

[See what's new with book lending at the Internet Archive](#)

Full text of "RESEÑA HISTORICA DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA 1913 1983"

[See other formats](#)

'W'l

!

- AGRAD5CIMISNT0

En forma rauy especial, agradezco a mi amigo, el Sgto.1^
(TE-)(R) Don Carlos Bernasconi, por sus inestimables y desinte-
resados consejos, que me guiaron firmemente, sobre todo en la
primera parte de esta Resena.

INTRODUCCION

Antecedents

El Uruguay - } pais atlantico, relativamente cercano a la deslum-
bradora Europa de la "belle epoque", y proclive por tradicion y
ascendencia a toda influencia cultural y cientifica, no podia es-
tar ajeno a las raanifestaciones aeronauticas, que en esos anos de
la primera decada de nuestro siglo, asombraban al mundo.

Las publicaciones y revistas europeas, que regularmente llega-
ban al Rio de la Plata -"L'Aerophile", "La Ilustracion Iberica",

!, L ' Illustration 11 , The Illustried London News's etc. -al igual que
las publicadas en Buenos Aires 9 "Caras y Caretas 11 , "Fray Mocho",
etc.- tenian al dia, a los interesados en la conquista del aire,
que en esos anos daba comienzo.

Sumado a todo esto, la visita de algun aeronauta como el matrimonio Silimbani a ■'■'uenos Aires y Salto (1903)⁵ y el portugues Guilherme Magalhaes Costa a Montevideo en 1905» con su globo "Portugal"; y mas adelante el arribo a Buenos Aires de Don Aaron de Anchorena con su globo "Pampero" traído de Francia, con el que hizo un memorable vuelo acompañado por el inolvidable Jorge Newbery entre Buenos Aires y Conchilla} Colonia. Al igual que todas las experiencias frustradas o casi frustradas de los precursores autodidactas del vuelo que se comenzaron a dar tanto en la Argentina como en nuestro país, construyendo sus propios aviones, con los detalles que se daban en las grandes publicaciones ilustradas reseñadas mas arriba. La fundacion el 13 de enero de 1908 del Aero club Argentino. Y el comienzo en Montevideo, con Enrique Martinez Velazco ayudado de todas formas por los hermanos Escofet, de sus experiencias aviatorias en los prototipos Escofet 1 y 2 con el que logra dar un largo salto de 2 m. de altura y 200 m. de largo. Asi como las noticias del exito, del futuro diplomatico Mario Garcia Carnes, en Francia, donde se breveto el 8 de noviembre de 1910 con la licencia de la Federacion Aeronautica Internacional No. 287. Tenian en vilo a la opinion publica.

Pero lo que impresionaria mas que nada, fue la llegada al Rio de la Plata de los aviadores europeos con sus maquinas voladoras, para las celebraciones del Centenario de la Revolucion de Mayo de 1910. De estos hombres pajaros, dos llegarían a nuestro país, el

primero fugazmente y en Paysandu, el frances Armand Prevost en su Bleriot IX-Anzani 25 HP en 1910 y el segundo triunfalmente, primero en Colonia el 16 de diciembre de .1910 y luego en Montevideo y el litoral a partir del 26 de febrero de 1911 » tambien con su Bleriot raonoplano, se trataba de Bartolomeo Cattaneo, piloto italiano que entusiasmo a las multitudes que lo vieron elevarse intrepidamente por nuestros cielos, una y otra vez.

Durante el año 1912, se produjeron muchas novedades y hazanas en el Rio de la Plata y en Montevideo, como el comienzo de las experiencias de don Francisco Bonilla con su avion "Uruguay I 11 totalmente diseñado y construido por el que no alcanzo a volar, sino recién en enero de 1913 con el "Uruguay II 1! rehecho sobre el primero. Pero las expectativas de creacion de una Escuela de Aviacion Militar sobre lo que ya se venia especulando en algunos circulos de las Fuerzas Armadas, se acrecentaron con los estusiastas proyectos, que no prosperaron tanto del C/C Francisco Riiete (Ae-

ronauta brevetado en Alemania) de la Armada Nacional, que proponía a los Poderes Públicos la fundación de una Escuela y Parque de Aeronautica a mediados de ese año; así como el que presentó Bartolomeo Cattaneo al Ministro de Guerra y Marina en el mes de Agosto de creación de una Escuela de Aviación Civil y Militar, proyecto muy publicitado por la prensa desde principios de ese año pero que no tuvo concreción al abandonar nuestro país Cattaneo, ante la indecisión del Gobierno.

La fundación de la Escuela de Aviación Militar del Palomar de la Republica Argentina, el 10 de agosto de 1912, de la cual fuera instructor de vuelo el aviador francés Marcel Paillette, fue otro de los hechos que impulsaron con más fuerza la idea de fundar aquí, un instituto semejante. En ese mismo mes de agosto terminaba su curso de Aviación en Aviano, Italia, el A/N Atilio Frigeiro, obteniendo el día 3 el Brevet Internacional No. 15^o (Italia), quien a su regreso a nuestro país, en 1913 asesoraría al Presidente de la Republica en cuestiones aeronauticas.

Ante todas estas novedades, en el mes de noviembre de 1912 comenzaron los contactos de nuestro Gobierno con el aviador Marcel Paillette, radicado en Buenos Aires, para que presentara un proyecto de Escuela de Aviación Militar, idea que se ve catapultada por el extraordinario vuelo del Cabo Teodoro Fels entre Buenos Aires y Montevideo el día 12 de diciembre de 1912, vuelo que tiene

resonancia mundial y que entusiasma a la población de ambas márgenes del Plata.

El día 30 de diciembre de 1912, Paillette presenta un proyecto al Ministro de Guerra y Marina, Oral. Don Juan Bernassa y Jerez por el cual propone hacer funcionar una Escuela de Aviación Militar, en un campo oficial, por el término de 3 meses, dando instrucción de vuelo a diez oficiales alumnos, en dos aparatos que compra para tal fin el Gobierno Nacional, el cual se encargaría de levantar la infraestructura necesaria y dotar del personal necesario, como ayuda de los mecánicos que el instructor francés se encargaría de contratar.

La fundación del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay), el 22 de enero de 1913 promovido por el Circulo de la Prensa, del cual era su Presidente, el maestro de la Juventud de America, Jose E. Rodo, le dio un impulso importantísimo a la concreción de la Aviación Nacional. Su primer Presidente fue Don Joaquín C. Sanchez, quien luego iba a tener una actuación fundamental en la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1916, siendo Ministro de Guerra y Marina. La Comisión Directiva estaba compues-

ta tambien por el Dr. Adolfo Berro Garcia y el Ing. Bernardo Kayel. ^ormandose otra Comision de propaganda que fomentara en la ciudadania el apoyo necesario para su funcionamiento, esta comision estaba presidida por el Sr. Vicente A. Salaverri, conocido periodista a quien secundaban como secretaries, Ovidio Fernandez Rios y Miguel Victor Martinez siendo vocales un grupo de entusiastas de quien es dable recordar a Don Angel S. Adarai y Don Italo Eduardo Perotti (aeronauta desde el ano anterior en Buenos Aires) .

El importante movimiento de opinion publica que significo la creacion del Centro Nacional de Aviacion como del ;: Aero Club Uruguayo i: (efimera institucion en que se convierte la Seccion Aeronautica del Circulo de Armas con la Presidencia del C/F y aeronauta don Francisco Ruete) contribuyo a dejar totalmente preparado el camino, para la fundacion de nuestra primera Escuela de Aviacion Militar de los Cerrillos.

PRIMERA PARTE - LOS PRECURSORES (1913 - 1919)

La Escuela de Aviacion Militar (Cerrillos)

De acuerdo al contrato signado entre el aviador Don Marcel Paillette y el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Don Juan Bernassa y Jerez, el 30 de enero de 1913» basado en la propuesta de aquel, del 30 de diciembre de 1912 , se comenzo a acondicionar el campo elegido por Paillette, asi como a levantar su infraestructura. Este campo pertenecia a la sucesion Veracuerto y fue ofrecido por el Dr. Domingo Veracuerto al Ministro de Guerra y Marina a fines de 1912. El 12 de febrero de 1913» el Sr. Paillette manifiesta que un paraje sito en ese campo, servirfa como aerodromo. Esta ex estancia "Santo Domingo"* queda situada en la 3 - Seccion Judicial, zona 4 del departamento de Canelones a unos 15 Km. de la Ciudad de Canelones y a 5 Km. de la Villa de los Cerrillos.

Lo que es hoy el campo militar de los Cerrillos, recien se expropio el 12 de enero de 1914, en un total de 2.300 hectareas de las 2.470 ofrecidas.

Por la Orden General No. 1133 del 9 de febrero de 1913» se dispuso la apertura de un registro, para la inscripcion de los Oficiales del Ejercito que desearan recibir ensenanza de "la aviacion", al cual se presentaron diez jovenes Oficiales.

El 15 de marzo de 1913» se dispone que el C/F Don Jose Carrasco Galeano se haga cargo del campo de Aviacion Militar y en conse-

cuencia deben quedar bajo sus ordenes los oficiales que reciban instruccion de vuelo y la Fuerza alií destacada, quedando todos dependiendo directamente del Ministerio. El alojamiento de los Oficiales, Tropa y Peones (unos 55 hombres entre todos) consistía en 20 carpas que se levantaron en los alrededores del hangar y en cuatro habitaciones que se habfan hecho debajo de un alero en la parte derecha del mismo, aprovechando ese lado de la pared de zinc, un poco por debajo de la finalizacion del techo a dos aguas. Este hangar, unica construccion mas o menos estable consistia en un galpon de 16 ra. por 16 m. y 5 m. de altura, donde se guardaban los dos aviones, que habian llegado a los Cerrillos el día 5 de marzo; un Henri Farman biplano al cual se le habfa bautizado el "Aguila" (nombre pintado en el timon de profundidad que en este tipo de aparato iba delante de los pianos) de instruccion, biplaza, con motor rotativo Gnome de 50 HP 5 y un ^leriot XI monoplano, tambien con motor de 50 HP, destinado a perfeccionar a los alumnos, que no al-

canzo a volar nunca. Estos aviones fueron fabricados en los talleres de Edmundo Marichal (chileno, criado y educado en Francia, donde era tecnico carpintero de los talleres FARMAN) en la calle Gue-
mes al 4-228 de la ciudad de ^uenos Aires. Los prieraeros vuelos se efectuaron el día 15 de marzo, coincidiendo con la visita del Ministro de Guerra y Marina Gral. de Brigada Don Juan Bernassa y Jerez, del Gobierno del Sr. Presidente de la Republica Don Jose Batlle y Ordóñez, para inspeccionar el nuevo campo de aviacion militar. El día 17 de marzo de 1913, con la lectura de la Orden General No. 1155, quedo inaugurada oficialmente la Escuela de Avia-
cion Militar. De dicha Orden se extracta lo siguiente:

..."habiendose resuelto el ingreso a la Escuela de Aviacion de los siguientes oficiales! Capitan Jose San Martin; Tte.12 Ramon Arambillete; Ttes. Iros. Graduados Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan Manuel Boiso Lanza; Ttes. 2dos. Braulio Duarte y Juan P. Vertiz; Alfereces Cesareo L. Berisso y Enrique Prado; Alferez Graduado Santiago Guido. Se dispone que dichos oficiales se pongan a ordenes del encargado del campo de aviacion militar, Capitan de Fragata Don Jose Carrasco Galeano, debiendo continuar revistando en los cuerpos que actualmente prestan servicios. "Con la lectura de esta Ordeí, en una sencilla ceremonia militar, se sentaron las bases de lo que en el devenir de los años se transformara en lo que es hoy la FUERZA AEREA URUGUAYA.

Esta es la gran efemerides que rememora el "DIA DE LA FUERZA AEREA".

Luego que todos los oficiales recibieron su bautismo de vuelo, se comenzo la instruccion de vuelo. A los pocos dias de inaugurar-se la Escuela, hubo un temporal que duro varias jornadas, lo que retardo la instruccion.

La raanera de llegar al campo era por el ferrocarril hasta la ciudad de Canelones y de alli en lo que se pudiera a la ex estacion "Santo Domingo". Esto hacfa que cuando se trasladaban los Oficiales con licencia a Montevideo, su vuelta fuera muy insegura por lo que la cantidad de faltas fue muy grande, por ejemplo Boiso Lanza faltó 4-1 días y Berisso 4-0, en los 3 meses que funcionó la Escuela, segun una carta que enviara Mr. Paillette al Gral. Bernassa y Jerez el 25 de julio de 1913-

El 9 de abril de 1913, fue nombrado encargado del campo de Avia-cion Militar el Cnel. Graduado Don Nicasio Torres, quien sustituye al C/F Don Jose Carrasco Galeano.

entre ellos dos de nuestros precursores, el Tte.1 2 Boiso Lanza y el Alf. Berisso, quienes al tener conocimiento de esta infausta noticia, deciden efectuar un gesto que llamara la atencion del Pueblo y las autoridades, y es asi que se establecio un dialogo entre los dos jovenes oficiales, de resultados del cual, Berisso le dice a Boiso Lanza que al otro dia volaria de cualquier manera, a lo que este contesta que el tambien lo hara. Al otro dia, 22 de junio» el Alf. Berisso decola en el Farman hacia Montevideo con muy poca instruccion, en once vuelos realizados; Boiso Lanza no puede salir en el Bleriot. Dadas las circunstancias y la velocidad de la maquina de solamente 67 Km. por hora este vuelo se transforma en un verdadero Raid, luchando contra la niebla de la mañana y con un paisaje totalmente diferente al de hoy, campo y mas campo y la ciudad de Montevideo pequeña y difícil de encontrar, debido a esa niebla traicionera, en que se vio envuelto. Casi al termino de la autonomia del avion, aterrizo en la playa Malvin sin contratiempos y con toda felicidad, luego de un vuelo de 105 minutos.

Este gesto de rebeldia, tenia como fin impresionar a la opinion publica y a las autoridades, deseando evidenciar lo avanzado del adiestramiento. El vuelo fue ampliamente comentado y la prensa se hizo eco de este hecho heroico, primer vuelo solo, efectuado en el Uruguay, de un uruguayo.

Estos hechos se desarrollaron de la siguiente manera segun lo informa el Cnel. Nicasio Torres al Sr. Ministro de Guerra y Marina:

... ;I El día 21 del corriente a las 6 y *+5 A.M. el Alf. Cesareo L. Berisso, alumno de la Escuela, hizo sacar del hangar el aparato "Farman", con el mecánico del Sr. Paillette, Luis Gomez, quien puso el motor en raarcha, volo en diroccion a Montevideo sin autorizacion y en una forma oculta.

Inmediatamente de sentir la raarcha del motor el Capitan Ayudante Tte.12 Ramon Arambillete se traslado al hangar, donde estaba el Tte.1 2 Juan M. Boiso Lanza, con el raismo mecánico, que habxa sacado a la pista el monoplano 'Bleriot' 1 y sentado sobre el, dijo al mecánico que pusiera en marcha el motor, el Tte.1 2 Arambillete intimo al mecánico para que no diera marcha al motor y ordeno al Tte. Boiso Lanza que se bajara del aparato, orden que aquel no cumpliera, insistiendo que lo dejara que iba en el Bleriot a Montevideo, volviendole a indicar al mecánico pusiera en marcha el mo-

tor, orden que este no cumpliera por que el Tte. Arambillete lo hizo retirar, lo raismo que al Tte. Boiso Lanza"...

A raiz de este inforrae se arrestaron a los dos oficiales en el Batallon "Florida 11 de Infanteria No. 1 .

El biplano "Farman" fue recuperado por Mr. Paillette de la Playa Malvin y devuelto a los Cerrillos, recién el día 30 de junio, pues hubo que repararle el motor, al cual se le tuvo que cambiar un cilindro completo; todo esto ocasiono una serie de gastos, pasado al Ministerio de Guerra y Marina que sumaron \$ 58*+, 81 .

Con este hecho heroico del Alf. Berisso, y el regreso en vuelo del Instructor Mr. Paillette con el Farman, se cierra la parte aeronautica de esta Escuela, con la cual se dió origen a nuestra Aviacion Militar.

Los oficiales alumnos regresaron a sus destinos originales, a partir del 18 de julio, en que es recibido el oficio No. 3931 del Ministerio de Guerra y Marina, por el cual se ordeno que los mismos se presenten a sus respectivas Unidades. El Cnel. Nicasio Torres, solicita que permanezca el Tte .12 Arambillete, por ser dicho oficial el encargado de personal de peones, distribucion de trabajos, etc.

El campo de Aviacion Militar, siguió funcionando como tal, sin que se efectuara actividad aeronautica en él, tan es así que el 12 de julio de 1913» se recibió el segundo Farman que se había comprado, aunque sin motor y por el cual se abono a Mr. Paillette la última cuota de \$ 1 . 500 , como así lo estipulaba el contrato,

Y el 21 de agosto releva como encargado del campo de Aviación al Cnel. Don Nicasio Torres el ex alumno, Tte.12 Don Ramon Arambillette. La suerte que corrieron los aviones, luego de desaparecida la Escuela de Aviación Militar es incierta, solamente se sabe con certeza que todo el material móvil fue archivado en Arsenales, de ellos el Bleriot fue transformado en la Escuela Militar de Aviación del Cno. Mendoza, en 1918, en Pinguino por Castaibert (al decir del Gral. Farias y el Gral. Cristi, pequeño avión, con alas recortadas, si así puede llamarse, en el que se daba a los alumnos cierta instrucción preliminar en manejo, corridas para el despegue, saltos, manejo de los timones, etc.). Un Farman fue reparado por Adami, como se consigna más adelante en el año 1918 ya en la época de la Escuela Militar de Aviación.

Al crearse el Batallón de Ingenieros No.1, en 1915 (es decir el Arma de Ingenieros) su primer sede fue el Campo de "Los Cerrillos "

y ocupó el hangar de la Escuela de Aviación Militar como primer cuartel improvisado, completado con tiendas de campaña; es de hacer notar que cuando se creó la Escuela Militar de Aviación, esta misma Unidad contribuyó a levantar los hangares, niveló los terrenos para la pista, construyó la carretera, etc. Desde el génesis mismo de las dos Armas, siempre hubo una conjunción material y espiritual entre ellas, el Alf. y luego Tte.22 Don Edgardo U. Genta, uno de los fundadores del Arma de Ingenieros y lírico paladín, fue el autor del Himno a la Aviación Militar Uruguay y el Himno de los Ingenieros.

La Escuela recibió a algunos visitantes importantes, de ellos se pueden recordar al Ministro de Guerra y Marina, Gral. de Brigada Don Juan Bernassa y Jerez 1, al aviador y precursor de la Escuela de "El Palomar", el argentino Tte. Alfredo Agneta; el Jefe de Policía de Canelones Don Tomas Berreta (luego Presidente de la República); el periodista Don Bafael Batlle Pacheco; y también al entonces May.Arq.Don Alfredo R. Campos.

En el mes de julio de 1913 al integrarse los Oficiales alumnos a sus destinos originales, y al no renovarse el contrato al instructor de vuelo, esta primera Escuela de Aviación Militar desaparece, aunque como se vio, se mantuvo el campo de Aviación por lo menos hasta fin de ese año, pues el entonces Presidente de la República Don Jose Batlle y Ordóñez ya ese mismo mes de julio, al enterarse del regreso del A/N Atilio Frigerio de Europa, con su flamante Brevet de Piloto Aviador, lo comisiona, luego de varias consultas, para que efectúe un estudio

sobre un proyecto de creacion de una Escuela Militar de Aviacion. Este fue realizado prestamente y el 27 de octubre proximo se nombro una comision para que lo estudiara, comision compuesta por el Sub Director de la Escuela Militar Tte.Cnel.Don Roberto P. Riveros; el Comandante del Crucero Uruguay C/F Don Francisco Riiete; y el Comandante del Crucero Montevideo C/C Don Jose Aguiar. Esta comision, el 26 de diciembre se expide favorablemente y el Poder Ejecutivo remite al Parlamento un mensaje y Proyecto de Ley el 17 de marzo de 191[^]. La Camara de Diputados se pronuncio favorablemente y paso para un estudio de la Camara de Senadores, en ese interin estallo la Primera Guerra Mundial y este Proyecto fue dejado de lado por la comision encargada del Senado, ante los hechos que se sucedieron a rafz de esta conflagracion que envolvió al mundo.

Posteriormente a este intento que no cuajo, en el mes de abril de 1915» segun consta en un libro que escribio el ex Diputado Washington Paullier "La Defensa Nacional y los Problemas Militares 1 ' se hace un estudio de aplicar el Servicio Militar Obligatorio en nuestro pais, y en ese proyecto figuraba la Aviacion, en el Art. 25 paragrafo ! 'Q U donde dice ..."Adquisicion de un Parque de Aerostacion con un minirno de cincuenta aeroplanos y todos los elementos necesarios"...

Todo esto no fue mas que buenas intenciones y teorías, faltaba la personalidad que verdaderamente transformara estos bosquejos en realidades y ella fue el Ministro de Guerra y Marina del Presidente Feliciano Viera, Don Joaquin C. Sanchez, hombre vinculado y entusiasta de la Aviacion.

Desde el momento mismo que la Escuela de Los Cerrillos dejo de funcionar, hubo una continuidad en cuanto a la aspiracion de crear la Aviacion Militar tanto por los Poderes Publicos como por otros medios particulares. De estos ultimos es recordable el Comité Pro-Aviacion Militar, constituido bajo los auspicios del Centro Militar y Naval, a principios del afio 1913> del cual su Comité Ejecutivo estaba compuesto de la siguiente manera: Presidente, Gral.de Brigada Don Guillermo West; 1er. Vice Cnel. Don Candido Robido; 22 Vice Don Coralio J. Enciso; Secretario Cap.Don Jose San Martin (quien tuviera una actuacion descollante el 9 de enero de 1913* al ir de pasajero del piloto aleman Enrique Liibe, en su avion Rampler "Taube", entre Montevideo y Buenos Aires); Secretario Tte.12 Don Juan Manuel Boiso Lanza; Tesorero Tte.Cnel.Gdo. Julio Nunez Brian; Vocales, C/C Don Jose Aguiar, Cap. Felix Etchepare y A/N Don Carlos Baldomir. Este Coraite inmediatamente de creado, trato de expandirse en todo el ambito de las Fuerzas Armadas creando Sub Comisiones delegadas

y efectuando actos publicos, en escenarios como el Jockey Club, el Ateneo de Montevideo, etc. Tambien intervino, representando a la Aviacion Nacional, en ceremonias tan importantes como fueron las exequias del Precursor Ing. Jorge Newbery en Buenos Aires, en el año Patrocino la venida a Montevideo del gran

aviador paraguayo Tte. Silvio Petirossi, que efectuara electrizantes vuelos en el mes de abril de 1911 en el Hipodromo de Maroflas, siendo agasajado por el Comite, con comidas y paseos campestres (existe una fotografia de los Ttes. Petirossi y Boiso Lanza, en un bote, cazando por el Rio Santa Lucia). Efectua

festivales y con ellos recauda fondos que luego dona para la compra de aviones, etc. Su continuo accionar hace ir acercando la creacion de la Escuela Militar de Aviacion.

- LOS CUATRO PRIMEROS PILOTOS, PILARSS DE NUESTRA AVIACION -

La primera Escuela de Aviacion Militar fue clausurada, pero la simiente de la Aviacion Nacional habia echado raices en nuestro medio militar.

En 1919 y durante el fugaz Ministerio de Guerra y Marina del Gral. Segundo Bazzano, se gestiono ante los Gobiernos de Chile y la Republica Argentina, la admision de oficiales uruguayos en los cursos de sus respectivas Escuelas de Aviacion Militar que ya estaban organizadas y trabajando. Fue asi, entonces, que por decreto del 25 de junio de 1915* fueron comisionados a Chile los Ttes. leros. Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva y a la Republica Argentina el Tte.22 Cesareo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi; aprovechando la fraternal respuesta que tuvo la solicitud cursada a estos pares hermanos.

Los dos primeros fueron adscriptos a la Escuela de Lo Espejo, en las cercanías de Santiago de Chile (hoy Base El Bosque) donde son inscriptos en el tercer curso de esta Escuela, junto con 5 Oficiales y 2 Sub Oficiales chilenos que ya lo habian comenzado# Recibiendo instruccion en aviones monoplanos "Bleriot" y "Deperdussin" y biplanos "Sanchez Besa" (diseñados por el Ing. del mismo nombre, de nacionalidad chilena), haciendose cargo directamente de la instruccion de vuelo, el Capitan Manuel Avalos (de quien hoy lleva su nombre la Escuela de Aeronautica de Chile) quien fijo a estos, un horario especial y mas intenso de trabajos practicos, en tal forma que en poco tiempo alcanzaron el nivel de sus compaños; obteniendo el Brevet elemental el 8 de noviembre de 1915* y el de aviador militar, Boiso Lanza el 28 de diciembre de 1915 y Saenz Lacue-

va el 6 de febrero de 1916. Es de destacar las notas obtenidas por el Tte. Boiso Lanza en el examen para obtener el Brevet de Piloto Militar, que segun Enrique Flores Alvarez , autor de la Historia Aeronautica de Chile, fueron ... n una de las mas altas notas registradas en la historia del establecimiento"...haciendose acreedor del Brevet No. 1 >+.

Saenz Lacueva se demoró mas de un mes en obtenerlo, con respecto a su companero, por haber sufrido un accidente aereo que

lo retrasó ese lapso de tiempo, recibiendo el Brevet No. 19> luego de cumplir con todo éxito las pruebas para optar el título de piloto militar en el Bleriot "Sargento Blanco" de 50 HP.

El Tte. Berisso y el Alf. Cristi, iniciaron su aprendizaje en la Escuela de Aviacion Militar de "El Palomar" en las cercanias de Buenos Aires, en el curso especial de Reservistas, perteneciente al 3 er. Curso de la Escuela bajo la Direccion del Tte Pedro L. Zanni. Obteniendo ambos oficiales el 16 de octubre de 1915» el Brevet Internacional de Aviador, continuando en la Escuela hasta el año siguiente en que el Tte. Berisso es diplomado de aviador militar el 2º de Julio.' de 1916 y el Alf. Cristi diplomado de aeronauta el 19 de setiembre de 1916 y de aviador militar el 16 de octubre de 1916 .

A mediados de 1916, los dos oficiales que estudiaron en Chile, ya brevetados, volvieron a nuestro país, no sin antes haber representado al Uruguay en la Primera Conferencia Aeronautica Panamericana, en Santiago de Chile, durante el mes de marzo de 1916, entre los días 9 y 11* donde Boiso Lanza, cerrando la paroratoria de la Conferencia, pronuncio un esplendido discurso ante las delegaciones que representaron a los diferentes países americanos concurrentes, destacandose entre los delegados al de los Estados Unidos de America, Ing. Alberto Santos Dumont, figura cumbre de la aviacion mundial (el delegado de brasil era el Tte. de Avn. Bento Ribeyro). Los Ttes. Boiso Lanza y Saenz Lacueva , integraron la comision de Estatutos y la Deportiva, y Boiso Lanza ademas la Juridica y la Cientifica.

De esta Conferencia surgió la Federacion Aeronautica Panamericana, FAPA, el día 18 de marzo. De la cual por aclamacion fue nombrado Presidente Honorario vitalicio a Santos Dumont, y como Vice-Presidente tercero a nuestro Ministro de Guerra y Marina Don Joaquin C. Sanchez sin encontrarse presente en este evento.

Como feste 30 principal de esta Primera Conferencia Aeronautica Pan-Americana, el Aero Club de Chile organizo dos concursos de Aviacion? el primero en Vifia del Mar y en Segundo en Santiago de Chile. El de Vina del Mar, cumplido el 11 de marzo, consistia en dos pruebas; una carrera de aeroplanos y vuelos en "ocho" (que se tenian que realizar entre dos postes colocados en la pista a quinientos metros uno de otro. Cada aviador deberfa cerrar tres "ochos" alrededor de estos postes, resultando

ganador quien empleara el menor tiempo). Intervinieron los siguientes competidores:

- Militares -

- Ttes. leros. uruguayos Juan M. Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva en monoplano Bleriot de 80 HP.

- Tte.12 Dagoberto Godoy y Sgto. 12 Juan Mansilla en monoplano Bleriot 80 HP.

- Ttes. leros. Federico Barahoma y Dario Aguirre en monoplano Bleriot de 80 HP.

- Ttes. leros. Julio Torres y Emilio Brandemberg en monoplano Bleriot de 50 HP.

- Sgto. 12 Andres Garcia en monoplano Bleriot de 80 HP.

- Vice-Sgto. 12 Luis Castro en monoplano Duperdussin de 80 HP.

- Vice-Sgto. 12 Juan Vercheure en biplano Sanchez Besa de 80 HP

- Civiles -

- Clodomiro Figueroa en monoplano Goudou-Figueroa de 50 HP.

- Eleodoro Rojas en monoplano Bleriot de 80 HP.

- Emilio Castro en monoplano ^leriot de 50 HP.

En los vuelos en "ocho" resulto primero el Tte.12 Boiso Lanza, siendo calurosamente aplaudido por la habilidad demostrada en la ejecucion de era prueba, diflcil para la epoca.

En Santiago de Chile, el dia 23 de marzo, en la competencia de aterrizajes de precision realizada en la Escuela de Aeronautica de Lo-Espejo, tambien Boiso Lanza resulto triunfador, ob-

teniendo en total cuatro trofeos una medalla de oro con diamantes, dos medallas de plata y un cronografo grabado con el sol de la bandera Uruguaya.

A su regreso a Montevideo, Boiso Lanza, es enterado del ofrecimiento del constructor y aviador frances radicado en Buenos Aires Mr. Paul Castaibert de sus aviones monoplanos "Castaibert" diseñados y construidos por el, que desde el mes de febrero de 1915* ofrecia epistolarmente a su alumno y amigo Francisco Bonilla, que habia regresado en esa epoca de Buenos Aires con su flamante Brevet de piloto aviador en su avion "Uruguay IV", para que este a su vez propusiera al Estado su compra, tratandose de un aparato de probada calidad y dada las circunstancias de encontrarse Europa envuelta en la 1ª Guerra Mundial y por lo tanto no existiendo otra fuente de aprovisionamiento que Buenos Aires. Varias cartas envio Castaibert a Bonilla para que este

se pusiera en campaña ante el Ministerio de Guerra y Marina y sobre todo a partir del 23 de julio de 1915 en que se hiciera cargo de este Ministerio el Sr. Joaquin C. Sanchez, fundador del Centro Nacional de Aviacion (hoy Aero Club del Uruguay) gran propulsor de la Aeronautica, luego de la trasmision del mando del Presidente Batlle y Ordonez al Presidente Feliciano Viera. Bonilla puso en conocimiento de sus gestiones, personalmente a Castaibert recién en setiembre de 1915 en un viaje que hizo a Buenos Aires, pues hasta esa fecha, estuvo muy ocupado efectuando diferentes tipos de vuelo en Montevideo y alrededores.

Luego que nuestro precursor Bonilla se accidentara en Santa Fe, Rpa. Argentina, en mayo de 1916, se radico definitivamente en Montevideo y pudo cumplir con eficacia, el pedido de Castaibert para que intercediera con el Ministro de Guerra y Marina en la venta de sus aviones para la futura Escuela Militar de Aviacion, hecho que se concretó el día 30 de junio de 1916, segun una carta de Castaibert a Bonilla del 2 de julio de ese año, que publica en su documentado y ameno libro "Bonilla en la Epopeya de la Aviacion Heroica", el amigo Don Jose Benicio Suarez. La compra de este tipo de aviones se vio avalada por las pruebas a que les exigio Boiso Lanza, tanto en Buenos Aires como en Montevideo, pues segun otra carta de Castaibert a Bonilla, del 15 de junio de 1916, nuestro precursor Boiso Lanza llegó a Buenos Aires el día 10 de junio de 1916, poniendose en contacto con Castaibert y sus aviones, interesandose, sobre todo en el de 100 HP y el de 60 HP. Y días mas tarde, en Montevideo, donde Castaibert llevo un aparato suyo, presumiblemente de 60 HP y fue probado por Boiso Lanza ante el Ministro Don Joaquin

C. Sanchez y Don Francisco Bonilla en el campo de aviacion donde Don Angel S. Adami daba instruccion en Piedras Blancas y quien presumiblemente tomo la fotografia publicada en la revista "Caras y Caretas" de la cual era corresponsal, del 12 de julio de 1916, donde se puede apreciar de izq. a der. 2.º a Bonilla, Castaibert, el Ministro Sanchez y Boiso Lanza con equipo y casco de aviador, teniendo como fondo un aparato "Castaibert".

Ya solucionada la primera parte de la compra de aviones, posiblemente tres "Castaibert", el interes primario como surge de la carta senalada mas arriba, del 15 de junio de 1916, fue por dos aviones, uno de 100 HP y otro de 60 HP, pero unos dias mas

tarde, Boiso Lanza intervino en Buenos Aires durante las Festividades del Centenario de la Independencia de la R. P. C. Argentina en varias competencias, ganando dos primeros premios, uno de velocidad y otro de aterrizajes de precision con un avion "Castaibert" de 80 HP, con el cual Berisso ganaria dias mas tarde el Raid Buenos Aires - Mendoza, esto esta consignado en otra carta de Castaibert del 9 de julio de 1916.

En esas Festividades del Centenario de la R. P. C. Argentina, tambien intervino el A. I. F. Esteban Cristi, y el dia 10 de julio en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, ya Stadium Municipal en Palermo, conjuntamente con los T. E. argentinos Zanni y Parodi, que ese dia efectuaron pruebas de bombardeos, nuestro compatriota en un biplano Farman de 50 HP de la Escuela de El Palomar, realizo ejercicios de lanzamiento de bombas sobre blancos fijos, en el mismo estadio. Tomandosele fotografias de este hecho, que fueron publicadas en la prensa y en la revista "Caras y Caretas" del 22 de julio de 1916.

Como numero mas importante de los festejos de la conmemoracion del Centenario, el Aero Club Argentino organizo para los dias 17 al 21 de julio de 1916, el Gran Premio Buenos Aires - Mendoza, que consistia en trasladarse en vuelo y en un mismo aparato, sin pasajeros, desde el estadio municipal de Palermo, en Buenos Aires, hasta la ciudad de Mendoza, en menos de 100 horas» a contar desde el momento de largada del primer aeroplano en El Palomar. Habiendo calculado la Escuela de Aviacion Militar que la prueba se desarrollaria en cinco etapas, estableciendo puntos de recalada con los fines de distribucion de nafta, aceite, etc. Intervinieron los siguientes competidores: el Capitan Anibal Brihuega, en monoplano Morane-Saulnier Parasol 80 HP, argentino; Teniente Pedro L. Zanni, monoplano Morane-Saulnier G 16 80 HP, argentino; Teniente Antonio Parodi, monoplano Bleriot XII 80 HP, argentino; Teniente 1.º Q Dagoberto

Godoy, monoplano Bleriot XII 80 HP, chileno; Vice Sargento 12 Juan Vercheure, biplano Sanchez Besa 80 HP, chileno; Vice Sargento 12 Luis Castro, monoplano Deperdussin 80 HP, chileno; y Teniente 22 Cesareo L. Berisso en monoplano Castaibert IV 80 HP, uruguayo, quien se hallaba alejado de todas estas pruebas y concursos del Centenario por encontrarse recuperandose de un accidente que tuvo en un Bleriot de 50 HP el día 27 de mayo en El Palomar, donde experimento serias lesiones, lo cual no le

impidio, aunque posiblemente no totalmente repuesto, intervenir en esta magna empresa, lo que realza mas el triunfo que conseguiria.

La noche del 16 de julio pernoctaron en El Palomar todos los competidores que intervinieron, así el lunes 17 bien temprano se podria comenzar la corapetencia. Ese día a las 06.4-6 horas se dio la serial de partida por parte de los precursores argentinos Tte.Cnel. Alejandro Obligado y el Ing. Alberto E. Mascfas. Los primeros en partir fueron el Tte.Zanni, el Tte. Berisso, el Tte. 12 Godoy y el Vice-Sargento 12 Castro. Lamentablemente el Tte. Zanni tuvo una rotura en el tanque de combustible, por lo que, tuvo que regresar al aerodromo, y recién al otro día reparada esa falla continuo la carrera.

El Tte. Berisso luego de pernoctar en Rawson, habiendo hecho descensos en Agote y Chivilcoy, por extravio, y en donde debio efectuar algunas reparaciones, reanudo el vuelo el día 18, con un descenso en Rufino, pernoctando en Villa Mercedes (San Luis) yendo siempre al frente de sus competidores. Sale el día 19 de Villa Mercedes haciendo una etapa en La Paz, para arribar triunfante ese día a "Los Tamarindos", liendozaj en la tarde, luego de 57 horas de haber partido, de las cuales 14-.05 fueron de vuelo efectivo para recorrer los 104-8 Kms. del trayecto.

Este fue un magnifico triunfo conseguido por nuestro precursor, unico competidor uruguayo entre calificados pilotos, uno de los cuales habia sido su instructor, el Tte. Pedro L. Zanni, extraordinario aviador, protagonista en los arios veinte de hazas a escala mundial, como el Raid Paris-Tokio; por el cual guardaba una entranable amistad. Cuando este llegaba a Mendoza segundo, un día despues que el, lo salio a recibir en su avion, para darle escolta, con la mala fortuna que al aterrizar, Berisso tuvo un accidente, por el cual resulto seriamente herido. Este avion habia sido construido en 1914-, en los Talleres del aerodromo en Villa Lugano con materiales del pais. Era un aparato biplaza, accionado por un motor Gnome de 80 HP, que en ese momento contaba con 156 horas de vuelo. Con el, Castaibert ha-

bia hecho un Raid el 24- de diciembre de 1914- en compafifa del famoso actor y aviador (Brevet No. 2 del Aero Club Argentino) Florencio Parravicini a Rosario. Ademas, habia recorrido con el, en gira aerea, las provincias de Salta, Jujuy, Tucuman, Cataraarca, La Rioja, Cordoba y el Sur de la Provincia de Buenos Aires.

El 18 de julio de 1916, un dia antes que Berisso arribara primero a Mendoza, ocurrieron tambien dos hechos que fueron triunfos internacionales para nuestros primeros aviadores. El Alf. Esteban Cristi, enterado que el Tte. 12 Boiso Lanza para conmeraar la Jura de la Constitucion el 18 de julio al medio-dia cruzaria el Rio de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo con un monoplano Castaibert de 100 HP, se escapa ese dia temprano, con un monoplano Bleriot XI de 50 HP, que habia sido donado a la Escuela de Aviacion Militar, donde estaba haciendo su aprendizaje, por la Companfa Argentina de Tabacos Ltda. en 1912 y fue bautizado con el nombre de "Centenario". Cruza el Rio directo a Colonia y de alii luego de dos paradas intermedias, arribaba al campo de aviacion que tenia el precursor don Angel Adami, detras del Regimiento de Cabrillerfa No. 9 en Piedras Blancas, cerca de Maronas, con toda felicidad. Siendo el primer uruguayo en conseguirlo.

Horas mas tarde, cruza directamente de Buenos Aires a Montevideo Boiso Lanza en el Castaibert de 100 I T P, avion seraejante a los demas "Castaibert", pero apto para ser triplaza, el motor Gnome era un doble Omega de 14 cilindros (dos estrellas de siete) rotativo, demorando solamente una bora 22 minutos en hacerlo, arribando al campo de maniobras del Regimiento de Caballeria No. 1 "Blandengues de Artigas", predio que hoy ocupa el Cilindro Municipal y el Museo Aeronautico. De alii en automovil se dirigio al Hipodromo de Maronas, donde fue recibido por el Ministro de Guerra y Marina don Joaquin C. Sanchez, quien autorizo al Tte. 12 Saenz Lacueva, a efectuar vuelos en homenaje a su companero, con seguridad en el avion "Castaibert" que el constructor y aviador frances del mismo nombre habia traído el dia 30 de junio desde Buenos Aires a demostrar y que debia ser de 60 HP como se puede colegir de la correspondencia mantenida entre este y Bonilla. Avion que, ahora pertenecia al Estado al igual que el de 100 HP y el de 80 HP, del Raid Mendoza, accidentado.

Mientras el Tte.12 Saenz Lacueva, realizara diferentes demostraciones aereas, el Alferez Tydeo Larre Borges y el Sr. Luis E. Azzarola Gil, le dan la bienvenida con elocuentes discursos, ante el publico que colmaba las instalaciones del "Circo de Ituzaingo".

Aunque todavía no se había enviado el mensaje que propiciaba la creación de la Escuela Militar de Aviación, el problema de

la adquisición de los aviones con los cuales iniciar esta Escuela estaba solucionado, al igual que la persona que dirigiría los talleres, pues el mismo día que se trató la compra de los aviones, también se arregló lo segundo, pues quedó sentado que Castaibert se encargaría de esa parte, en el nuevo Instituto, radicándose en Montevideo, como así se lo dice a Bonilla en la carta del 9 de julio de 1916. Castaibert llega a Montevideo nuevamente el día 25 de julio de 1916, entrevistándose otra vez con el Ministro Sánchez al día siguiente, donde se debió tratar la compra de dos aviones más "Castaibert", los que sumaban ahora cinco, dado los triunfos obtenidos en Argentina y Uruguay, así como la designación del Jefe de Talleres de la Escuela Militar de Aviación.

De los cuatro primeros pilotos, el más joven de ellos el Alf. Cristi, luego de efectuar todas las exigencias del Aero Club Argentino -cinco ascensiones diurnas y una nocturna- obtiene el Brevet de Piloto Aeronauta No 35» homologado por la Federación Aeronáutica Internacional, el día 19 de setiembre de 1916. Siendo el único Oficial de la Aviación Militar en obtenerlo y uno de los tres únicos brevetados en esta especialidad, en el Uruguay. El Tte. 22 Berisso aunque no lo logra, pues le falta la última ascensión nocturna, tiene la gloria de ser el único uruguayo en cruzar en Globo libre, el Río de la Plata, en una magnífica ascensión realizada el día 11 de mayo de 1917 entre la usina de gas de alumbrado de la localidad de Bernal, Buenos Aires y las sierras de Mai Abrigo en el Departamento de San José en el Globo del Aero Club Argentino "Tte. Agneta".

- LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION -

El 26 de julio de 1916, a propuesta del Ministro de Guerra y Marina, don Joaquín C. Sánchez, el Presidente de la República Dr. Don Feliciano Viera, envía un mensaje a la Asamblea General, propiciando un proyecto de Ley, que crea la Escuela Militar de Aviación. En este mensaje se exponen los siguientes motivos; "...esta iniciativa no puede tomarse en momento más oportuno", decía en sus párrafos iniciales y luego agregaba, "...ella está prestigiada por toda la opinión nacional, sorprendida e im-

presionada en sus aspiraciones legítimas de progreso ilimitado

en todos los ordenes del saber y de la vida civilizada, por el exito obtenido en buena ley con el numero reducido de discipulos, egresados los unos de la Escuela de Aviacion Militar de Chile y estudiantes los otros de la institucion de la misma indole en la Republica Argentina... 11 y afirmaba mas adelante "...la incorporacion a nuestro Ejercito del elemento de Guerra, que se ha denominado con sobrada razon "La Quinta Arina", es una necesidad sentida, una exigencia de los progresos modernos en materia militar..." El Proyecto de Ley constaba de doce articulos, en ellos se establecian la creacion de la Escuela Militar de Aviacion, las directivas a las que se ajustaria su funcionamiento y la mision que la misma cumpliria dentro del Ejercito Nacional.

Con dictamen favorable de la respectiva Comision de Guerra y Marina, la honorable Asamblea General, aprobo, con ligeras modificaciones, el proyecto, convirtiendolo en Ley No. 5528, que fue promulgada por el Poder Ejecutivo, el 20 de noviembre de 1916. Esta fecha sefiala la creacion de la Escuela Militar de Aviacion, sucesora de la Escuela que tenia su Aerodromo en el campo militar de "Los Cerrillos". Y ahora si, estaban dadas las circunstancias para el exito. Los instructores eran uruguayos, las maquinas serian del Estado, construidas en Buenos Aires para la Escuela, y el Aerodromo quedaria en las cercanias de Montevideo.

Se nombro primer Director de la novel Escuela, al Tte.12 Juan Manuel Boiso Lanza, el que ascenderia a Capitan, semanas mas tarde. Los instructores serian el Tte.12 Adhemar Saenz Lacueva, el Tte. Cesareo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi.

La dotacion aeronautica estaba formada por los 5 aviones "Castaibert" adquiridos al Aviador-Construitor de ese nombre, a mediados de '96 y recibidos los tres que faltaban, en el Puerto de Montevideo el dia 21 de febrero de 1917, pues ya se encontraban en Uruguay el de 100 HP, traído en vuelo por el Tte. 12 Boiso Lanza el 18 de julio de 1916 y el que hizo la demostracion Castaibert, posiblemente de 60 HP (quizas con motor Le Rhone). Los que llegaron en barco eran de 50, 70 y 80 HP (reparado, con el que gano el Raid Mendoza el Tte.22 Berisso) todos con motor Gnome. Existe una fotografia en que se ven los tres aviones con las alas plegadas, siendo remolcados por au-

tomoviles hacia el puerto de Buenos Aires por la Avda. de Mayo. Ademas la Escuela contaba con un biplano tipo Henri Farman, "Modelo Escuela", con motor rotativo Gnome de 50 HP, que como el de "Los Cerrillos", fue bautizado "El Aguila", construido en los

talleres de la Escuela de Aviación Militar de "El Palomar" en Buenos Aires, por cuenta de nuestro país, difería de los otros Farman de 1913* en que en este, el timón de dirección era uno solo y agrandado y no dos como en los modelos franceses. Fue trasladado en vuelo desde Buenos Aires al nuevo campo de Aviación del Cno. Don Pedro de Mendoza, el 11 de julio de 1917, por el ya Tte.12 Don Cesareo L. Berisso, quien de esta manera, se constituyó en el único aviador que cruzara el Río de la Plata en este tipo de aeroplano. Con este aparato se daría la instrucción primaria de vuelo.

A estos aviones, se le sumó más tarde otro Farman, este sobreviviente de la Escuela de Los Cerrillos, que se hallaba abandonado y bastante maltrecho, y en 1918 fue llevado al hangar que poseía el precursor Don Ángel S. Adami en su campo de Aviación en Piedras Blancas y allí fue totalmente restaurado por él, en dos meses de trabajo. Este Farman fue el último en recibir la Escuela, de los comprados a Mr. Paillette, sin haber sido utilizado nunca en forma alguna. Este trabajo fue hecho con entusiasmo, amor y desinterés, pues por él, el precursor no cobró absolutamente nada- posiblemente esta máquina haya sido usada como repuesto, pues no creemos que haya volado; a estos aviones había que sumarles el pingüino en que quedó transformado el Bleriot, del cual se había anteriormente.

A principios de 1917 se le encomendó al novel Tte.22 Esteban Cristi, la búsqueda de un campo apropiado para Aeródromo en las cercanías de Montevideo. En el Cno. Don Pedro de Mendoza y la vía férrea, seleccionó un vasto terreno, usado como pastoreo por un tambo cercano, en el existía solamente un rancho de terrón y paja, y un único árbol, un afioso ombu, donde hoy se encuentra la Brigada de Seguridad Terrestre. Inmediatamente se iniciaron las gestiones para expropiarlo, terminado el trámite el 17 de setiembre de 1917 su extensión era de 37 hectáreas, 2.032 metros cuadrados, pertenecía a la sucesión Etchemendi.

Comenzó su acondicionamiento como campo de Aviación, nivelando el terreno que se usaría como pista, así como la construcción de una carretera y un sendero en su interior, en los pri-

meros meses del año 1917» por parte del personal del Arina de Ingenieros del Ejército, el que en esa instancia estaba al mando de un joven oficial, quien a partir de ese momento no dejaría nunca su comunión espiritual con la Aviación Militar, se trataba del Alf. Edgardo U. Genta, nuestro querido "Poeta Soldado", benemérito de la Aeronáutica y como testimonio de ese gran amor a las alas, allí en ese viejo Aeródromo, escribió su

primer poema dedicado a ellas, se trata de la letra del "Himno a la Aviación Militar Uruguaya", que le pusiera música el maestro Leon Ribeiro*

Para completar su infraestructura, se adquirieron a las lecherías de Irureta Goyena, de la Estación Montes en Canelones, unos galpones de procedencia belga, con armazón de hierro, que serían utilizados como hangares y talleres y que hoy todavía están en uso, armados siempre por el personal de Ingenieros.

El hangar principal por el que se pagó \$ 4-00.000, mide 72 metros de frente por 25 metros de fondo y 12 metros de altura, y en su parte superior, acondicionada expresamente, se colocaban los materiales de repuesto.

Las funciones técnicas, como Jefe de Talleres quedaron a cargo de Don Paul Castañer, constructor de los aviones monoplanos, y del personal que lo secundaba en el Aeródromo de Villa Lugano en Buenos Aires, Don José Gómez (mecánico) que ingresó el 13 de diciembre de 1916; Don Miguel Juan Nadal (carpintero y fabricante de hélices) que ingresó el 20 de enero de 1917 y don Lurtano Varela (ayudante de mecánico) que ingresó el 19 de marzo de 1917. Además para completar estos cuadros de los Servicios se contrataron en Montevideo como ayudantes de mecánico a Don Dagoberto Moll; Don Pacífico Zurberti; y Don Augusto Santini. Estos ingresaron el 12 de marzo de 1917. El 11 de junio de 1917 también se contrató como mecánico a Don Gerardo Dotti (quien sería Jefe de Talleres desde 1919» Por muchos años en la Escuela Militar de Aviación). Con los cuadros de mecánicos y carpinteros llenos, lo único que faltaba para completar la infraestructura de la Escuela eran los Talleres. El 6 de agosto de 1917 se instalan un taller mecánico y otro de carpintería a un costo de \$ 5.000, quedando estos técnicos precursores a cargo de ellos. El personal de Tropa según el Artículo 8 del proyecto de Ley estaría compuesto por 1 Sgto. 1°, 4- Sgts. 2°, 4- Cabos y 30 Soldados. Este personal fue seleccionado de diferen-

tes Unidades de Caballería e Infantería, por el Boletín No.305 del Estado Mayor del Ejército, y se les sumó las ordenanzas de cada Oficial, que también pasaron a la Escuela en Comisión.

Y ya el 10 de octubre de 1917» se nombra el primer médico permanente con que contaría la Aeronáutica Militar, el Dr. Don Bartolomé Vignale.

A partir del 23 de abril de 1917* la E.M. de Av. por Dec. de la fecha queda bajo la superintendencia del E.M. del Ejército,

desde el punto de vista'militar.

- SUS PRIMEROS ALUMNOS -

El 27 de febrero de 1917* por la Orden General No. 19^9* se declaran aptos para ingreso, los alumnos que se habian presentado al llamado que se hizo luego de crearse la Escuela. Eran nueve Oficiales subalternos, pertenecientes a diferentes armas del Ejercito. Elios fuerons Ttes.2dos. Salvador Gandolfo y Tydeo Larre Borges y los Alfereces, Alfredo M. Rinaldi, Alfonso Montero Perez, Coralio C. Lacosta, Efrain Gonzalez Conzi, Jose L. Ibarra y Nicolas Larroca.

La primer sede que tuvo la Escuela mientras se preparaba el campo del Cno. Mendoza fue el Edificio del Centro Militar y Naval en la Avda. 18 de julio 1236 entre Cuareim y Yi, alii el Cap. Boiso Lanza daba clases teoricas de gimnasia a los alumnos.

El 6 de junio de 1917 por la Orden General No. 1992, se dispone la presentacion de los Oficiales alumnos en la Escuela Militar de Aviacion para iniciacion de los cursos. Mientras se efectuaban las obras de construccion, se armaron una serie de carpas, que solucionaron el problema de alojamiento. Para llegar hasta el campo de aviacion, se usaba el tranvfa hasta Gral. Flores y Guerra, y de alii, en breck hasta la Escuela, tambien algunos entusiastas llegaron al Cno. Mendoza desde el Centro, a caballo. Lo que no falto nunca fue el maravilloso espxritu de alumnos e instructores, que sortearon toda clase de inconvenientes en esta primer etapa de nuestra Aviacion.

El 25 de agosto de 1917, se exhiben por primera vez en publico, todo el material de vuelo de la Escuela Militar de Aviacion en un vivac y desfile que realizo toda la Guarnicion de Montevideo, en Punta Carretas, alii se mostraron los cinco Castaibert y el Farman biplano. Formando parte del desfile pedestre, el personal de tropa y Oficiales de la Escuela, marcharon como integrantes de la primera Brigada, que comandaba el Cnel. Don Guillermo Rupretch y que estaba constituida por la Compania de desembarco del Crucero acorazado "Pueyrredon" de la Armada Argentina, la Escuela Militar de Aviacion, la Escuela Naval, la Escuela de Marineros, el Batallon de Marina, la Escuela Militar, la Escuela de Gimnasia y Esgrima, el Batallon de Ingenieros No. 1, el Cuerpo de Bomberos y la Compania de Ametralladoras. Por primera vez la poblacion de Montevideo, pudo observar no solo los aviones, sino tambien el personal que formaba parte de la

novel Escuela en este gran desfile militar, donde se mostraron todas las novedades de las Fuerzas Armadas, como el Batallón de Ingenieros con sus pontones, etc.

Durante el año 1917, se realizaron unos dos mil vuelos, de los cuales más de la mitad correspondieron a la enseñanza del curso y los otros a Raids y entronamiento de los instructores. Como el que realizara el Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, en un Castaibert de 70 HP, a la ciudad de Paysandu, donde llega el día 6 de noviembre, aterrizando en el hipódromo sanducero. Este Raid terminó al día siguiente en la ciudad de Trinidad donde había llegado procedente de Paysandu, allí luego de decolar a la hora 15*30 rumbo a Montevideo y cuando se hallaba a unos cincuenta metros, se precipita a tierra, resultando herido y el avión destrozado. El que efectuara el Tte.12 Adhemar Saenz Lacueva, en un Castaibert, el 10 de octubre a la ciudad de Florida, de reconocimiento, aterrizando en sus alrededores y regresando a la Escuela, sin percances.

A principios de 1918, se considero que cinco alumnos estaban en condiciones de rendir examen. El 18 de febrero de ese año, bien temprano y en presencia del Sr. Presidente de la República, Dr. Don Feliciano Viera, del Ministro de Guerra y Marina, Don Joaquín C. Sánchez y de otras altas autoridades militares y nacionales, comienzan los exámenes prácticos de primer curso. Que se desarrollaron de la siguiente manera; primero efectuó su prueba el Tte.22 Salvador Gandolfo, que consistía esta al igual que las otras, en una serie de cinco "ochos", en un espacio de quinientos metros, señalado por dos postes, que ostentaban en su parte superior dos grandes globos blancos, y aterrizaje en un punto dado, con el motor en marcha y otra serie de cinco "ochos" a contramano y aterrizaje sin motor. La prueba se efectuó en el biplano Farman, aparato destinado a los

ejercicios. Le siguieron por orden, el Tte.22 Tydeo Larre Borges y los Alferoces José L. Ibarra y Alfonso Montero Pérez. Cuando este último llevaba consumada la mitad del examen, la rotura del cano conductor del combustible hizo imposible la continuación de los ejercicios, quedando por lo tanto sin rendir examen completo Montero Pérez y el que le seguía en el turno el Alf. Efraín González Conzi. Luego de subsanada esta falla, a las 17.30 horas de ese día se continuaron los exámenes con estos dos últimos Oficiales.

Al quedar trunca la prueba por la mañana, los instructores efectuaron demostraciones ante las autoridades y el selecto público presente, que se hallaba en las cercanías de uno de

los postes rematados por un globo blanco y del cual formaban parte señoras y sefioritas de nuestra sociedad, con los aviones monopianos Castaibert de 50, 60 y 80 HP 5 impresionando a estos con su depurado entrenamiento en estos aparatos. En la tarde se sumo a esta concurrencia, el Almirante Caperton y varios Oficiales del Buque de Guerra de los Estados Unidos de America "Pitsburg", que se encontraba de visita en nuestro puerto.

Ese día se concedieron los siguientes Brevets de Piloto Avia-
dorj

Brevet No. 1 Alf. Jose Luis Ibarra

11 No. 2 Tte. 22 Tydeo Larre Borges

11 No. 3 Alf. Efrain Gonzalez Conzi

" No. 4 Alf. Alfonso Montero Perez

Luego de la finalizacion de estos exámenes, fue designado un nuevo Jefe de la Escuela, por la Orden General No. 2093* pues el Cap. Juan M. Boiso Lanza como se vera mas adelante partio para Europa. Esta designacion recayo en el Cap. Mateo Tula Dufort companero de promocion en la Escuela Militar de Boiso Lanza. El Cap. Tula se hizo cargo a partir del día 15 del mes de marzo, de su nuevo destino.

La instruccion de vuelo continuo luego de efectuados los primeros exámenes, completandose la misma para los restantes alumnos en el mes de julio de ese año, eligiendose el día 18 para que se efectuaran las pruebas finales del curso. Ese día, que resulto muy apropiado, es decir un buen día de invierno, claro y con muy poco viento, a la hora 16.00 y con la presencia del Jefe del Estado Mayor del Ejercito, Cnel.Don Guillermo Rupretch^ el delegado del Poder Ejecutivo, Cnel.Don Coralio Enciso; el

Director de la Escuela Militar de Aviacion, Cap. Mateo Tula Dufort; profesores, alumnos y visitantes, el Tte.2^ Esteban Cristi, salio en el biplano Farman, con la intencion de probar el aparato y "reconocer la atmosfera 11 , teniendo que aterrizar en las cercanías de la Escuela por falias del motor, sin consecuencias para la maquina. Al quedar este avion, con el cual se efectuaban los exámenes, fuera de servicio, el Cap. Tula ordeno que los pilotos ya brevetados en febrero, efectuaran vuelos en el Castaibert monoplano de 50 HP. Es así que decolan primero el Tte. Larre Borges, luego el Alf. Ibarra y mas tarde el Alf. Montero Perez. El Alf. Gonzalez Conzi no fue autorizado a

volar por el Dr. Bartolome Vignale, por hallarse convaleciente de una enfermedad que lo alejó durante tres meses de la Escuela.

Las pruebas de ese día quedaron terminadas, resolviéndose la continuación de los exámenes para el día siguiente. Las condiciones atmosféricas del 19 de julio no fueron apropiadas, por lo que se pasó a efectuarlas el día 20, ese día se tomaron los exámenes a los cuatro Oficiales que faltaban, otorgándose los siguientes brevets

Brevet No. 5 Alf. Coralio C. Lacosta

" No. 6 11 Alfredo Rinaldi

11 No. 7 " Alberto Demichelli

" No. 8 11 Nicolas Larroca

- NUESTRO PRIMER MARTIR -

Por decreto del 28 de enero de el Cap. Boiso Lanza es

designado para integrar una Misión de observación y estudio al Frente de Guerra en Francia, encabezada por el Sr. Jefe del Estado Mayor del Ejército, Gral. de Brigada don Julio Dufrechou, luego de una estadía en España de dos meses y medio, donde tiene oportunidad de visitar la Escuela de "Cuatro Vientos" en Madrid, como de ser recibido junto con toda la delegación, por S.M. Don Alfonso XIII, arriba en los primeros días de junio a París, donde también junto con toda la delegación es recibido por el Sr. Presidente de Francia Mr. Poincaré. El día 13 de ju-

nio cumple una visita a la Escuela de Aviación de Avord, en las cercanías de Bourges, donde tiene oportunidad de efectuar un vuelo nocturno, de acompañante en un avión Voisin biplano de 80 HP. El día 12 de julio se le comunica que el Gobierno francés accede a su solicitud para recibir instrucción de vuelo en las Escuelas de Avord y Pau. Arriba a Avord el día 19 de julio. Al otro día comienza la instrucción de vuelo. Realiza tres vuelos doble comando en avión Nieuport de 23 m 2 motor de 80 HP con el Monitor (posiblemente Sargento) Jourdan y dos solo. Efectúa 15 vuelos en Nieuport 23 m en los días 1 y 22 quedando pronto para pasar el Nieuport de 18m 2, según las exigencias de la Escuela. El día 24 de julio efectúa el primer vuelo en Nieuport de

18m 2 y siguió perfeccionándose siempre en ese tipo de avión,

0

hasta pasar al Nieuport de 13 y 15m de caza. En los primeros días de agosto se dirige a la Escuela de Pau en los Bajos Pirineos, donde recibirá instrucción como piloto de caza. Y es así que el día 10 de agosto al regreso de un vuelo en escuadrilla con avión Nieuport monoplaza, al aterrizar sufre un accidente falleciendo en plena juventud, siendo de esta manera la primera víctima de la aviación militar, y tomándose ese día del 10 de agosto como el "Día de los Mártires de la Aviación Militar",

También en ese año el Tte.12 Berisso es enviado a los Estados Unidos de América, donde realiza cursos de vuelo, toma conocimiento del material aéreo y su administración. El 1° de octubre de 1918 comenzó los cursos de pilotaje y observación. Primero en la Base de Rockwell, San Diego, California, finalizando los el 1° de febrero de 1919s especializándose en esa Base como piloto de caza. Luego pasó a Ellington en Houston, Texas, donde efectuó un curso de bombardeo. De allí se dirigió a Post en Fort Sill, Oklahoma donde recibió instrucción como observador, terminando los cursos el 24 de abril de 1919. Siendo calificado en todos estos cursos con sobresaliente, destacándose hasta tal punto que el Servicio de Aviación de ese país (lo que luego sería la Fuerza Aérea) lo señala como "uno de los mejores pilotos de este país", teniendo como opinión general sobre él la de "...percepción perspicaz, versado, diestro e intrepido..." y firma este juicio el legendario Gral.Wm. Mitchell de los Estados Unidos de América. Regresa a nuestro país a mediados del año 1919.

En ese año de 1918, luego de rendidos los exámenes de julio.

se continuó con la instrucción de vuelo en los aviones monoplanos "Escuela A !! Castañer, para que los pilotos terminaran su adiestramiento y así recibir el I! Brevet Superior 1 . También en el mes de octubre, por la Orden General No. 2166 del Estado Mayor del Ejército y con fecha 12 de mes* se hace un llamado a los Oficiales del Ejército y la Armada, que quisieran seguir los cursos de la Escuela Militar de Aviación, debiendo llenarse las siguientes condiciones; tener de 20 a 25 años de edad, preferentemente solteros, salud y vista apropiada a la clase de estudios que han de seguir, dando hasta el día 15 de octubre para presentarse. El examen médico se efectuara el día 15 de noviembre. A esta convocatoria que se efectuaba para llenar 12 vacantes de acuerdo a la Ley de creación, se presentaron 14 Alféreces del Ejército de diferentes años, los

cuales fueron exonerados de renair exámenes de ingreso teóricos en virtud que no alcanzaron estos a cubrir las becas existentes al restituir a cinco a los cuerpos a que pertenecían con fecha 17 de diciembre, por no haber aprobado el examen médico. Los nueve restantes, Alfereces; Glauco Larre Borges, Juan P. Rivas, Joaquín S. Costa, Juan C. Barbadora, Francisco López, Marcelino Elgue, Fernando D'Ursi, Rogelio Otero y Antero de los Ríos, ingresaron como aspirantes a alumnos pilotos.

Mientras esto ocurría, Paul Castaibert, Jefe de Talleres de la Escuela, presentó renuncia a su cargo siendo aceptada con fecha 25 de noviembre, nombrándose al Sr. Roberto Zubia para este cargo en esa misma fecha, por la Orden General No. 2187.

El nuevo año de 1919 trajo grandes cambios en la Escuela Militar de Aviación. A pesar del espíritu emprendedor de su Director, llamando a un nuevo curso de pilotaje, la obsolescencia del material de vuelo y su estado ya en precarias condiciones» conspiró para que este no se pudiera efectuar en forma más o menos normal. De cualquier manera la Escuela seguía funcionando y su infraestructura iba tomando forma, el personal abandonaba las carpas y pasaba a alojamientos definitivos, se terminaban de armar galpones a los costados del hangar para los diferentes talleres, etc.

Entre los primeros cambios, de su personal técnico ejecutivo, está el del médico de la Escuela, al nombrarse el 15 de enero al Dr. Haroldo Mezzera, médico principal de segunda clase que también tendría que atender al Regimiento de Caballería No. 4- y al Batallón de Infantería No. 17. Será el encargado de aplicar el nuevo Reglamento del servicio de Sanidad que se aprueba el día 11 de marzo de

También el día 13 de marzo, se nombra al C/C Atilio H. Frigerio en el cargo de Jefe de Taller mecánico y Construcciones Aeronáuticas, concediéndose licencia hasta nueva orden al Sr. Roberto Zubia. En estos primeros años hubo una serie de nombramientos de personal técnico en los Talleres, tanto como mecánicos de primera o segunda clase. Evidentemente algunos no se adaptaron o no reunían las condiciones adecuadas y otros, si continuaron formando parte de esta legión de técnicos precursores que hicieron posible la existencia de la Escuela y más tarde la Aeronáutica militar como los ya nombrados anteriormente y los nuevos, Nicolás Korniloff, Mauricio Camargo, Juan Chabay, Pablo Pescadere, José Rigoli, etc.

El Director de la Escuela recibe a varios visitantes procedentes de Buenos Aires en sus aviones, a partir del May. Scott, como se consigna más adelante. El primero es el Tte. argentino Don Florencio Parravicini Diomira con su mecánico, que arriba al campo del

i\$£ 'de Cab. v en un avion biplano Voisin 140 HP el 23 de abril. El Tte. Parravicini era hijo del famoso artista Florencio Parravicini Brevet de piloto aviador No. 2 del Aero Club Argentino y Presidentes por varios perxodos de esa Institucion.

Tambien como se vera mas adelante recibe tambien. a/todii las misiones aeronauticas extranjerasy efectua algun vuelo de pasajero corao el que realizo el 10 de junio de Mendoza a !i El Palomar 11 y vuelta a Mendoza en un Airco 4 siendo piloto el May.britanico don Shirley G. Kingsley.

La Escuela Militar de Aviacion habxa calado bien hondo, tanto en la opinion publica, como en los poderes publicos. A menudo aparecian notas, fotografias y articulos sobre la Aviacion y en particular sobre la Escuela, en revistas y diarios de ambas margenes del Plata. A los primeros exámenes acudio el Presidente de la Republica y como se vera mas adelante con el Presidente Brum, la Aviacion Militar conto ccn un entusiasta propulsor. Como ejemplo . del interes que tenia el Gobierno por la problematica de las cosas del aire, en la Ley aprobada el 1f de febrero de 1919» sobre jerarquia y situaciones, aparece por primera vez que el tiempo transcurrido en servicio por Pilotos Aviadores y Pilotos Militares con titulos otorgados en la Escuela Militar de Aviacion, se cuente como doble, a los efectos del Retiro.

Los as Arantes a alamos, comenzaron la instruccion de vuelo, pero como se expreso anteriormente fue muy complejo poder volar

con el H. Farrnan, que era el avion con el cual se daba instruccion, dada su decrepitud, iuego de los diferentes accidentes y aterrizajes forzosos. Ante la aparicion del AVRO 50b K que trajo el Mayor Scott, el Farman parccfa un aparato antidiluviano, al igual que los Castaibert* No obstante se trataba de mantenerlos en orden de vuelo. A la espera de la compra de nuevas maquinas»corao la que se le adquirio al hay. Scott, el grupo de los nueve alumnos fue reintegrado a sus destinos de origen a partir del tries de agosto de 1919« Insolitamente en abril de ese ado uno de los dos instructores con que contaba la Escuela, el T'e.22 Esteban Cristi, fue destinado al Batallon de Infanteria (de donde provenia) de Salto* por esta causa solamente quedo corno instructor el Cap. Adhemar Saenz Lacueva, quien ya habia comenzado, o estaba por hacerlo, a recibir instruccion de vuelo en el AVRO 50b K de rnanos del nay. Scott.

El Director de la Escuela, Cap. Mateo Tula Dufort, es comisionado a Europa en raision de estudios y observation, por lo que se norabra a un nuevo Director, por la Orden General No. 2325? con fecha 2b de setiembrec de 1919« Este nombramiento recaee en el Mayor

don Victoriano Rovira, quien se vera apoyado en su gestion por los Capitanes instructores, Saenz L. Cueva y Berisso, recién llegado de los Estados Unidos de America.

El Cap. Tula cumple varias misiones en las Islas Britanicas y en Francia donde comienza un curso de Aviacion en la Escuela Militar de Aviacion de Istres, en las cercanias de Nimes. Lamentablemente el 22 de setiembre de 1920, mientras realizaba entrenamiento de vuelo en un avion Caudron, sufre un accidente, perdiendo

la vida. Habia ingresado en la Escuela de Istres el 19 de abril de 1920.

- LAS MISIONES AERONAUTICAS EXTERIORES -

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, los paises aliados, vencedores de esta gran conflagracion, se encontraron con un sobrante de material de vuelo en sus arsenales. Esto implicaba a su vez, la detencion de sus factorias especializadas en este tipo de armamento asf como la disminucion del desarrollo de su industria aeronautica. Es por esa causa que cada pais vencedor, trata de colocar sus excedentes en America. Para lograr influenciar en nuestros paises, va-

rias misiones aeronauticas se trasladan a la America del Sur, sobre todo a Buenos Aires de donde se expanden para el resto de los paises americanos. Es asi que llegan al Rio de la Plata, misiones aereas de Italia, Gran Bretana, Estados Unidos de America y sobre todo de Francia con una gran profusion de medios aeronauticos e infraestructura, sumado a un selecto grupo de instructores. Todas estas misiones estuvieron en Montevideo y casi todas ellas nos vendieron sus aviones. La mision inglesa que estaba encabezada por el May, de la R.A.F. Frank P. Scott quien representaba a la empresa britanica A.V. Roe Co. Ltd., fue la primera en arribar, estuvo en el campo del Cno* Mendoza efectuando demostraciones aereas, a partir de abril de 1919 con un avion biplano AVRO 504-K de motor rotativo Le Rhone de 100 HP, con el que habia cruzado el Rio de la Plata, acompañado por su esposa, desde El Palomar 11.

El 17 de abril, al día siguiente de su arribo de El Palomar 11, efectuó varias demostraciones con su avion en el Aerodromo de la Escuela Militar de Aviacion, invitando a varios Oficiales a acompañarlo, cuando arribo al Campo de Aviacion el Dr. Baltazar Brum,

Presidente de la República, en compañía de varias personalidades, entre ellas el Dr. Enrique Buero. El May. Scott invitó al Presidente a volar, aceptando esta invitación, efectuando con su ilustre acompañante varios tipos de acrobacia, como 'tonneau 11 , ■'looping 11 , "caída de iioja 11 , etc., yendo más tarde hasta el Río Santa Lucía, aterrizando al final sin ningún percance. El Dr. Brum gratamente impresionado por el vuelo, así lo hizo notar a los periodistas que en su residencia lo entrevistaron otro día.

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

En julio de ese año completo la instrucción de vuelo en AVRO 504- K, el Cap. Adhemar Saenz Lacueva, de manos del May. Scott, luego de 15 horas de vuelo, quien en octubre tiene un accidente al aterrizar en ese avión, mientras impartía instrucción de vuelo al Tte. Alfredo Rinaldi, el que pierde la vida en esa instancia. La

misión del May. Scott es coronada por el éxito y la Escuela Militar de Aviación compra cuatro flujantes AVRO 504 K, todos ellos con motor rotativo Le Rhone de 110 HP, en el "Aircraft Disposal Board" - en Waddon, Gran Bretaña. Estos aparatos fueron elegidos por el Cap. "Mateo Tula Dufort, asesorado por el Tte. Raidv/ay do la R. A.F. en marzo de 1920. Se pagó por ellos la suma de £ 3666 7 3 : 3 , incluido flete y embalaje, se embarcaron junto con £ 1500 : 070 de repuestos incluidos dos motores, el 14 de abril de 1920 y el 19 de mayo de 1920 .

Entre las personalidades británicas que estuvieron en el Río de la Plata, es dable destacar al May. de la R.A.F. Shirley G. Kingsley, representante de la empresa inglesa "Aircraft Manufacturing Co. Ltd", productora de los aviones de Havilland "Airco", quien colocó un Airco DH 4 de 90 HP al Centro Nacional de Aviación para sustituir al AVRO 504 K accidentado con Singleton. Realizó muchos vuelos entre Buenos Aires y Montevideo, y varias demostraciones en el Cno. Mendoza, una con el Cap. Mateo Tula Dufort, en 1919. Fue el fundador de la primera Línea Aérea entre Buenos Aires y Montevideo, con los aviones biplanos de 375 HP "Airco D.K. 4" la "The River Plate Aviation Co. .

La misión aeronáutica militar italiana, arribó en marzo de 1919 a Buenos Aires. Por primera vez llegó al Aeródromo del Cno. Mendoza en julio de ese año. Entre los Oficiales que la componían, sobresalió el Tte. Antonio Locatelli, conquistador de Los Andes, ida y vuelta. Efectuaron varias demostraciones con los diferentes tipos de aviones que traían, posteriormente en 1925* la Escuela adquirió varios aviones S.V.A.- 10, similares al que el Tte. Locatelli conquistara Los Andes. Al partir esta misión hacia su patria, en Setiembre de 1919 abandonando sus instalaciones de "El Palomar" hizo diferentes donaciones al Ejército y sobre todo a la Armada argentina. En nuestro medio donó al Cap. Cosareo L. Berisso un avión biplano Ansaldo 3.V.A.-10 (con motor SPA de 220 HP), quien lo puso al Servicio de la Escuela Militar de Aviación. Este aparato se incendió en noviembre de 1921, por causa de un "retour de flammes", siendo reconstruido totalmente en los Talleres de la Escuela.

También arribó a nuestro país en la primavera de 1919 el piloto americano Lawrence Leon (había nacido en Turín, Italia) quien representaba en el Río de la Plata a la Curtiss Aeroplane and Motor Corporation de los Estados Unidos de América. Ocupó hasta marzo de 1920 las instalaciones de la misión italiana en "El Palomar"

y luego pasó a San Fernando. Vino muchas veces al Uruguay con los aviones Curtiss JN-90 HP. En su primer viaje, en setiembre de 1919 arribó al campo de la Escuela Militar de Aviación y allí fue recibido por el Cap. Berisso y el C/C Atilio Frigerio, quienes volaron el avión Curtiss de Leon, sin que los acompañara el piloto americano; el Cap. Berisso había regresado hacia poco tiempo de los Estados Unidos de América, donde tuvo oportunidad de volar y recibir instrucción de vuelo en este tipo de aparato. Hizo muchos vuelos por el interior de la República. Existe una fotografía, tomada en la Argentina, donde se puede ver, acompañando a Leon en su avión, al gran escritor salteño Horacio Quiroga.

La misión aeronáutica militar francesa, arribó a Buenos Aires en Setiembre de 1919 la componían un selecto grupo de oficiales al mando del Tte.Cnel. Maurice Precardin, entre ellos se destacaba el Cap. Vicente Alrnandos Alraonacid, de nacionalidad argentina, gran amigo del Uruguay y fundador de la Aeroposta Argentina y Uruguay (compañías subsidiarias de la Compagnie Generale Aeropostale, más tarde Air France). Con fecha 2 de enero de 1920 el Tte.12 Tydeo Larre Borges es designado para efectuar prácticas con esta Misión en el Campo de 1, El Palomar 1, donde estaba asentada. Al Campo del Cno. Mendoza, muchas veces arribaron los pilotos Franceses, con los aviones Breguet XIV y 3pad los que la Escuela Militar de Aviación adquiriría a partir de 1920, para completar su dotación aérea. Tan es así que en enero de ese año el Tte.Cnel.

Precardin, envia al Cno. Mendoza al Tte. Charles Hildebrand que daria instruccion en Breguet XIV de fotografia aerea; al ayudante Marcel de Saint Sulpice como instructor de Breguet XIV; al Teniente Eduard Gournard como instructor du Spad, y a algunos mecanicos para entrenar en mantenimiento de los nuevos aparatos a las tripulaciones terrestres. Conjuntamente con esta mision que arribo a Buenos Aires, a Rio de Janeiro, hizo lo propio otra al mando del Tte.Cnel. Etienne Magnin, instalandose en el Campo Dos Affonsos, donde se fundo la Escuela de Aviacion Militar. En el segundo curso de esta Escuela, en marzo de 1920, fueron inscriptos y comenzaron la instruccion de vuelo, cuatro oficiales pilotos uruguayos, ellos eran, el Tte.1° Tydeo Larre Borges y los Ttes.2° Jose L. Ibarra, Coraliao C. Lacosta y Nicolas Larroca. Tambien acompaño a estos Oficiales, don Gerardo Dotti, quien efectuó un curso de perfeccionamiento de mecanica de aviones Nieuport y Spad. Este curso de Vuelo Superior fue impartido de manos de los ins-

tructorcs Capitanes Etienne Lafay, Hubert Dumont, Haul Vieira de hello, etc., en aviones Nieuport y Spad de 30 HP, graduandose los tres primeros como pilotos aviadores militares en el correr de ese año, regresando al país en el mes de noviembre.

Por ultimo debemos consignar la llegada a ;: El Paloraar" de la mision comercial que representaba para el Rio de la Plata a la :i Handley Page Company Limited" a principios de 1920. Esta empresa estaba dirigida por el Sr. J. Alberto Hinds y entre los pilotos que llegaron a Buenos Aires, dos de ellos se vincularon a nuestro medio, sobre todo al "Centro Nacional de Aviacion" donde fueron instructores por un corto lapso de tiempo en helilla. Ellos fueron los Capitanes de la R.A.F. Charles E. Vilmont y James Frazer Bremner. El primero llego a Montevideo a mediados del año 1920 y el 2 de julio de ese año, realizó el primer vuelo en el flamante campo de Aviacion de helilla, con un avion AVRO K con motor Le Rhone de 110 HP, nuevo, igual a los que vendió el hay. Scott a la Aviacion militar. Ese día voló primero Vilmont solo y luego con Angel 3. Adami, el 3er. vuelo en ese aparato lo realizó inmediatamente despues el Cap. Cesareo L. Berisso con el mismo avion.. Al haberse ido para Chile el hay. Scott la Representacion de la A.V. Roe Co. Ltd. quedó acafala encargandose de ella la Handley Page al llegar a Buenos Aires, esta es la causa por la cual entrego este avion el Cap. Vilmont. Hoses mas tarde esta firma vendió otro AVRO 504 K al "Centro Nacional de Aviacion" y fue entregado el 23 de octubre en helilla por el Cap. Bremner, quien se quedó en Montevideo hasta mediados de noviembre haciendo varios vuelos demostrativos en helilla. Regresó los primeros días de marzo de 1921 y el día 3 de ese mes comenzó a impartir instruccion de vuelo a dos alumnos, uno sería el primer piloto civil brevetado en Uru-

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

Buenos Aires. Esta misión al cesar sus cometidos en 1925, hizo donación a la Escuela Militar de Aviación, de un avión Martinsyde, con motor Hispano Suiza de 300 HP, y un avión De Havilland 9 de motor Salmson Puma de 200 HP, como se consigna más adelante.

SEGUNDA PARTE - LA AVIACIÓN HEROICA (1920 - 1930)

- EL COMANDO EN JEFE -

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

La actividad aérea muy reducida en 1919» renació en 1920 en la persona del Cap. Cesareo L. Berisso, recién llegado a mediados de

1919 de los Estados Unidos de América.

A principios de 1920, los instructores franceses entrenaron al Cap. Berisso, en los Spad y Breguet, y partieron en esos primeros meses para el Brasil los cuatro pilotos becados y el futuro Jefe de los Talleres. Los demás pilotos que contaba la Escuela habían vuelto a sus armas de origen incluidos los dos instructores el Cap. Saenz Lacueva y el Tte. 22 Cristi. Por casi todo el año de

1920 el Cap. Berisso fue el único piloto que tenía el campo del Cno. Mendoza y el tuvo que recibir el nuevo material aéreo y probarlo, así como cumplir todas las misiones que se le encomendó a la Escuela.

Entre los días 9 y 23 de mayo de 1920, se realizó en campos próximos a Santa Clara de Olimar, en Treinta y Tres, un período de instrucción de conjunto a cargo de diversas Unidades dependientes de la Zona Militar No. 2 con asiento en Melo y algunas Fuerzas y Servicios de la Capital, culminando con una maniobra de Brigada. El día 22, durante esta última, donde el Gral. de Brigada Don Guillermo Rupprecht, actuó como Jefe de División, un avión pilotado por el Cap. Cesareo L. Berisso, llegado de Montevideo el

día anterior, ejecutó diversos ejercicios sobre el campo, efectuando la exploración a distancia de la Brigada y luego, por orden del mencionado General, un vuelo de reconocimiento hasta Melo (existe una foto publicada en el Hundo Uruguayo, del Cap. Berisso y el Cnel. Patino) regresando enseguida a Olimar y de allí al campo del Cno. Mendoza. Esta fue la primera intervención de la Aviación Militar en maniobras con el Ejército Nacional. Posteriormente a lo largo del año intervendría siempre, sobre todo en maniobras en el campo militar de Los Cerrillos. También cumplieron varios vuelos extraordinarios como la visita que realizó entre el 9 y el 15 de junio a Buenos Aires, en que concurre al recientemente inaugurado (23 de mayo) Campo de Aviación de San Isidro. El día 2 de julio en un "Spad", también a Buenos Aires. El 23 de setiembre, en un AVBO, recién recibido, de los comprados en Gran Bretaña, efectúa un Raid hasta Artigas, siendo su pasajero el Dr. Asdrubal Delgado. También acompaña, en las giras que hace al Presidente de la República Dr. Baltasar Brum, por el interior del país como la que hace el 23 de octubre a la ciudad de Minas en que el Cap. Berisso hace demostraciones y acrobacias, aterrizando luego en el Hipódromo Berrondo de esta ciudad.

A fin del año 1920, la Escuela contaba ahora con cuatro flamantes AVRG 50+ K (los cuales se numeraron 1, 2, 3 y 4) estos con motor rotativo "Le Rhone" de 110 HP y dos Spad (numerados 1 y 2) con motor "Hispano Suiza" de 220 HP, adquiridos a la Compañía Franco Argentina de Aviación, al igual que dos motores Hispano-Suiza de 220 HP. Esta compañía fue fundada en Buenos Aires por el Tte. Jean Guichard, que era el agregado comercial de la Misión Aeronáutica francesa; y un Breguet 14 (al que se le atribuyó con el número 1). También en la Escuela existía un avión Ansaldo 3VA-10, con motor SPA de 220 HP, de propiedad particular del Cap. Berisso, donado a este por suscripción.

A fin de año regresaron de Río de Janeiro, los pilotos que

efectuaron el curso de Piloto Aviador Militar, con la Misión Francesa en Brasil y el día 10 de diciembre de 1920, son nombrados Instructores de vuelo, conjuntamente con el Cap. C.L. Berisso, el Tte. 12 Tydeo Larre Borges y los Ttes .22 Coralio C. Lacosta y Jose L. Ibarra. Ahora se podía poner en funcionamiento nuevamente la Escuela Militar de Aviación, como tal. El nuevo Director de la Escuela, el May. Victoriano Rovira, secundado por el Tte. Fla. i. r. PSPTsn L. Berisso. se aprovechó a la posibilidad de efectuar un llamado entre la oficialidad del Ejército, para comenzar un segundo curso de aviación. Este llamado tuvo lugar en diciembre de 1920. Según los planes trazados se admitieron doce alumnos, a razón de tres por instructor y avión. Al presentarse un grupo mayor a las vacantes ofrecidas, se procedió a un curioso y original método de selección, el cual está amablemente contado por el extinto Gral. Don Medardo R. Farias, alumno seleccionado en esa instancia y que figura en "Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" del Cnel. J. Meregalli y el Sgto. 12 C. Bernasconi. Consistía esta en observar el estado físico de los oficiales aspirantes, luego de tres vuelos de acrobacia como pasajeros.

A principios de 1921, se recibieron 4 aviones SPAD (sigla que significaba Société pour Aviation et ses Derivés) que fueron adquiridos en Francia, por la Misión que presidía el Gral. Don Julio Dufrechou. Estos aviones eran dos SPAD XII sin motor (se les colocó los dos motores que se habían adquirido a la Compañía Franco Argentina de Aviación) y dos SPAD VII (con motor Hispano-Suiza de 180 HP). Su costo fue de Pes. 76000 para los primeros equivalentes a \$ 6 . 109,81 y de Pes. 82000 equivalentes a \$ 6.300,70 para los segundos. En 1921 se armaron tres de estos aviones y se matricularon con los Nos. 5* 6 y 7. Estos aparatos venían con su armamento completo (dos ametralladoras Vickers para los primeros y una para los segundos). También al Gral. Dufrechou se le encargó la compra de dos aviones Breguet 14 en 1920, con armamento completo, munición y bombas, lo que se efectivizó a fines de ese año a un precio total, sumado repuestos y equipo de Pes. *+5^ . 899 equivalentes a pesos de la época 37.307,725 los que arribaron en febrero de 1921.

El 10 de julio de ese año se probó en vuelo uno de estos aparatos, el que se matriculó con el No. 2.

En los primeros meses de 1921 se comenzó la instrucción de vuelo de este segundo curso de pilotaje en los aviones AVR0, a los que se les sumó otro más, el No. 5» que fue construido en los Talleres de la Escuela en base al avión que trajo el Mayor

Scott y que se accidentó el 2 de octubre de 1919 con el Cap. Saenz Lacueva y el Tte. Rinaldi. Este aparato contaba únicamente con 70 horas de vuelo y su creador fue Don Miguel Juan Nadal, Jefe de Carpintería de los Talleres, extraordinario artesano, a quien le debemos la construcción de innumerable canti-

dad de aviones, como la totalidad de los AVRO, a partir del No. 4; de los SPAD; de los 18 aviones Nieuport que volaron; de tres ANSALDO SVA; de dos hidros CANT de la Armada; etc. La fecha del 21 de julio de 1921» en que probó en vuelo por primera vez el Cap. Berisso, el AVRO No. 5» es el punto de partida de la construcción, reconstrucción y armado de aviones, en la Aviación Militar Uruguaya, gracias como se ha dicho, a la dedicación y entusiasmo de este gran artesano y carpintero.

La Escuela Militar de Aviación, no desaprovechaba oportunidad en hacer conocer al pueblo uruguayo, su material de vuelo y la clase de perfeccionamiento a que había llegado su entrenamiento. Esto podía hacerlo en las grandes ocasiones en que las Fuerzas Armadas, efectuaban alguna demostración especial como fue el Vivac del 25 de agosto de 1917* o el gran desfile militar del domingo 2 de octubre de 1921 en honor del Gral. francés Charles Mangin, héroe de la Primera Guerra Mundial, representante oficial de su Gobierno, que efectuaba una visita a los países amigos de Francia en el crucero de la Marina francesa "Jules Michelet". En esa oportunidad durante el desfile militar, sobrevolaron el mismo día una escuadrilla de la Escuela Militar de Aviación, al mando del Cap. Cesareo L. Berisso en un avión SPAD, siendo sus laderos también con SPAD el Cap. Tydeo Larre Borges y el Tte. 12 José L. Ibarra. Luego venía un Breguet XIV piloteado por el Tte. 12 Coralio Lacosta y que llevaba como pasajeros al Dr. Francisco Ghigliani (Presidente del Aero Club del Uruguay, institución fundada a mediados de 1919» y cuya sede o base operativa estaba situada en el campo de Aviación del Cno. Mendoza, junto a la Escuela Militar de Aviación; este Club desaparecido en los años veinte no tenía vinculación con el Centro Nacional de Aviación, hoy Aero Club del Uruguay) y al Sr. Marcelino Buscasso. Lo seguían como laderos dos aviones AVRO 50*+ K piloteados por el Tte. 22 Joaquín S. Costa y el Tte. 22 Eduardo Galeano. Quizás esta haya sido una de las primeras veces en que la Escuela efectuaba un desfile aéreo.

También en los festivales aéreos que normalmente se efectuaban en el Hipódromo de Maroñas, intervenía la Escuela. Hubo uno que realmente llamó la atención del público que pudo contemplarlo y de toda la prensa capitalina y revistas de Mon-

tevideo y Buenos Aires. Esta gran fiesta aeronautica que tuvo

lugar el sabado 17 de diciembre de 1921, se efectuó con el fin, de recaudar fondos para la realizacion de un Raid Buenos Aires-Lima, Peru, que efectuaría el piloto argentino Miguel Eduardo Hearne, en febrero de 1922, auspiciado por la Brigada de aviadores de la Liga Patriotica Argentina. Dicha fiesta tuvo como atraccion principal al acrobata Eugene Geberth y al piloto Max Holtzem, ambos alemanes, que efectuaban acrobacias en el avion biplano "S-AML" de este ultimo. Tambien se efectuó un Festival en el Teatro Urquiza, todo organizado por el aviador argentino Enrique Roger, Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriotica Argentina.

De la Escuela intervinieron el Cap. Berisso en un SPAD de 220 HP, que efectuó cantidad de acrobacias'; el Cap. Tydeo Larre Borges en un SPAD; el Tte.12 Rogelio Otero, con un AVRO 504 K; el Tte.22 Eduardo Galeano con un AVRO 504 K; y por ultimo el Dr. Francisco Ghigliani, gran amigo del Cap. Berisso y de los demas aviadores de la Escuela, con un AVRO 504 K del Instituto, efectuando al igual que estos una magnifica demostracion. Es de destacar que en ese año de 1921, como se ha consignado mas arriba, los alumnos oficiales de la Escuela eran 12, pero en realidad estos fueron un total de 16 pues habia 4 alumnos del Aero Club del Uruguay, que recibieron instruccion de vuelo de manos de los 4 instructores y con los aviones AVRO 504 K de la dotacion del Instituto, uno de ellos fue el Dr.F. Ghigliani quien comenzo su instruccion el 24 de enero de 1921 y salio solo el 15 de setiembre de ese año. Tambien recibieron instruccion, el Jefe de Mecanicos de la Escuela, Don Gerardo Dotti, el Sr. Luis Conti y por ultimo el Sdo. Oscar M. Buceta, autorizado por el Poder Ejecutivo.

De los doce oficiales seleccionados se recibieron como Pilotos Aviadores, diez, a mediados de 1922s

Brevet No. 9 Tte.12 Rogelio Otero

" No.10 Tte.12 Glauco Larre Borges

w No.11 Tte.22 Medardo R. Farias

15 No. 12 Tte.22 Eduardo Galeano

11 No. 13 Tte.22 Tomas Duarte

" No.14 Tte.22 Carrnelo Bentancurt

" No.15 Tte.1 2 Julio Z. Angulo

" No.16 Tte.22 Pascual Morales

" No.17 Tte.12 Joaquin S. Costa

Brevet No .18 Tte.22 Antolin Pereyra

Los dos primeros de este grupo, formaron parte del frustrado curso del año 1919, disuelto a mediados de ese año, así como el Tte.12 Joaquin S. Costa.

El 4 de mayo de 1922 asciende al grado de Mayor el Cap. Berisso y se hace cargo primero accidentalmente y luego como Director nombrado, de la Escuela Militar de Aviación, este fue el primer reconocimiento a nuestro precursor, que desde siempre formó parte de los cuadros de la Aeronautica Militar. A raíz de este nombramiento, se le ofrece un banquete, en el Hotel LANATA, el 31 de mayo, rodeando al homenajeado, personalidades del mundo aeronautico, como la princesa aviadora rumana Mile. Jonescu, el Dr. Francisco Ghigliani, el piloto alemán Holtzen, el Dr. Mezzera, el Ministro de Industria Dr. Luis Caviglia, el Dr. Juan Blengio Rocca, etc. Con la figura de la Princesa Jonescu encabezando el programa, el 28 de mayo se realiza un Festival Aéreo en el Hipódromo de Marorías, donde se realizan exhibiciones acrobaticas, interviniendo cuatro aviones de la Escuela Militar de Aviación, tres SPAD y un AVRO 504

K, piloteados respectivamente por el Director e instructores May. Cesareo L. Berisso, Cap. Tydeo Larre Borges, Tte.12 Jose

L. Ibarra y Tte.1 2 Coralio C. Lacosta. Quienes ejecutaron diversas maniobras acrobaticas, al igual que la Princesa antedicha, quien efectuara demostraciones volantineras, sobre el ala superior del avión "PFALZ 1" de 110 HP que piloteaba el aviador Max Holtzen, entusiasmando al público que llenaba las instalaciones del Hipódromo aquella mañana.

Luego que ingreso don Jose Rigoli en 1920 como mecanico, varios mas como se dijo anteriormente ingresaron, pero pocos permanecieron en la Aviación Militar, e hicieron toda una carrera en ella, como don Alfredo Pittamiglio, que el 15 de julio de 1922 entro como mecanico de 1ª clase, retirandose en 1954 con el grado de Tte.Cnel.(TEA), habiendo servido mas de treinta años en ella y cumpliendo todo tipo de misiones, en nuestro

país y en el exterior.

En 1922, se recibieron 6 aviones Nieuport, Bebe, con motor Le Rhone de 80 HP, sesquiplanos, monoplazas. Habían sido adquiridos en Francia, su país de origen en 1921, por Don Gerardo Dotti quien había sido enviado a Europa, con la misión de adquirir este tipo de avión y repuestos. Se armaron y comenza-

ron a volar a partir del 5 de octubre de 1922, en que realiza el primer vuelo de prueba el Director de la Escuela May. Berisso en el Nieuport No. 1. Se matricularon numerándolos del 1 al 6.

También en 1922, se armó el otro Breguet XIV, al que se le adjudicó el No. 3» hizo su primer vuelo el 24 de junio de 1922. Y por último también se armaron dos SPAD numerados 3 y 4 y comenzaron a volar el 27 de mayo y el 8 de junio de 1922.

- EL TERCER CURSO -

A principios de 1923* se hace un llamado entre oficiales del Ejército para interesar a los vocacionales de la aviación. De los que se presentaron, se seleccionaron a 12 oficiales. Este curso se llevó a cabo de acuerdo a las normas que se imponían en el Reglamento de la Escuela Militar de Aviación, que había sido aprobado en febrero de 1923 por el Presidente de la República de entonces, Dr. Baltasar Brum. Este primer Reglamento con que contaba la Escuela, fue redactado por su Director el Mayor Cesareo L. Berisso. En él se establecieron diferentes reglas en cuanto a la organización de la Escuela, como la creación de cuatro divisiones a saber:

I - División Instrucción

II - División Escuadrillas y Personal

III - División Talleres

IV - División Servicios

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

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

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

De los alumnos que comenzaron el tercer curso, tres se recibieron de Pilotos Aviadores en diciembre de 1923:

Brevet No. 19 Alf. Mario W. Parallada
y No. 20 Tte. 2º Hernán S. Barú

" No. 21 Tte. 1º Antolín Amaro

También en diciembre de ese año de 1923 terminan el primer Curso de Aplicación y obtienen su Brevet de Piloto Aviador Militar los siguientes Oficiales Pilotos Aviadores:

Brevet de P.A.M. No. 1 Tte. 1º Rogelio Otero

(y " " No. 2 Tte. 2º Eduardo Galeano

11 11 " No. 3 Tte. 1º 2º Glauco Larre Borges

" 51 No. 4 Tte. 1º Medardo R. Fariás

Estos son los primeros Oficiales en recibir el Brevet de Piloto Aviador Militar en el Uruguay, pues los que lo tenían anteriormente, lo habían obtenido en el extranjero, en cursos realizados en Chile, Argentina y Brasil.

Durante los años 1922 y 1923» recibieron instrucción no solo los alumnos Oficiales de la Escuela, también recibieron enseñanza práctica y teórica los cuatro alumnos del Aero Club: Sgto. Oscar M. Buceta, Luis Conti, Jefe de mecánicos de la Escuela Don Gerardo Dotti y el Dr. Francisco Ghigliani. Para tal fin, ahora el Aero Club se le adjudicó un AVRO 504 K al que se identificó con las letras A.C. y efectuó su primer vuelo el 11 de junio de 1923» este aparato era administrado, reparado y alternativamente usado por la Escuela Militar de Aviación.

En el año 1923 se recibieron los siguientes aviones AVRO 504 K No. 6, hizo su primer vuelo el 13 de enero de 1923; AVRO 504 K No. 7 hizo su primer vuelo el 12 de mayo de 1923 y el Breguet XIV No. 4 que voló por primera vez el 12 de enero de 1923, avión que en setiembre de 1934 es donado al Cnel. Berisso por el Poder Ejecutivo, a pedido de este, junto con un motor en desuso.

En enero de 1923 la Escuela interviene con sus aviones en las maniobras de la Division en el Campo de Los Cerrillos, como ya lo habfa hecho en 1920 en carapos de Santa Clara de Olimar, con tropas dependientes de la Zona Militar No. 2; en esa oportunidad actuó el Cap. Berisso como explorador a distancia del Jefe de la Division General Don Guillermo Ruprecht. Tam-

te, en las maniobras con un Breguet XIV.

El 29 de febrero de 1924 se reciben de Pilotos Aviadores 6 Oficiales de los restantes del Tercer Curso:

Brevet No.

" No.

" No.

No.

!t No.

" No.

22 Tte.22 Oscar D. Gestido

23 Tte.22 Jose Baptista

24 Alf. Homero Araujo

25 Tte.22 Bernardo Bajac

26 Alf. Felipe Gutierrez

27 Alf. Santiago Conti

En enero de 1924, los cuatro primeros Pilotos Aviadores Militares, brevetados en el Uruguay son nombrados instructores de vuelo. En febrero de ese año son designados para trasladarse a Francia, el May. Tydeo Larre Borges y el Cap. Jose Luis Ibarra, con el fin de estudiar los nuevos metodos y sistemas de aeronautica, realizando cursos de vuelo en varias Escuelas como la de Istres, Avord, Cazaux, etc., efectuando Larre Borges en la de Hourtin en Curso de Vuelo de Hidroaviacion, conjuntamente con su hermano el Cap. Glauco Larre Borges en el

afio 1926 , en preparacion del gran Raid que realizarian al afio siguiente, sin exito, del cruce del Atlantico Sur.

En ese afio se recibieron los siguientes aviones: AVRO No. 10 que volo por primera vez el 23 de mayo de 1924 y un hidroavion biplano F.B.A. (Franco - British Aviation) fabricado en Italia por la S.I.A.I. (Societa Idrovolanti Alta Italia), con motor Isota Fraschini de 170 HP, transformado en anfibio en los Talleres de la Escuela Militar de Aviacion, por don Miguel Juan Nadal que le adapto un tren de aterrizaje. Este hidro fue donado por el Sr. Domingo Zambra, recibiendo agradecimientos por medio del Comite Pro-Aviacion Militar. Hizo su primer vuelo el 16 de julio de 1924, siendo el piloto el May. Cesareo L. Berisso, acompafiado por el Tte.22 Jose Baptista. En el mes de agosto de ese afio efectuó 3 vuelos mas, siendo el ultimo, el realizado el dia 25 de agosto de 1924. No volo mas, hasta el 28 de febrero de 1927 en que el May. Berisso le efectua el ultimo vuelo.

En ese afio de 1924 por primera vez se realiza instruccion de vuelo nocturno con los aviones AVRO, el instructor era el propio Director, May. Berisso.

Durante el afio 1924 el Sr. Luis Conti continuo recibiendo

instruccion de vuelo y se le sumaron los Sres. Carlos Pons y Ulises Beisso. Quienes recibieron su Brevet de Pilotos Aviadores, en el Centro Nacional de Aviacion, por ser esta entidad la representante de la Federacion Aeronautica Internacional en nuestro pais. Ellos fueron los unicos socios del Aero Club del Uruguay, que lo obtuvieron, el Dr. Francisco Ghigliani, a pesar de su experiencia, por falta de interes u otra causa no lo obtuvo.

El 15 de enero de 1924, se crea la primera Escuadrilla de Caza, compuesta con dos aviones SPAD de 220 HP, dos Pilotos Aviadores Militares, un Sargento, seis Soldados y un mecanico de primera clase.

- CUARTO CURSO Y PRIMERO DE PILOTAJE DE TROPA -

En enero de 1924 se efectua el primer llamado para Arpirantes a Pilotos de Tropa, como estaba dispuesto en el nuevo Reglamento de la Escuela. A este llamado acudieron 41 Clases de distintas Armas y Unidades del Ejercito, seleccionandose 10 de

ellos* con quienes se fundo el primer Curso de Pilotaje de Tro-
pa. De ese personal seleccionado alcanzaron a recibirse 8 co-
mo Pilotos Aviadores el 21 de enero de 1925*

Brevet de Piloto Aviador de Tropa No.

it t; 11 11 it 11

it 11

ti 11

it ir

11 11

11 11

11 11

M No.

" No.

" No.

" No.

" No.

" No.

1 Cbo. Manuel Pampin

2 Sdo. Luis C. Laguisquet

3 Cbo. Raul R. Sandes

4 Sgto. P 10 N. Vazquez

5 Sgto. Diego Silva Ortiz

6 Cbo. Artemio Perez

7 Sgto. Ramon Feria

8 Cbo. Agenor Dominguez

Para comenzar el cuarto curso de Pilotos Aviadores, se efectuó el correspondiente llamado en marzo de 1924, seleccionando se de 10 aspirantes, solamente tres, quienes reciben su título en enero, 21 de 1925s

Brevet No .28 Tte.12 Joaquín S. Costa

" No.29 Alf. Mariano Ríos Gianola

" No.30 Alf. Servando Castillos

A los que se agregan el 13 de mayo de 1925? cuatro Oficiales mas que terminan el curso de Pilotos Aviadores

Brevet No. 31 Tte.22 Carlos De Anda

No. 32 Tte.22 Victoriano Domínguez

u No. 33 Alf. Enrique Ferrando

" No. 34 Alf. Hector Juanico

A principios de 1925 la Escuela contaba con 9 aviones AVRO 504 K de instrucción incluido el designado A.C. y estaban en orden de vuelo 8. Esta cifra nos da la pauta del excelente funcionamiento de los Talleres, hay que pensar en la persistente cantidad-de fallas de motor que tenían estos primitivos aeroplanos, sumados a las dimensiones del campo, la instrucción que se impartía en forma por demás diferente al criterio con que hoy se encara, la pobreza de medios, la falta de radio en los aviones, etc. En cada accidente que sufrían estos aeroplanos quedaban prácticamente destrozados, eran de tela y madera. Pero los artesanos con que contaba la Escuela encabezados por don Miguel Juan Nadal, los reconstruían a nuevo una y otra vez. Entre 1921 y 1925 unos veinte accidentes con destrozo total del avión se produjeron, en todos los casos se reparó a nuevo.

En 1925» se recibieron, armaron, fabricaron (en los talleres de la Escuela) y probaron los siguientes tipos de aviones AVRO No. 11, vuelo por primera vez el 23 de abril de 1925, AVRO No. 12, vuelo por primera vez el 11 de junio de 1925, los aviones SVA (de origen italiano con motor SPA de 220 HP, que ya

existia uno desde 1920, propiedad personal del May. Berisso) y el No. 3 que habia sido traído en vuelo desde Buenos Aires por el Cap. Tydeo Larre Borges hasta Colonia y desde allí, a Montevideo por el May. C. L. Berisso el día 17 de octubre de 1924, y no fue usado hasta junio de 1925; No. 2 que voló por primera vez el 15 de junio de 1925; y el No. 4 que voló por primera vez el 25 de agosto de 1925 (llevaba pintado el nombre de Flores, pues fue donación del Comité Departamental Pro-Aviación de ese departamento. También en el lado izquierdo del Capot se le había colocado una chapa de bronce donde decía "Avion Trinidad" y estaban escritos los nombres de las personas que integraban el Comité Pro-Aviación. El SVA No.2 y el No. 3 llevaban pintados los nombres Fray Bentos y Tacuarembó con las chapas de bronce respectivas, las cuales se encuentran en el Museo Aeronau-

tico). Así también como un Ansaldo S.V.A. "Balilla" monoplaza, que fue recibido en el aeródromo de Villa Colón (Hoy Adami o Melilla) el día 12 de marzo de 1925, y en su fuselaje se le pintó el nombre de "Florida". Por donación se recibió un avión De Havilland 9 con motor Siddeley Puma de 240 HP, que fue traído en vuelo desde San Isidro, Buenos Aires, el 7 de setiembre de 1925 por el Tte. Oscar D. Gestido; y un avión flartinsyde, también de origen inglés con motor Hispano - Suiza de 300 HP, que fue traído en vuelo desde San Isidro, Buenos Aires, a la Escuela el mismo día, por el Mayor Cesareo L. Berisso. El aeródromo de San Isidro pertenecía a The River Plate Aviation Co. y se encontraba donde hoy está el Hipódromo, el propulsor de esta Compañía de Aviación era el Mayor Shirley H. Kingsley. Este avión biplano, monoplaza, era el tipo F. 4 "Buzzard 11" usado en la Primera Guerra Mundial como caza. En nuestro país lo voló solamente el May. Berisso y con él recibió el 9 de febrero de 1926 al Cte. Franco, cuando llegó con el "Plus Ultra". Su último vuelo fue efectuado el 21 de noviembre de 1926 en un Raid a Castellar y El Palomar en la Argentina.

De aquí en más los cursos, tanto de Piloto Aviador de Oficiales y de Tropa, como de Piloto Aviador Militar de Oficiales y de Tropa, siguen sucediéndose ininterrumpidamente y anualmente en la Escuela Militar de Aviación, ya organizada y contando con los medios y la infraestructura adecuada.

El Cap. Rogelio Otero, distinguido piloto e instructor, es designado para perfeccionarse en Francia, en el Centro Aeronáutico de Versailles, el 25 de abril de 1925 regresando a nuestro país en octubre de 1927, con brevets de piloto y observador en avión y en globo cautivo.

- LOS GHAXIDES RAIDS - 1925 - 1935 -

Dada la modestia de nuestros medios, así como el tipo de organización con que contaba la Aviación Militar, hizo que la época, tan característica en estos años, de las grandes conquistas aéreas llegara un poco tarde a nosotros. No, porque a los posibles protagonistas les faltara la intrepidez necesaria, pues como se pudo ver más adelante eso sobra, sino por las dificultades que significaba nuestra relativa pequeñez tanto geográfica como económica. En la Escuela Militar de Aviación, se llegaron a construir algunos aviones, el primero fue un AVRO 504 K, reconstruido totalmente, menos el motor y los instrumentos y que voló el 19 de julio de 1921 (era el avión en que se accidenta-

ron Saenz Lacueva y Rinaldi en 1919). Luego se hicieron algunos más tipo Breguet XIV, como el avión "Montevideo", pero en el país no existió ni podía existir una industria aeronáutica sino solamente artesanía, por lo que fue la construcción de estos aviones.

La primera manifestación importante de la conquista de una ruta, fue el magnífico Raid Montevideo - Asunción del Paraguay - Rosario - Mendoza (no pudo cruzar la Cordillera hacia Santiago de Chile, por faltarle el plafond al avión) - Buenos Aires - Montevideo, de 4.500 kilómetros y 32 horas de vuelo, que cumplieron en un avión Breguet XIV de 300 HP de motor, el precursor Teniente Coronel Don Cesareo L. Berisso, acompañado por el mecánico Don Dagoberto Moll; cumplido entre el 5 y el 12 de abril de 1925. Su idea era llegar a Santiago de Chile y de allí regresar a Montevideo, por Buenos Aires.

El 8 de mayo de 1926 comienzan el Raid Montevideo - Río de Janeiro, el Tte. 1º Medardo R. Farias y el mecánico Alf. Asdo. don José Rigoli, arribando el 19 de mayo al campo Dos Affonsos en Río de Janeiro, con el Breguet XIV de 300 HP de motor. Cumplida esta parte del viaje con pleno éxito, comenzaron el regreso el día 29 de mayo, frustrado por panne en el motor, en las cercanías de Joinville, próximo a Florianópolis, sin consecuencias para la tripulación, con pérdida total del avión.

El plan de este importante Raid era de Florianópolis a Villa Encarnación, de allí a Asunción del Paraguay, Paraná, Rosario de Santa Fe, Buenos Aires y finalmente Montevideo.

El 13 de mayo de 1926, parten para Asunción del Paraguay, el Tte. 1º Oscar D. Gestido y el mecánico Dagoberto Moll en un avión S.V.A. con motor de 220 HP, arribando el día 15 de mayo

luego de dos etapas intermedias. Regresaron a Montevideo el 17 de mayo, arribando al campo del Cno. Mendoza el día 19» luego de varias paradas por falias, habiendo cumplido este Raid con todo éxito.

En ese año de 1926, tan lleno de paginas importantes en la Historia de nuestra Aviacion, por iniciativa del entonces May. Tydeo Larre Borges, uno de nuestros mas importantes y autenticos pioneros, se crea un Coraite Pro-Raid alrededor del Mundo, para promover un vuelo de 52.700 kilometros alrededor del mundo, partiendo de Montevideo hacia el Este, regresando por el Oeste, con el cruce del Atlantico de Pernambuco (Recife) a Da-

kar y el Pacífico, de Japon por las Aleutianas a Alaska. Este ambicioso proyecto, cantado líricamente por el gran amigo de la Aviacion el II! Poeta Soldado", Cap.Don Edgardo U. Genta en el Poema ;; A las Alas del Uruguay 51 , canto heroico de America, no pudo llevarse a cabo, por falta de medios, aunque luego transformado en el cruce del Atlantico Sur de Este a Oeste, comenzó su extraordinario vuelo el 20 de febrero de 1927, partiendo de la Marina de Pisa (Italia), donde se construyó el aparato, en el bote volador Tomier Wal "Uruguay" con dos motores franceses Farman de 550 UP, lo que le daba una velocidad de 175 K/H. La heroica tripulacion estaba compuesta por el May. Tydeo Larre Borges, el Cap. Jose L. Ibarra, el Cap. Glauco Larre Borges y el Alf.(Asdo.) Jose Rigoli como mecanico. Cumplieron las siguientes etapas rumbo America: Alicante (Espana) - Malaga (Espana), donde fueron recibidos por los famosos aviadores Ramon Franco y Ruiz de Alda, Casablanca (Marruecos franceses) de donde partieron rumbo a Canarias el 2 de marzo, teniendo que efectuar un amerizaje forzoso, frente a las costas de Cabo Juby (Sahara español), por fallas en el motor trasero, perdiéndose totalmente el avion, quedando la tripulacion ilesa y prisionera de los Moros hasta el día 10 de marzo, rescatada por el Gobierno español, bajo pago de una fuerte cantidad de pesetas, que fue entregada a la Kabila que los tenia prisioneros, por los pilotos de la Linea LATECOERE, Marcel Reine y Leon Antoine quienes los devolvieron a la civilizacion en Cabo Juby, en sus aviones LATE.

El 17 de marzo de 1929 comienza el gran Raid Montevideo - Nueva York, via Costa del Pacifico que llevan a cabo el Tte. Cnel.Don Cesareo L. Berisso, el May.Don Rogelio Otero y el mecanico don Dagoberto Moll en el avion A.R.M.E. (avion reconstruido modelo Escuela) tipo Breguet XIV, es decir con un fuselaje basado en este avion, de absoluta construccion nacional, como los aviones AVRO, en los Talleres de la Escuela Militar de

Aviacion, al que se le adapto un motor Lorraine en W de 450 HP. Este avion se bautizo "Montevideo". Su primera etapa fue hasta Buenos Aires, donde se efectuó una pequeña reparación en el Carter del motor, y se probó en vuelo el día 20 de marzo. El 21 partieron hacia Santiago de Chile, donde arribaron en vuelo directo, luego de 9 horas de vuelo, por segunda vez en la Historia de la Aviacion, incluido el cruce de la Cordillera. El 24 deco-

laron hacia Antofagasta arribando luego de 7 horas de vuelo.

Al otro día, 25 de marzo, arribaron a Arica en 4 horas de vuelo y el 26 a Lima (Peru) en 6 horas 30 minutos de vuelo. El 28

P

reiniciaron el vuelo hacia Paita en la costa norte del Peru, al sur de Talara donde arribaron luego de 6 horas de vuelo. Volvieron a partir el día 30 pero debieron regresar a Paita luego de 3 horas 30 minutos de vuelo, por mal tiempo, habiendo alcanzado la ciudad de Tumbes todavía en el Peru. El 31 de marzo partieron nuevamente hacia Cali (Colombia) y luego de atravesar totalmente el territorio ecuatoriano y cuando llevaban 4 horas 45 minutos de vuelo, ya sobre territorio colombiano, por falla de una bomba de aceite, en las cercanías del Rio Cayapa, tienen que efectuar un aterrizaje forzoso en plena selva, perdiéndose el aparato y quedando el mecánico Moll con fractura del cuello del fémur de una pierna. Luego de varias peripecias y ayudados por aborígenes, lograron llegar a Tumaco (Colombia) en la costa del Pacifico. De donde son evacuados en un avión Fairchild, el día 26 de abril, hacia Paita en el Peru. Al otro día salen de esta última ciudad en un avión Junker 3 hacia Lima, donde arriban esa tarde. De allí regresan a Montevideo por vía marítima.

Este año de 1929 terminaría con el último gran Raid de los arios veinte, del cual fue protagonista un uruguayo. Se trata de la conquista del Atlantico sur, por el Cap. Leon Challe de L'ARMÉE DE L'AIR de Francia y el Tte.Cnel. del Ejército Uruguayo Tydeo Larre Borges. Partieron de la Base Aérea de Tablada en Sevilla (España) donde habían llegado provenientes de París en su avión, un Breguet Bidon "Gran Raid" de 450 HP. de motor.

El Raid comienza el día 15 de diciembre de 1929 al mediodía, poniendo proa hacia el Sur, atravesando Marruecos, Sahara español y Mauritania, donde ponen proa hacia el Mar rumbo a la Isla Do Sal en medio del Atlantico, y de allí volando toda la

noche sobre el Oceano, arriban en las primeras horas del día 17 de diciembre a la costa brasilena. Siendo la hora 04.15 de ese día, ya sin gasolina, tienen que efectuar un aterrizaje forzoso en plena noche, en las cercanías de Natal, afortunadamente sin mas consecuencias que una herida en la cabeza del Cap. Challe. Luego de curado, son transportados hasta Montevideo, pasajeros de la Compagnie General Aeropostale, siendo recibidos

triumfalraente en todas las ciudades que llegan. Este como se dijo fue el ultimo Raid importante en la historia de la Aviación de los años veinte y el Tte.Cnel. Larre Borges fue el primer americano en conquistar el Atlantico sur en vuelo directo.

Con este Raid se cierra en la historia de la Aviación Mundial la década de las grandes conquistas aéreas. Luego se impondría la tecnificación y todo esto pasaría a formar parte de la leyenda. Pero para nosotros, todavía quedan dos hechos aislados y que por sus características parecería que formara parte de esta década gloriosa; se trata primero del Raid en Formación Montevideo - Río de Janeiro - Montevideo, que realiza una escuadrilla de aviones Potez XXV que parten de la Escuela Militar de Aviación el 12 de agosto de 1931 +* Estaba compuesta por el Potez No. 6 con el May. Oscar D. Gestido como piloto y Jefe de la misión, acompañado por el Cap. Homero Araujo (este avión sufrió un accidente al aterrizar en Villa Herval, antes de la ciudad de Pelotas, Río Grande Do Sul, y el día 13 se le envió el Potez No. 8 con el cual el May. Gestido continuó su vuelo); el Potez No.4 con el Cap. Mariano Ríos Gianola, a quien acompañaba el Cap. Roberto Rodríguez; y el Potez No. 5 con el Cap. Oscar Sánchez, acompañado por el mecánico José Rigoli. Arriban a Río de Janeiro el día 16 de agosto, allí realizan dos vuelos para recibir al Presidente Dr. Don Gabriel Terra, motivo del vuelo, que llegaba en visita oficial al Brasil. Parten de Río de Janeiro el día 23 y arriban a la Escuela Militar de Aviación el 26 de agosto, habiendo cumplido este largo vuelo, para estos lentos aviones, con todo éxito. Y segundo el Raid Montevideo - Lima - Montevideo, Uevado a cabo por dos hombres de espíritu romántico, ejemplo de la más enaltecida amistad, el precursor Cnel. Don Cesareo L. Berisso y el benemérito y poeta Tte.Cnel. Don Edgardo U. Genta. El avión fue un Potez XXV, aparato biplano diseñado en los primeros años de la década de los veinte, con motor Lorraine de 450 HP. Salieron del Aeródromo Boiso Lanza el 19 de enero de 1935* cargaron nafta en Villa Mercedes (Provincia de San Luis) y ese mismo día arribaron a Santiago de Chile. Al otro día 20 de enero pernoctaron en Antofagasta. El 21 arribaron a Arica y de allí partieron el 22 hacia Lima, donde fueron recibidos ese mismo día por

una escuadrilla de aviones de la Aeronautica peruana, sobrevuelan la Ciudad de Virreyes y sobre ella el Poeta arroja miles

de volantes de color verde claro, que contenian el Poema "Al Peru" de su autoria:

Bellisimas peruanas, generosos peruanos,

Escuchad desde el lirico cielo deslurabrador
Corro os llega el saludo de fraternales manos . . .
Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor i
Es el pueblo uruguayo l Trae de los lejanos
Tesoros del Atlantico, su tributo mejor;

El estuche fantastico de una palabra: u Hermanos :: !
Y dentro del estuche una diademas :, Amor"!

Peru, glorioso pueblo de heroicas tradiciones,
Colmado de riquezas, de lauros, de canciones;
Vibrante de ideales, pleno de juventud;

Subiendo desde El Plata por celestes escalas
Uruguay en el tremulo palpitar de sus alas
Salud, grita a los cielos, que respondens salud!

Estuvieron en Lima, donde fueron agasajados, hasta el dia
28 de enero de 1935 en que partieran de regreso a Montevideo,
arribando el dia 5 de febrero, luego de 64- horas de vuelo en total entre ida y vuelta con los dos cruces del macizo andino.

De esta manera nuestra Aeronautica, no estuvo ajena a las conquistas de la Aviacion. Cada Raid que se emprendfa, significaba un esfuerzo extraordinario y quijotesco para nuestros medios, y la gloria siempre tan esquiva, nos supo tocar con su varita magica varias veces, gracias a la maravillosa y heroica intrepidez de nuestros hombres.

- LOS HECKOS SALIENTED DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

DE 1925 A 1935 -

El 25 de enero de 1925* arriba al campo del Cno. Mendoza, la Mision Roig que representaba a la Compagnie des Entreprises Aeronautiques "Latecoere", con dos aviones Breguet XIV pilotea-

dos por los aviadores Etienne Lafay (ex instructor de la Escuela Dos Affonsos) y Paul Vachet, con dos mecanicos, todos bajo las ordenes del famoso aviador Cap. Roig. Este hecho tuvo una gran importancia en el futuro de nuestra aeronautica, fue una

avanzada de la linea aeroostal que mas tarde organizaria La Compagnie General Aeropostale y que nos legaria dos de nuestros Aerodromos mas importantes, como son el Aerodromo Gral. Artigas y el Aeropuerto Tte.22 Mario W. Parallada, asf tambien como el Aerodromo de la ciudad de Treinta y Tres.

Y el 31 de enero de ese ano de 1925 9 terminan los exámenes del 22 Curso de Aplicacion, entregandose los siguientes Brevets de Piloto Aviador Militar:

Brevet de P.A.M. No. 5 Tte.22 Oscar Diego Gestido

" " " No. 6 Tte.22 Jose Baptista

" 11 " No. 7 Tte.12 Hernan S. Baru

No. 8 Tte.22 Mario W. Parallada

No. 9 Tte.22 Bernardo Bajac

No.10 Tte.22 Felipe Gutierrez

No.11 Tte.22 Homero B. Araujo

u

it

11

11

Tambien en ese ano, al cumplirse el 20 de noviembre el noveno aniversario de la creacion de la Escuela Militar de Aviacion, por primera vez se entregaron los diplomas a los alumnos recibidos de Pilotos Aviadores y de Pilotos Aviadores Militares, hasta la fecha, desde su creacion.

El 18 de enero de 1926, reciben su Brevet de P.A.M. los integrantes del 3 er. Curso de Aplicacion:

Brevet de P.A.M. No. 12 Tte.12 Carlos de Anda

No. 13 Tte .22 Enrique Ferrando

No. 14 Tte .22 Mariano Rios Gianola

No. 15 Tte.22 Hector Joanico

No. 16 x te.22 Victoriano Dominguez

No. 17 Tte.1 2 Joaquin S. Costa

No. 18 Tte .22 Servando E. Castillos

II

it

tt

tt

it

ti

El 9 de febrero de 1926 arriba al puerto de Montevideo, el hidroavion espanol ''Plus Ultra" al mando del Comandante Ramon Franco con el Cap. Ruiz de Alda, el Tte. de Navio Alfredo Duran y el raecanico Rada, como tripulantes. Recibido en vuelo en la Costa de Maldonado por el Director de la Escuela Militar de Aviacion Tte.Cnel. Berisso en el avion Martinsyde y en Montevideo por una escuadrilla de la Escuela, al Comandante Franco se le entrega, por primera vez, el Diploma y las Alas de Piloto Aviador Militar Ad Honorem el 12 de marzo de 1926.

El 20 de agosto de 1926, se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa, 9 Suboficiales del Ejercito que habian ingresado el ano anterior. Ellos sons

Brevet de P.A. de Tropa No. 9 Sgto. Bonifacio Ortiz

» «' 11 " 1! No. 10 Cbo. Alberto Ciganda

i! " " 11 1! No. 11 Cbo. Anacleto Aire

" :: 11 !i 11 No. 12 Sgto. Adilio Ferreira

" No. 13 Sgto. Miguel Ferreira Gomez

" " 11 u No.14 Sub.Of .Carlos Ferreira Gomez

!l " u 11 " No.15 Sgto. Juan R. Martinez

" t! !i " " No.16 Sub.Of .Estanislao Petrerca

" " n No. 17 Sgto. Hector Galeano

A su vez el 18 de noviembre de ese año, los primeros pilotos aviadores de tropa terminan el Primer Curso de Aplicacion, recibiendo su Brevet de Piloto Aviador Militars

Cbo. Manuel Pampin Brevet de P.A.M.

Cbo. Manuel Sandes " i!

Sdo. Luis C. Laquisquet 11 11 "

Sgto. Pio N. Vazquez 51 11 11

Sgto. Diego Silva Ortiz " 11 n

Cbo. Artemio Perez !i :i 11

de Tropa No. 1

» " No. 2

" » No. 3

» !I No. 4

" No. 5

» 11 No. 6

El Sdo. Luis C. Laquisquet, pertenecia a la Armada Nacional y fue el primer Piloto con que conto el Servicio Aeronautico de la Armada creado el 7 de febrero de 1925 por el Precursor C/F Don Atilio Frigerio.

Y el 28 de diciembre se les entrega los Brevets de P.A.M.a

los restantes Sub Oficiales que terminaron su Curso de Aplicaciones

Sgto. Bonifacio Ortiz Brevet P.A.M. de Tropa No. 7

Sgto. Adilio Ferreira

if

it

i?

if

No. 8

Sgto.12 Carlos A. Ferreira Gomez

u

it

I!

it

No. 9

Sgto. Miguel A. Ferreira Gomez

fi

ii

it

t!

No. 10

Cbo. Anacleto C. Aire

if

it

it

it

No. 11

Cbo. Alberto Ciganda

it

it

u

tt

No. 12

Sgto. Hector Galeano

ii

it

ii

ti

No.13

Sgto.12 Estanislao Petrarca

tt

tt

tt

it

No. 14

Sgto. Juan R. Martinez

ii

r.

it

ft

No.15

El Cbo. Alberto Ciganda tambien

formaba parte

de la

Armada

Nacional, y regreso al Servicio Aeronautico junto con el Sdo. Laquisquet. Mas tarde tendria una relevante actuacion como Piloto Civil y fundador del Aero Club Maragato, (San Jose).

El 15 de noviembre de 1926 se coloca la piedra fundamental del monumento U A la Aviacion Vanguardia de la Patria 11 en el Aerodromo del Cno. Don Pedro de Mendoza. Sufragada por el Comité Pro Aviacion Militar que presidia el Dr. Luis Piera, como simbolo de "Aliento y Futuro". Su autor seria el escultor nacional Don Jose Belloni y se inauguro el 31 de julio de 1927» su primer emplazamiento fue frente a lo que es hoy el Comando de la Brigade de Seguridad Terrestre.

Ese mismo dia del 31 de julio de 1927 se inauguro tambien el primer gabinete Psico Fisico con que contaria la Aviacion Uruguaya, en el mismo lugar del viejo campo de Mendoza, donde hoy se encuentra el Gabinete de Medicina Aeronautica. Su primer Director y propulsor fue el Dr. Roberto Maurer. Este Gabinete fue posible realizarlo, basado en varios estudios llevados a cabo en el que contaba El Palomar a donde concurrieron varias veces el Tte.Cnel. Berisso y el Dr. Maurer, en avion. Este nuevo Gabinete, uno de los mas completos de Sud America contaba con 4-8 piezas valiosissimas para ejercitar los diferentes examenes.

En el año 1926 se recibieron, armaron y probaron los siguientes avioness Morane Soulnier (monoplano, ala parasol, biplaza de instruccion, de origen frances, con motor Gnome-Rhone, rotativo de 80 HP) que comenzo a volar el 8 de abril de 1926 como avion de instruccion primaria, auxiliando a los AVRO

504 K, que cumplían esa función. En diciembre de 1928 se accidentó por panne en un vuelo del Campo de Aviación de Pando al Cno. Mendoza, siendo reconstruido y puesto a volar en noviembre de 1929. Fue un avión muy usado y su último vuelo se hizo el 26 de enero de 1934 -5 el AVRO No. 15> que voló por primera vez el 28 de abril de 1926, el AVRO No. 16, que voló por primera vez el 30 de julio de 1926; el AVRO No. 14, que voló por primera vez el 13 de noviembre de 1926; y el SPAD No. 8 que voló por primera vez el 4 de noviembre de 1926.

Por primera vez una formación de tres aviones efectúa un Raid fuera de nuestro país, se trata de los Breguet XIV, numerados 2, 1 y 4, cuyas tripulaciones estuvieron integradas respectivamente por el Tte.Cnel. Cesareo L. Berisso y el mecánico

Dagoberto Moll} Cap. O.D. Gestido y Tte.12 Victoriano Domínguez; Cap. Hernán S. Barú y Tte.12 Servando E. Castillos. Estos aviones fueron al Palomar, República Argentina, el día 8 de julio

de 1927 para intervenir en el gran desfile aéreo del 9 de julio, ese día luego de dicho desfile regresaron al Aeródromo del Cno. Mendoza, salvo el Breguet No. 4 que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en una isla fangosa del Delta del Paraná por panne en el motor. Ese avión, ya a la ida, tuvo problemas, teniendo que aterrizar en Puerto Sauce (Depto. de Colonia), siendo reparado por el mecánico José Rigoli que acudió en el De Havilland 9> piloteado por el Cap. Joaquín S. Costa, regresando al Cno. de Mendoza, y al otro día es decir el 9 de julio, salió para El Palomar, arribando e interviniendo en el desfile aéreo. Finalmente fue recuperado por la Aeronáutica argentina y enviado en barco a la Escuela Militar de Aviación donde volvió a quedar en orden de vuelo recién el 5 de octubre de 1932» donado más tarde al Cnel. Berisso por el Poder Ejecutivo. Quien lo voló hasta 1938.

El 19 de diciembre de ese año de 1927> se reciben siete Oficiales de Pilotos Aviadores, dos del Ejército y cinco de la Armada, estos últimos son los primeros Oficiales Pilotos Aviadores de la Marina uruguaya recibidos en nuestro país, pues el Precursor C/A Don Atilio Frigerio lo fue en Aviano, Italia, en

1912.

Brevet No.
li No.

» No.

" No.

" No.

" No.

" No.

35 G/M Julio C. Poussin

36 G/M Horacio del Pilar Bogarin

37 Tte.12 Guido Gagliardini

38 Tte.22 Ismael Spinola

39 G/M Juan C. Deambrosio

40 G/M Clemente Pradines Brasil

41 G/M Leopoldo Otero Torrens

Tambien en ese dia se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa cuatro alumnos.

Brevet de P. A. de Tropa No. 18 Sdo. Julio Ibarra

» » »« 11 11 No. 19 Cbo. Eladio Silvera

" !1 u 11 No. 20 Sdo. Juan Tabarez

" " " " " No. 21 Sgto. Octavio Veloz

En 1927, efectua su primer vuelo el dia 28 de febrero el avion fabricado y delineado en los Talleres de la Escuela, ti-

po Breguet A.R.M. 1 (Avion Reconstrufdo Modelo Uno), luego denominado A.M.E. (Avion Modelo Escuela) y por ultimo A.R.M.E. (Avion Reconstrufdo Modelo Escuela) "Montevideo". Este aparato basado en el fuselaje del Breguet 14, se le adpato un motor Lorraine Dietrich en W de 450 HP y se le fuselo aerodinamica-

mente, saliendo el radiador del refrigerante por debajo del Capot. Luego de probado muchas veces en vuelo el 30 de marzo de 1923 el Tte.Cnel. Berisso y el May. Rogelio Otero realizan con el un circuito de la Republica de la siguiente manera, Montevideo - Maldonado - Rocha - Sta. Teresa - Rio Branco - Rivera Artigas - volviendo al otro dfa por Sta. Rosa - Salto - Paysandu - Fray Bentos - Nueva Palmira - Colonia - Montevideo. Con este avion el Cte. Berisso haria su gran Raid hasta Colombia en 1929. Tambien se armaron los siguientes avioness SPAD No.9> que volo el dfa 27 de mayo de 1927? el AVRO No. 13 que volo el dfa 21 de junio de 1927, el Nieuport 24, que volo por primera vez el 27 de junio de 1927; y el Nieuport 23 que volo por primera vez el 9 de julio de 1927.

Al año siguiente, 1928, por resolucio del Ministerio de Guerra y Marina de fecha 17 de enero, se autoriza el ingreso a la Escuela, de civiles para iniciar el curso de pilotaje de tropa. Esta medida intentaba reforzar la formacion de los Pilotos Aviadores, asf como que ese personal civil que por primera vez ingresaba a la Escuela, formara parte para siempre de la misma, sin arma de origen mas que la propia aeronautica. Este fue el primer y verdadero gesto independentista de Nuestra Fuerza.

En abril de 1928 ingresa a la Escuela Militar de Aviacion como mecanico, don Alcides Ma. Luzuriaga, quien haria una larga carrera en la Aeronautica Militar retirandose como Mayor al igual que otros tecnicos pioneros, como se especifico anteriormente, y que es dable recordarlos por el aporte de toda una vida al servicio de la Aviacion, ellos fueron; el May. Manuel Andres, ingresado el 19 de enero de 1920; el Tte.Cnel. Serafin Giarda, ingresado el 1 Q de mayo de 1921; el May. Antonio Falcone, ingresado el 2 de octubre de 1921; el Tte.Cnel. Alfredo Pittamiglio, ingresado el 5 de julio de 1922; el May. Rogelio Lopez, ingresado el 12 de octubre de 1922; el Tte.12 Francisco Lopez, ingresado el 2 de noviembre de 1922; el Cap. Jose G. Blanco, ingresado el 21 de diciembre de 1922, el Tte.Cnel. An-

gel w angarelli, ingresado el 11 de junio de 1923? el Tte.Cnel. Juan C. Gambarini, recordado fotografo, ingresado el 15 de agosto de 1923? el Cap, Arturo Cristiano, ingresado el 11 de setiembre de 1923? el Tte.22 Jesus Casanova, ingresado el 12 de abril de 1925 el Cap. Pedro Fostik, ingresado el 12 de octubre de 1925? el Tte.Cnel. Beltran Coppola, ingresado el 12 de noviembre de 1925? el May. Juan E. Alvarez, ingresado el 12 de abril de 1926; el Tte.12 Luis De Horta, ingresado el 12 de abril de 1926; el Tte.22 Andres Campana, ingresado el 17 de

abril de 1926; el May. Juan C. Ferreira, ingresado el 21 de julio de 1926; el Tte.Cnel. Oscar Suarez, ingresado el 12 de marzo de 1927; el May. Leonardo Sivori, ingresado el 12 de agosto de 1927; el Tte.Cnel. Luis Garcia, ingresado el 25 de agosto de 1928; el May. Jose Ma. Olano, ingresado el 19 de octubre de 1928; el May. Juan R. Pimienta, ingresado el 12 de febrero de 1929; el Cap. Meslay Suarez, ingresado el 13 marzo de 1929; y el Tte.Cnel. Romulo Perez, ingresado el 17 de setiembre de 1929 ? hoy todavia prestando servicios.

Durante los años treinta, continuaron ingresando tanto en la Escuela Militar de Aviación, como en la Aeronautica Militar, Tecnicos Especialistas que alcanzaron la jerarquia de Oficiales y Jefes en la Aeronautica Militar y en la Fuerza Aerea, todos ellos destacados Tecnicos o Artesanos que estuvieron al frente de los talleres y secciones que conformaban la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, en Boiso Lanza. Ellos fueron el May. Nestor Ifran, ingresado el 12 de marzo de 1930; el Cap. Pedro Bracamonte, ingresado el 12 de mayo de 1930; el May. Nicolas Mantero, ingresado el 10 de setiembre de 1930; el May.(CT) Juan F. Hernandez, ingresado el 12 de agosto de 1931; el May. Justo M. Sanchez, ingresado el 12 de noviembre de 1931; el Cap. Carlos M. Bermudez, ingresado el 12 de abril de 1932; el Cap. Americo Barrales, ingresado el 12 de febrero de 1933; el Cap. Ramon Ayala, ingresado el 12 de julio de 1933; el Tte.Cnel. Roman Alcoba, ingresado el 12 de agosto de 1934; el Tte.22 Alfredo Canavesi, ingresado el 12 de enero de 1936, el Cap.(CT) Victorio Mori, ingresado el 12 de febrero de 1936; el Cap. Felix Sosa, ingresado el 19 de junio de 1936; el Cnel. Essau Prada, ingresado el 12 de marzo de 1938; el Tte.12 Justo Rossa, ingresado el 13 de setiembre de 1941; el May. Andres Ridao, ingresado el 24 de diciembre de 1942; el

m X. _ A _-T if "D MA 1 1 r-i .' .yyn '1 A n rt r» o A n 1 O Ho T>1Q H & A QLL"3 "

el May. Ruben J. Florio, ingresado el 12 de setiembre de 1947.

En ese año de 1923 el Tte.Cnel. Cesareo L. Berisso, nuestro gran precursor, y unico Oficial que siempre estuvo, desde el genesis mismo de la Aviación, al servicio de ella, hasta alcanzar el Generalato, siempre preocupado por su evolucion y luchando contra la incoraprension e indiferencia de muchos y la logica modestia de nuestros recursos, hace un estudio, que lo publica en forma de folleto, de 61 paginas, "Como puede organizarse la Aeronautica Militar" 5 , siendo su subtitulo "organization en tierapo de Paz". Divide a este en 4 tftuloss

I Ley Organica

II Organizacion General

III Preparacion tecnica de aeronautica. Principios Generales de Instruccion

IV Particularidades relativas a la Instruccion de la Aviacion y de la Aerostacion.

En base a esta idea, es que a fines de 1935 por la Ley Presupuestal No. 9538* se crea la Aeronautica Militar, impulsada por su companero y caraarada de siempre, el precursor Tte.Cnel. Don Esteban Cristi. En este folleto, se estudia exhaustivamente como se organizaria nuestra Aeronautica Militar, hasta en los mas mfnimos detalles de todo orden, incluida su dotacion de personal. Infraestructura, medios, etc. Haciendo tambien un estudio preliminar de la funcion futura del Ejercito del Aire o Fuerza Aerea.

El 6 de setiembre de 192<3 realiza su primer vuelo el Nieuport No. 18, luego de ser armado en los Talleres de la Escuela.

Tambien hace su primer vuelo el 15 de setiembre de 1928 un avion Breguet acondicionado especialmente para ambulancia, el que sera el primero en su genero en Sud America.

El 25 de diciembre de 1928 se reciben de Pilotos Aviadores, seis Oficiales del Ejercito y tres de la Armada.

Brevet No. 4-2 Tte. Jose A. Baudean

11 No. 4-3 G/M Washington Marroche

" No. 44 Tte. Cecilio Bentancur

» No. 4-5 G/M Carlos Curbelo

No. 4-6 Tte. 22 Roberto Rodriguez

" No. 4-7 Tte. 22 Miguel A. Garnou

,! No. 4-8 Tte. 22 Oscar M. Sanchez

Brevet No. 49 G/M Mario Botto

11 No. 50 Tte.22 Edmundo Canaldas

Tambien en ese dra se recibe de Piloto Aviador de Tropa un soldado.

Brevet de P.A. de Tropa No. 22 Sdo. Alfonso Izarra

Don Celedonio Nin y Silva, en su libro "Del Centenario de la Republica Oriental del Uruguay" 1, nos da una serie de datos sobre la Escuela Militar de Aviacion, del año 1928, que pueden ser esclarecedores y ellos son los siguientes; la E.M.A. cuenta con 62 aviones y en cuanto al Personal da las siguientes cifras 1 Director 5 4 Instructores Aviadores Militares; 9 Pilotos de escuadrilla; 1 Teniente ayudante; 1 Sub Oficial; 14 Sargentos 7 2 hombres de Tropa 20 Aprendices, y 32 hombres de personal tecnico y obrero.

En 1929 el Cap. Felipe Gutierrez, profesor de Historia de la Aeronautica, en los cursos de Pilotaje de la Escuela, publica la primera Historia de la Aeronautica Universal, escrita en el pais, de su autoria.

El 15 de marzo de 1929 se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet de P.A. de Tropa No. 23 Sdo. Atahualpa Montejo
" » " " " No. 24 Sdo. Felipe Aldama

" 11 n " M No. 25 Cbo. Modesto Lorenzo

11 " M " " No. 26 Sdo. Luis Tuyá

u " " " " • No. 27 Sdo. Juan C. Viera

" " 11 " 11 No. 28 Sdo. Hector Rodriguez

En ese afxo de 1929> se recibe y vuela por primera vez, el 31 de julio, un avion Potez XXV T.O.E. A.2, con motor Hispano-Suiza de 500 HP en W, noble material de vuelo, que prestaria senalados servicios a nuestra aeronautica, hasta casi las postimerfas de los años cuarenta. Todavía por esos años, el General (PAM)(R) Don Cesareo L. Berisso, los sábados venia a Boiso Lanza, a volar uno de ellos, el No. 404 (que hoy esta en el Museo), acompañado por algun raecanico de su epoca (generalmente el hoy May.(R) don Alcides Luzuriaga). El liltimo vuelo que efectuó un Potez, fue con el Gral. Berisso, el 28 de diciembre de 1948; el ultimo vuelo que efectuó el Gral. como piloto fue en el PT-26 No. 664 el 14 de mayo de 1949. De este tipo de avion, se recibió otro, el No. 2, el 23 de abril de 1936> e l No. 3

el 2 de febrero de 1931 y los sicte restantes en enero y febre-

ro de 1933 (numerados del 4 al 10; posteriormente en octubre de 1941, cuando se cambio la numeracion de los aviones tomaron los numeros 401, 402, etc.). Todos estos aviones vinieron con motor Lorraine Dietrich de 450 HP, menos el primero (No.1) que vino con motor Hispano Suiza de 500 HP.

Tambien en ese aho de 1929 se armaron y fabricaron los siguientes avioness 5 aviones Nieuport, Nos. 7» 8, 27» 28 y 29» que vuelan a partir del 21 de marzo de 1929» cuatro aviones Breguet XIV, Nos. 5» 8, 10 y 12 que vuelan a partir del 5 de abril de 1929» se arma otro AVR0 504 K que llevara el distintivo AC-2 aunque ya en esa epoca el Aero Club del Uruguay habia

practicamente desaparecido y no se daba mas instruccion de vuelo-, y se sigue probando exhaustivaraente el avion de construccion nacional "Montevideo", con el cual el 17 de marzo de 1929

partiria el Tte.Cnel. Berisso
El dia 17 de enero de 1930,
los siguientes Brevetss

Brevet de P.A.M. No.

" " " No.

» » " No.

" " " No.

" " " No.

» « " No.

" " " No.

" " " No.

» » » No.

en su raid a Nueva York,
en una ceremonia, se entregan

19 G/M Washington Marroche

20 G/M Mario A. Botto

21 G/M Carlos A. Curbelo

22 Tte.12 Cecilio Bentancur

23 Tte.22 Oscar M. Sanchez

24 Tte.12 Ismael Spxnola

25 Tte.22 Roberto B. Rodriguez

26 Tte.22 Miguel A. Gamon

27 Cap. Guido P. Gagliardini

De Pilotos Aviadores Militares de Tropa*

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 16 Sdo. Alfonso Izarra

«» " " " " No. 17 Sdo. Atahualpa G. Monte30

»« " " " " No. 18 Cbo. Eladio Silvera

Y ese mismo dia, se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los siguientes aluinnos*

Brevet de P.A.

u n 11

it n 11

u 11 it

11 n 11

de Tropa No. 29 Sdo. Elbio Gongorra

" " No. 30 Sdo. Emerito Scheppard

" " No. 31 Sdo. Eufronio Floro Plada

" " No. 32 Sdo. Victor Luciano

" '• No. 33 Sgto. Ramon M. Moreno

Brevet de P.A. de Tropa No. 34 SubOf. Juan C. Cuadro

" " " 11 " No. 35 SubOf. Roberto I. Gonzalez

El 9 de setiembre de 1930> al Aerodromo que eligiera el Tte. 22 Cristi en 19^7» como campo de Aviacion para la Escuela Militar de Aviacion se le designa Cap. Juan M. Boiso Lanza, en honraenaje a su primer Director y martir.

El aia 30 de diciembre de 1936 terminan su curso de Aplicacion los siguientes Pilotos Aviadores de Tropa?

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 19 Sdo. Elbio Gongorra

" 11 " " :I No. 20 Sdo. Eufonio F. Plada

" !l H " " No. 21 Sdo. Victor Luciano

En 1930 se arraa un Breguet XIV, el No. 11.

El 16 de aetiembre de 193^ * es nombrado Director de la Escuela sustituyendo al Tte.Cnel. Cesareo L. Berisso, el Cnel. Tydeo Larre Borges. De esa rnanera se aleja de la Direccion, luego de casi diez anos, este pionero de nuestra aviacion, in-

discutido organizador, vidente de una futura Fuerza Aerea, personalidad fascinante y austera. Primero y verdadero estudioso de todo lo relativo a la Aeronautica. Figura inolvidable y que-

rida en las dos margenes del Plata, donde fue Precursor de la Aeronautica.

El 22 de diciembre de 1931* se reciben de Pilotos Aviadores los siguientes Oficiales del Ejercitos

52 T".e.22 Isaias Sanchez

53 Alf.Conrado Saez

54 Alf. Mario Otero Lemos

55 Alf. Aranas Gomeza

56 Tte.22 Raul Gomeza

57 Tte.22 Manuel Vega

No. 58 Tte.22 Saul Nieto

Brevet

No.

n

No.

ft

No.

ff

No.

ft

No.

It

No.

ft

No.

tf

No.

Asi tambien como dos alumnos del Curso de pilotaje de Tropa?

Brevet de P.A. de Tropa No. 36 Cbo. Casimiro Elizalde

” u » n ” No. 37 Sdo. Here Larroca

En ese ano de 1931» se construyen los ultimos AVRO 504 K, son

los numeros 9 y 215 tambien un Breguet XIV el No. 6; se recibe un Farman, con motor Lorraine de 250 HP como avion sanitario, y se arman 3 Nieuport, Nos. 10, 14 y 15.

Hasta el aho 1935 no se vuelve a efectuar llamados a aspi-

rantes, para los cursos de Pilotos Aviadores. La situacion de la Escuela en cuanto a material de vuelo de instruccion era critica, los aviones AVRO 50b K que prestaran tantos servicios durante mas de 10 anos se fueron desgastando, ademas de la merma que significaron su destruction por accidentes, irrecuperables. En total llegaron a hater 18 aviones AVRO de los cuales 14 fueron armados aca.

De acuerdo al oficio de fecha 28 de setiembre de 1931» el Director de la Escuela Militar de Aviacion, ordena al Sub Director de la misma, el entonces Tte.Cnel. Don Rogelio Otero, que conjuntamente con el Jefe de la Division Instruccion, Cap. Don Glauco Larre Borges y con el Jefe de Talleres Cap.(Asdo.)

Don Gerardo Dotti, informaran sobre las cualidades reales de vuelo de cada uno de los aparatos en servicio en la Escuela. Informe que se evacua el 27 de octubre de 1931» por el cual se dejan radiados de vuelo varios tipos de aviones existentes hasta ese momento, como eran los Nieuport, los SPAD, los Ansaldo SVA, el De Havilland 9 y el Martinsyde.

El 4 de marzo de 1932, mientras duraba la ausencia del Cnel. Larre Borges, comisionado en Italia, para estar presente en la Conferencia de Pilotos Transatlantic s que se realizaria en el mes de mayo en Roma, donde fue Vice-Presidente-; se hizo cargo de la Direccion de la Escuela el Cap. de Fragata don Atilio Frigerio.

Dada la situacion precaria de los aviones de instruccion,

AVRO 504 K, como se menciona mas arriba, en el ano 1932, un solo alumno obtiene su Brevet de Piloto Aviador, el dia 22 de Julio.

Brevet de P.A. de Tropa No. 38 Sdo.Dgdo. Juan H. Curbelo

En el ano 1932, siguen volando los aviones tipo Breguet "Montevideo", construidos totalmente por los Talleres de la Escuela. Se llegaron a fabricar tres de estos aviones, uno perdido

en la Selva Colombiana en el raid a Nueva York, este avion primeramente se experimenta con flotadores, como hidroavion en el Puerto de Montevideo. Y los otros dos que se numeraron "Montevideo 1" y "Montevideo 2", efectuaron su primer vuelo respectivamente el 22 de junio de 1932 y el 15 de setiembre de 1932, volando ambos en muy pocas ocasiones. El No. 1 solamente volo dos veces y el No. 2, lo hizo algunas mas, accidentandose el 29

de enero de 1935» en las cercanias de San Ramon, en un vuelo de transporte de vituallas a los destacamentos aereos de Melo. El piloto era el May. Felipe Gutierrez y su acompanante el mecanico don Alcides Luzuriaga.

El 31 de agosto de 1933 es nombrado el Tte.Cnel. Esteban Cristti, Director de la Escuela Militar de Aviacion, sustituyendo al Cnel. Tydeo Larre Borges. Quien a su vez es sustituido por el Cnel. Julio Roletti el 30 de diciembre de ese ano.

En febrero de 1934 terminan el curso de aplicacion, 4 oficiales, quienes se reciben de Pilotos Aviadores Militares. Es el ultimo curso que se realiza en los viejos aviones AVRO 504 K, de motor rotativo, los cuales quedan radiados.

El 26 de marzo de 1934, se crea el escalafon de Aeronautica, primer paso para la creacion de la Aeronautica Militar como 5-Arma del Ejercito, y un estimulante mas para la permanencia del personal piloto aviador en la Escuela Militar de Aviacion, sin necesidad de tener que continuar la carrera en sus armas de origen sobre todo para evitar la interrupcion de su profesion en lo que se refiere a ascensos. El 16 de abril proximo, luego de creado este escalafon, 18 oficiales encabezados por el Precursor Cnel. Don Cesareo L. Berisso pasaron a la nueva arma.

El 28 de noviembre de 1934, reciben su Brevet de P.A.M. los siguientes alumnos del Curso de Aplicacion, que habxan rendido exámenes en febrero de ese anos

Brevet de P.A.M. No. 28 Tte.12 Raul Aquiles Amighetti

" " " No. 29 Tte.12 Isaias F. Sanchez

*' !t " No. 30 Tte.12 Raul Gomeza

" " " No. 31 Tte.12 Conrado A. Saez

En diciembre de 1934, se usa por primera vez un sello de goma, en la Escuela Militar de Aviacion, luego de creado el es-

calafon de Aeronautica, donde dice Aeronautica Militar, convalidando este primer paso dado en marzo de ese año.

En enero de 1935 para sustituir a los AVRO 504 K, se reciben 5 aviones Tiger Moth, numerados del 1 al 5, de las fabricas inglesas De Havilland, con motor Gipsi de 13° HP, noble material usado por ocho generaciones de pilotos.

En enero y febrero de 1935, la Escuela Militar de Aviacion, interviene en varias acciones militares contra la insurgencia que se levanto en armas contra el Gobierno del entonces Presidente Gabriel Terra, bombardeando con los Potez XXV los campa-

mentos y las caballadas de los revolucionarios, destacandose el bombardeo de las caballadas en Paso Aguiar y el Cordobes, en donde se disperso totalmente a las tropas irregulares.

Tambien se usaron durante los meses de febrero, marzo y abril a los recién recibidos, "Tiger Moth", como aviones de reconocimiento, a falta de otro material idoneo, en los departamentos de Artigas, Cerro Largo, Tacuarembó y Treinta y Tres, donde se instalaron destacamentos con estos aparatos, para control de los insurgentes.

Es dable recordar un episodio por el cual fue ascendido por meritos de guerra el Sgto. 12 Eladio Silvera a Alférez de Aeronautica. El día 2 de febrero de 1935 luego de cumplir una misión de reconocimiento y bombardeo, al campo revolucionario, en el avion Potez No. 7, al aterrizar en Melo exploto una bomba de 10 Kgs. no desprendida, ocasionando un incendio y destruccion del aparato, siendo salvado por el observador Cap. Roberto B. Rodriguez. El Sgto. 12 Silvera resulto con una herida en una pierna, restableciendose prontamente. Su ascenso fue con fecha 12 de febrero de 1935.

Efectua su primer vuelo en la Escuela Militar de Aviacion el día 21 de febrero de 1935 un avion Hanriot 114-31, sesquiplano biplaza, con motor Lorraine de 24-0 HP, tralado por el May. Gestido y el mecanico Rigoli de la poblacion de Libertad en San Jose, el día 15 de febrero de 1935» presumiblemente luego de un "depanage" en ese sitio. Este avion demostrado anteriormente en los días 2, 5 y 6 de octubre de 1931* por el Sr. Evrard, permanecio en el Rio de la Plata hasta esos días de febrero de 1935 en que se comenzo a usar en la Escuela Militar de Aviacion, sin haber sido adquirido por el Estado, como avion demostrador. Su matricula francesa era F-AJKE. El Sr. Ricardo M. Druillet en representacion de la casa Lorraine de Francia, pro-

pietaria del aparato, lo vendió al Estado, con fecha 12 de setiembre de 1936, en la suma de setenta mil francos. Fue adquirido como avión de transición, aunque su función principal haya sido la de avión fotográfico durante el período en que se usó en la Aeronáutica Militar hasta el año 194-2 que fue dado de baja.

El día 2 de abril de 1935» hace su primer vuelo en la Escuela Militar de Aviación, como avión perteneciente a la Institución, un Junker A 50 "Junior", monoplano, biplaza de ala baja

con un motor de 85 HP Armstrong Siddeley "Genet", teniendo la característica de todos estos resistentes aviones metálicos, en aluminio "acanalado". Este aparato había ingresado al país el día 29 de julio de 1931 por la ciudad de Fray Bentos, procedente de Santa Fe (R.p.a. Argentina), piloteado por el Sr. Ramiro Cinto, trayendo como pasajero a su propietario, el ex Ministro de Agricultura don José B. Avalos, que de esta manera se asilaba en nuestro país, ante la caída del gobierno Constitucional del Sr. Hipólito Irigoyen. Años más tarde, el día 30 de marzo de 1935* este avión fue adquirido por nuestro país al Dr. Avalos en la suma de \$ 5000, para usarlo en la Escuela Militar de Aviación como máquina apta para servicios auxiliares. Se usó como avión estafeta durante 7 meses, pues el día 10 de noviembre de 1935* en un vuelo de Durazno a Boiso ^anza, tuvo una panne de motor por falta de combustible, en las cercanías de Las Piedras, quedando destruido el aparato, su tripulación estaba formada por el Cap. Cecilio Bentancur y el mecánico don Pedro Bracamonte.

El 30 de abril de 1935 se nombra Director de Aeronáutica Militar al Tte.Cnel. Don Esteban Cristi, quien se hace cargo el día 8 de mayo, sustituyendo al Director de la Escuela Militar de Aviación, Cnel. Don Julio Roletti. Este nuevo cargo de Director de Aeronáutica Militar recién se crearía realmente por Ley Presupuestal No. 9538 del 31 de diciembre de 1935*

El 1*+ de diciembre de 1935» se reciben de Pilotos Aviadores los siguientes Sres. Oficiales

Brevet No.

" No.

» No.

» No.

" No.

" No.

» No.

" No.

" No.

» No.

59 Tte.22 Ramon Irrazabal

60 Alf. Carlos M. Sencion

61 Alf. Erling Olsen Boje

62 Tte.22 Gustavo Bernadou

63 Tte.22 Jose B. Escursell

64 Tte.2.2 Gualberto Trelles

65 Alf. Horacio Enciso

66 Tte.22 Manuel Rivas Gomez

67 Tte.22 Juan C. Aragon

68 Alf. Diemo W. Herter

Ese mismo dfa obtienen su Brevet de Piloto Aviador de Tropa
el siguiente personals

Brevet de P.A. de Tropa No. 39 Cbo. Hilario Almandoz

Brevet de P.A. de Tropa No. ko Sgto. 1º Paolino Risso

" " " " " No. 41 Cbo. Juan J. Vonella

" " 11 11 No. k-2 Sdo. Carlos Antunez

TERCERA PARTE - LA AERONAUTICA MILITAR (1936 - 1953)

LA EXPANSION

La decada de los anos treinta se caracterizo por la expansion que fue tomando la aeronautica, tanto civil como militar, en nuestro pais.

Hasta el ano 1931 la Aeronautica civil practicamente era un ente totalmente independiente y regia su actividad de acuerdo a las normas, en principio, que imponia el Centro Nacional de Aviacion, que a su vez dependia de la Federacion Aeronautica Internacional en cuanto a reglas de vuelo, expedicion de Brevets, etc., tan es asi que el 9 de febrero de 1929 paso por Montevideo y estuvo cuatro dias como huesped oficial, el Presidente de la F.A. I Conde Henri de la Vaulx (llego al campo de Aviacion de la Aeropostale en Pando con el gran piloto Jean Mermoz). En ese ano de 1931 el dia 17 de abril, el Poder Ejecutivo aprueba por Decreto la Reglamentacion de la Navegacion Aerea, y delega el Contralor de dicha actividad a la Escuela Militar de Aviacion. Con este Decreto el Poder Ejecutivo por primera vez, ve en la Aeronautica Militar el brazo y la mente ejecutiva en todo lo concerniente al control del transito aereo. Esa decada de los anos treinta trajo tambien un importante auge an las Lineas Aereas, tanto extranjeras, como la fundacion de las Lineas Nacionales, P.L.U.N.A., CAUSA y el Expreso del Plata; Por lo cual habia que encarar la Aviacion de otra manera y reglamentar todo lo concerniente a ella de acuerdo a los usos que se daban en otros paises que iban a la cabeza, como en Europa y los Estados Unidos de America.

El 31 de diciembre de 1935 Por Ley Presupuestal No. 953\$, se crea, como se dijo anteriormente, la Aeronautica Militar y

sus reparticiones, como 5- Arma del Ejercito, Ley por la cual se determina la organizacion de la Aeronautica Militar, por ella ademas se le asignaron rubros propios para su desenvolvimiento tactico y tecnico.

Por esa Ley se crearon los siguientes organos:

- Direccion de Aeronautica Militar
- Escuela Militar de Aeronautica (Nuevo nombre que toma la

Escuela Militar de Aviación)

- Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios

- Base Aeronáutica No. 1

- Base Aeronáutica No. 2

Todos estos elementos se encontraron en principio, ubicados en el único Aeródromo Militar que se poseía, el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza 11".

La transformación de la Escuela Militar de Aviación, en Aeronáutica Militar, fue llevada a cabo en forma paulatina y a medida que las circunstancias y la disponibilidad de rubros fueran favorables. Esta transformación fue relativamente lenta, pero segura, no solo en los cambios de la infraestructura, con los nuevos aeródromos de Pando y Durazno, sino también con el nuevo material de vuelo que se recibió en esos años treinta. A lo que hay que sumarle la nueva organización que tuvo que crearse, tanto orgánica como administrativamente.

En octubre de 1935 se habían dividido los aviones que operaban en la Escuela Militar de Aviación, en dos grupos: 12) los que pertenecían a la División Instrucción, es decir los Tiger Moth y otros aviones misceláneos como podían ser, el Junkers, un Breguet XIV (que lo volaba solamente el Cnel. Berisso) y algún otro avión; y 22) el Grupo Mixto que estaba constituido por aviones militares o de guerra, los Potez XXV. Recién en abril de 1936 se dividieron en tres grupos de acuerdo a las unidades creadas con la Aeronáutica Militar: Escuela Militar de Aeronáutica, con todos los Tiger Moth y dos Potez XXV; Base Aeronáutica No. 1 con los restantes Potez XXV y por último la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios con los aviones misceláneos, es decir los dos nuevos Stinson, el Junkers, el Hanriot, etc. En julio de 1936, el libro de vuelo comenzado en 1927» también se dividió en estas tres uni-

dades a las cuales se les adjudicó los aviones, dicho libro fue cerrado el 30 de setiembre de 1936 y de ahí en adelante se comenzaron a llevar 3 libros nuevos, uno por cada unidad y uno general para todas las Unidades de la Dirección de la Aeronáutica Militar (más tarde transformada en Dirección General). La Base Aeronáutica No. 2 recién usó un libro de vuelo a principios de los años cuarenta, luego que se muda y se le asignan aviones.

También mediante la Ley No. 9538 se creó la Dirección de Aeronáutica Civil, como dependencia de la Dirección de Aeronáutica Militar y es a partir del 23 de noviembre de 1936 que la Dirección de Aeronáutica Civil comienza a otorgar los Brevets de Pilotos Aviadores, que hasta ese momento lo hacía el Centro Nacional de Aviación. Así como obliga a matricular a todos los aviones civiles con el prefijo que corresponde al Uruguay, CX-AAA un guion y tres letras, a partir de las tres A. (CX-AAA, esta matrícula correspondió a un avión AVRO de motor rotativo perteneciente al piloto Alberto Wollpkof).

En abril de 1936 se reciben dos aviones STINSON RELIANT S R 7 B, con motor Lycoming, 245 HP, cuádruplas, como aparatos de enlace. Es el primer material de origen americano que recibe nuestra Aeronáutica, numerados 1 y 2.

El 15 de marzo de 1936 obtiene un Sr. Oficial su Brevet de Piloto Aviador.

Brevet No. 69 Tte.22 Alcides Perdomo

En agosto de 1936 se reciben 4 aviones más D.H. Tiger Moth, numerados del 6 al 9 y en setiembre un D.H. Dragon Rapide, biplano, bimotor, como avión ambulancia, siendo este el primer avión con más de un motor, que se vuela en la Aeronáutica Militar. Su matrícula era CX-ABL, pues pertenecía al Ministerio de Salud Pública, aunque era explotado por la Aeronáutica Militar. Tenía capacidad para piloto, acompañante y cuatro Camillas.

El día 17 de diciembre de 1936, reciben su Brevet de Piloto Aviador Militar los siguientes alumnos del Curso de Aplicación;

Brevet de

tit

n 11

n u

11

P.A.M. No.

» No.

" No.

» No.

Mo.

32 Tte.22 Alcides Perdomo

33 Tte.22 Erling Olsen-Boje

34 Tte.22 Gustavo Bernadou

35 Tte.22 Manuel Rivas Gomez

36 Tte.22 Jose B. Escursell

W

f1

Brevet de P.A.M. No. 37 Alf. Carlos M. Sencion

" 11 No. 33 Tie.22 Ramon Irrazabal

" " " No. 39 Tte.22 Horacio Enciso

Tambien ese dfa lo reciben los alumnos del Curso de Aplicacion de Tropa?

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 22 Sgto.12 Paulino E. Risso

11 " " " " No. 23 Cbo. Hilario Almandoz

" n :{ " No. 24 Sdo.Dgdo. Juan H. Curbelo

" i! " *' 51 No. 25 Cbo. Juan J. Vonella

Asi como tambien reciben su Brevet de Piloto Aviador de Tropa, el siguiente personal, alumnos del Curso de Pilotages

Brevet de P.A. de Tropa No. 43 Sgto. Pedro A. Ureta

» » " » " No. 44 Cbo. Milo A. Zerpa

" " " " " No. 45 Cbo. Amilcar San Roman

11 " 11 " " " No. 46 Sdo. Hermes Pereira

" " n 11 " No. 4? Sgto.12 Efrain Bacardaz

El 21 de diciembre de 1936, se aprueba la Ley No. 9628, por la que se expropia el campo empadronado con el numero 14203, situado en la 7- Seccion Judicial del Departamento de Canelones, con un area de 124 hectareas, 110 metros cuadrados, que pertenecia a la "Aeroposta Uruguaya Sociedad Anonima", subsidiaria de la Cxa. Air France, para futura sede de la Escuela Militar de Aeronautica. Esta expropiacion fue pagada por el Estado el día 29 de setiembre de 1937 en la cantidad de ciento sesenta mil pesos y comprendia el campo en si y todas las facilidades e infraestructura que alli habia levantado primero la Compagnie Generale Aeropostale, desde 1928 y a partir de 1933 Air France. La correspondiente escritura fue firmada en representacion del Estado por el Cnel. don Julio A. Roletti y por la Aeroposta Uruguaya S.A. el precursor don Angel S. Adami, que la representaba. En este glorioso campo de aviacion, donde tantas veces llegaron y partieron los pilotos de la leyenda, como lo fueron Jean Merrnoz, Antoine de Saint Exupery, Gabriel Thomas, Marcel Reine, Leon Antoine, etc. Ya la Aeronautica Militar, muchas veces habia compartido con ellos sus vuelos, pues desde 1930 los primeros vuelos "solos" de los alumnos de la Escuela Militar de Aviacion se efectuaban en Pando, por ser el de Boiso Lanza de reducidas dimensiones para tal fin. A raíz de esto al Sdo. Romulo Perez (hoy Tte.Cnel. retirado, prestan-

do servicios en la Escuela Militar de Aeronautica) se le ordeno que se constituyera en Pando, para atender los aviones de la Escuela Militar de Aviacion, lo cual sigue haciendo todavia hoy luego de mas de 53 años de servicios.

El 28 de diciembre de '1936* arriba, al campo que arrendaba la Aeroposta Uruguaya S.A., en las cercanias de la ciudad de Durazno, como Aerodromo de Alternativa de las Lineas Aereas de Air France, el primer destacamento militar, perteneciente a la Base Aeronautica No. 2, que tenia como sede provisoria el Aerodromo Militar Cap. Boiso Lanza. Y es a partir de ese momento que la Base Aeronautica No. 2 toma posesion de ese predio. Este destacamento estaba compuesto por personal de tropa y asimilado de la Base a cargo de uno o mas oficiales que normalmente se relevaban con un avion De Havilland Tiger Moth, semanalmente. Este predio compuesto por los padrones Nos. 606, 607, 4996 y 7029, sumaban unas 445 hectareas y era una antigua estancia del Ex Presidente Gral. don Maximo Tajes, y en esos años perteneciente a sus descendientes. Este personal comenzo a levantar las primeras construcciones militares que se sumarian a las

ya construidas por la Compañía Air France, de carácter totalmente transitorio, como casetas de madera, paja y terrón, donde guardaban el combustible, motor de balizaje, radio, etc. Y como en el de Pando, compartieron con la Air France el Aeródromo hasta el comienzo de la 2ª Guerra Mundial. Tan es así que dos trimotores Dewoitine de esta Compañía aterrizaron allí en el correr de los años 1938 y 1939, uno por niebla en Buenos Aires y el otro por pérdida del tapón del aceite del motor central.

El 6 de mayo de 1937, se hace cargo interinamente como Director de Aeronautica Militar, al haber sido designado el Cnel. Don Esteban Cristi, en el Estado Mayor General del Ejército, el Mayor don Glauco Larre Borges, quien hasta ese momento era su Sub Director.

El 10 de junio de 1937, por la orden de la Dirección de Aeronautica Militar No. 5375, se toma posesión del Aeródromo de Pando, donde opera la Compañía Air France, compartiendo con esta Línea Aérea, todas las instalaciones y facilidades hasta el año 1940, en que esta Compañía desaparece transitoriamente de nuestros cielos, a raíz de la ocupación de Francia, en la 2ª Guerra Mundial por las tropas alemanas.

El 25 de agosto de ese año, se realiza, como siempre, un desfile militar, conraemorando la fecha, por la Avda. 18 de Julio de nuestra capital. Pero esta vez tuvo una trascendencia especial para la recientemente creada Aeronautica Militar. En ese desfile, por primer vez interviene una Compañía de la Aeronautica Militar, compuesta por 120 hombres al mando del Cap. don Isaías F. Sanchez, y sobrevuela el misrno todas las "Fuerzas Aereas" (así describe en el Artículo 3 de la Orden de la Dirección de Aeronautica Militar No. 5058 su Director Interino el Mayor Glauco Larre Borges, a los aviones intervinientes) de la misma en la que intervinieron 19 aviones al mando del Sub Director de la Aeronautica Militar May. Hernan S. Barú.

Por la Orden de la Dirección de Aeronautica Militar No. 5909 del 20 de Octubre de 1937, pasa a denominarse "Aeródromo Militar Gral. Artigas", el campo de aviación de Pando, futura sede de la Escuela Militar de Aeronautica.

El 16 de noviembre se reciben de pilotos aviadores los si-

Oficialess

Brevet No. 70

Alf.

Mario S. Arenas

n

No. 71

n

Juan C. Jorge

SI

No. 72

SI

Hugo Torre

n

No. 73

II

Pedro Ø. Iglesias

tt

53

Ø

Ø

-Ø

-r

SI

Armando Mutter

SI

No. 75

St

Diether Herter

St

No. 76

tt

Juan N. Carvalho

SI

No. 77

u

Rafael Ramagli

w

Ø

•

CO

ft

Gualberto Etcheverry

u

No. 79

St

Carlos Vidal

Y de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos
del Curso de Aplicacion;

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 26 Cbo. Nilo Zerpa

" " " " ' ' No. 27 Sdo. Hermes Pereira

" » " " No. 28 Sgto. Pedro A. Ureta

51 » IS 11 " No. 29 Sgto. 12 Efrain L. Bacardaz

El 20 de noviembre de 1937, al cumplirse 21 años de la fundación de la Escuela Militar de Aeronáutica, esta se muda al Aeródromo Militar Gral. Artigas, sede definitiva de la Escuela, efectuándose un gran festejo, con demostraciones de acrobacia aérea, desfile, revista militar, etc.

Durante ese año, y en el siguiente de 1938, se da instrucción de vuelo a los Sres. Romulo Borrat Fabini y Julio Cesar Lestido, en Tiger Moth, llegando a volar el primero 111 horas con 22 minutos y el segundo 21 horas con 45 minutos, en la Aeronáutica Militar.

En ese año de 1937, la Aeronáutica Militar recibe seis aviones I.M.A.M. (Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali) RO 37 BIS, biplanos con motor Piaggio de 700 HP, aparatos de reconocimiento y bombardeo liviano, de origen italiano, se numeraron del 1 al 6. Su armamento consistía en dos ametralladoras de Capot sincronizadas con la hélice y una de torrecilla, instalada en el asiento posterior; también estaban provistos de 12 lanzabombas, debajo del fuselaje y en el plano inferior para bombas de 12 6 15 Kgs.

También entre octubre y diciembre de 1937 * recibe y anexa nue

n

lit

0 CCI

0 OOI

0 OOI

» w m

3 ; -

oioiiao
oronaio

I a ■ oioiiao
I oI oioiiao

I • f '• m Q■ ■ t»»

esta la ultima remesa de este tipo de aparatos que compro nuestra Aeronautica.

El 12 de agosto de 1938, a iniciativa del entonces Mayor don Medardo R. Farias, por la Orden de la Direccion General de la Aeronautica Militar No. 6194, se toma el día 10 de agosto para

homenajear a todos los que como el primer martir, Cap. Juan M. Boiso Lanza, han caido en cumplimiento del deber. El homenaje se efectuaba ante el monumento "A la Aviacion Vanguardia de la Patria", en el Aerodromo Boiso Lanza, donde se inscribia en le-

tras de oro el nombre de los caidos en accidentes aereos, tanto de la Aeronautica Militar como de la Naval.

El 31 de agosto de 1938, ocupa nuevamente el cargo de Director General de la Aeronautica Militar, el Sr.Cnel.Don Esteban Cristi, pues es a partir de esta fecha que cambia la denominacion de Direccion por Direccion General.

A principios de ese año de 1938, ocurrio un grave accidente de aviacion, en el Paraje Itacumbu del Depto. de Artigas, a un avion Lockheed bimotor, de la Aeronautica Argentina, con 4 tripulantes y 5 pasajeros, todos oficiales de alta graduacion y el hijo del Sr. Presidente de la Republica Argentina, Sr. Eduardo

%

del accidente el Cap. Conrado A. Saez, en un avion Stinson, constatando la magnitud de la tragedia, en que habian perecido todos los ocupantes del avion argentino, Los cuerpos de las victimas fueron trasladados a Montevideo, y escoltados por aire, por escuadrillas de la Aeronautica Militar y sus feretros cubiertos con nuestra Bandera. Este hecho tan aciago para la Argentina, unio mas que nunca, si cabe, a nuestras Aeronauticas, que desde el inicio mismo de las actividades transitaron el mismo camino.

En el año 1938 en el mes de marzo, se reciben y vuelan por primera vez 6 aviones Waco biplanos, con motor Wright de 365 HP de origen americano, numerados del 1 al 6. Estos aparatos fueron adquiridos, al igual que los "BO 37 bis", por la "Comision de Adquisicion de Material de vuelo para la Aeronautica Militar", para complementar la instruccion de vuelo de los pilotos militares en las misiones de informacion y de pequeño bombardeo. Para, tal fin, estos aviones que fueron disenados como de turismo, se les colocó (en la fabrica), una ametralladora en el ala derecha y otra en el asiento del observador (era biplaza en tandem) tipo torrecilla y lanzabombas para bombas de 15 Kgs. El piloto ademas tomaba punteria por medio de una mira o colimador, situada en el lado derecho, atravesando el parabrisas que era

angular.

El 30 de diciembre de 1938, se reciben de Pilotos Aviadores los siguientes oficiales;

Brevet No. 80 Alf.

" No. 81 "

" No. 82 "

" No. 83 11

« No. 84 "

" No. 85 "

" No. 86 "

» No. 87 "

» No. 88 "

" No. 89 "

" No. 90 "

" No. 91 u

" No. 92 "

" No. 93 "

" No. 94 "

Alfredo Lamela

Alberto Garcia

Fernando Blanco

Mariano Navajas

Juan A. Villanueva

Remo Laporta

Jaime Meregalli

Rivera Arcos

Carlos M. Maccio

Victoriano Paolino

Juan H. Alfaro

Jose L. Suarez
Juan J. Calanchini
Oscar Fernandez
Juvenal Rodriguez

n ~ _

n r\

I

t

Brevet No. 95 Alf. Adail Altesor
Ese mismo dia tambien se reciben de Pilotos Aviadores de Tro-

los

siguientes

alumnos i

Brevet de P.A.

de Tropa No. 48 Sdo.'Walter Alvarado

IS

II If

11

" No. 49 Sdo. Julio Lopez

If

II H

li

11 No. 50 Cbo. Juan A. Borba

II

II II

Si

" No. 51 Sdo. Elio Ventura

(1

II II

II

" No. 52 Sdo. Enrique Diaz

ft

II II

ft

" No. 53 Sdo. Saul Garin

II

II II

II

" No. 54 Cbo. Alberico Igoa

If

ft ft

II

" No. 55 Sdo. Ramon Pineiro

fi

II II

It

" No. 56 Sdo. Juan Nunez

Asi tambien, reciben ese dia su Brevet de P.A.M. los oficia-
les que terminaron el Curso de Aplicacions

Brevet

de P.A.M.

No.

ii

ii is

No.

II

n n

No.

II

it

if

No.

li

ft it

No.

It

it it

No.

II

if it

No.

IS

ti n

No.

II

n ft

No.

If

it ii

No.

It

II St

Mn.

40 Tte.22 Juan C. Jorge

41 Tte.12 Gualberto F. Trelles

42 Alf. Pedro Ø. Iglesias

43 Tt.e.22 Hugo E. Torre

44 Alf. Mario S. Arenas

45 Tte.22 Diether Herter

46 Alf. Armando M. Mutter

47 Alf. Gualberto Etcheverry

48 Tte.12 Juan Aragon

49 Tte.22 Rafael Ramagli

50 Alf. Juan N. Carvalho

El 20 de marzo de 1939 se recibe como Piloto Aviador el siguiente oficial alumnos

Brevet No. 96 Alf. Rolando del Rio

Ese mismo día recibe su Brevet de Piloto Aviador de Tropa, el siguiente alumnos

Brevet de P.A. de Tropa No. 57 Sdo. Carlos W. Francis

El 22 de abril de 1939» se hace cargo interinamente de la Direccion General de Aeronautica Militar el TTe.Cnel. don Oscar D. Gestido por pasar a retiro por edad el Coronel y pionero de la aviacion don Esteban Cristi, precursor de la Aeronautica Uruguay y Argentina.

El 12 de agosto de 1939 por la Orden de la Direccion General de Aeronautica Militar No. 6567 se denomina Tte.22 Mario W. Pa-

rallada al Aerodromo de Durazno, antiguo campo de alternativa de Air France, homenajeandose de esta manera a un Oficial, hijo de Durazno, que habia fallecido en un accidente de aviacion; ya anteriormente, el 10 de junio de 1939 se habia habilitado, las construcciones que se empezaron a levantar en el año 1937> que eran el llamado Pabellon de los Servicios y el 11- angar donde hoy se guardan los vehiculos. Con estos elementos la Base comenzo a operar precariamente con su personal y material en su nueva y definitiva sede. Mas adelante se continuaron levantando las otras edificaciones, las cuales se habilitaron en el año 1944. En esos primeros años, la dotacion aerea con que contaba la Base era,

una escuradilla de Informacion con 3 aviones R.O. 37 (bis); 2 aviones Potez XXV; y 2 aviones Tiger Moth. En el año 1943 paso a formar parte de esta dotacion, el avion sanitario D.H. "Dragon Rapide" (biplano, bimotor).

Al mudarse la Base Aeronautica No. 2 a su lugar definitivo y al pasar de la Escuela Militar de Aeronautica tambien a su definitiva sede, en el Aerodromo Boiso Lanza quedo la Direccion General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, que seria su sede por muchos años (hoy transformado en Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y Brigada de Comunicaciones y Electronica) y la Base Aeronautica No. 1, estas dos Unidades con mayor holgura ahora, en este pequeho e historico campo.

Por la Orden de la Direccion General de Aeronautica Militar No. 6559» art. 2 del 9 de agosto de 1939» se crea el Estado Mayor de la Aeronautica Militar, siendo su primer Jefe el May. don Anibal Gaye. De esta manera poco a poco la Aeronautica Militar, iba tomando cuerpo como Arma Independiente. Su organizacion era diferente a las demas del Ejercito, contaba con una Direccion General, como cabeza, mientras que las otras Armas solamente tenian una Inspeccion.

Durante el año 1939, tres Oficiales de la Armada Nacional, efectuan un curso de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronautica, para obtener el Brevet de Piloto Aviador, ellos fueron los Guardia Marinas. Omar F. Aguirre, Miguel Cabrera y Luis Lluberas.

El día 20 de diciembre de 1939» finalizan el Curso de Aplica-

cion y reciben su Brevet de Piloto Aviador Militar los siguientes Oficiales y personal subalternos

Brevet de P.A.M. No. 51 Alf. Alfredo Lamela

» " No. 52 Tte.22 Alberto L. Garcia

ff

U

Brevet

de P.A.M.

No. 53

ft

si it

No. 54

H

ft II

No. 55

t!

II II

No. 56

It

If II

No. 57

If

ti ft

CO

ITS

e

0

521

ft

ft II

No. 59

II

II II

No. 60

If

II It

No. 61

II

ft t1

No. 62

ft

ft f1

No. 63

It

If II

No. 64

Toe.22 Mariano Navajas
Alf. Juan A. Villanueva
Alf. Jaime Meregalli
Alf. Remo Laporta
Alf. Rivera Arcos
Alf. Juan H. Alfaro
Alf. Victoriano Paolino
Alf. Fernando R. Blanco
Alf. Carlos M. Maccio
Alf. Juvenal Rodriguez
Alf. Adail Altesor
Alf. Jose L. Suarez

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 30 Sdo. Walter Alvarado

" " " 11 " No. 31 Sdo. Julio D. Lcpez

" " " " " No. 32 Cbo. Juan A. Borba

" " " " " No. 33 Sdo. Saul R. Garin

" " » 11 " No. 34 Sdo. Elio Ventura

" " " 11 !I No. 35 Sdo. Enrique F. Díaz

” " 11 " " No. 36 Apuntador Ramon I. Pineiro

El 13 de marzo de 1940 por la Orden de la Direccion General de Aeronautica Militar No .6698 se distribuyo el material de vuelo con que contaba la Aeronautica Militar en las diferentes Unidades de la siguiente maneras

- Base Aeronautica No. 1, una escuadrilla de informacion compuesta por 3 aviones R0 37 bis Nos. 1, 4 y 6; una escuadrilla

de caza, 3 aviones Waco Nos. 3* 5 y 65 un avion Hanriot fotografico y de enlaces y un avion D.H. Tiger Moth, No. 15.

- Grupo de Reserva General, compuesto por dos escuadrillas de 3 aviones Potez XXV, Nos. 2, 4, 5s 6 , 7 y 9s de Bombardero y de Informacion, mas un avion D.H. Tiger Moth, No. 4, de estafeta.

- Base Aeronautica No.2, una escuadrilla de informacion compuesta por 3 aviones R0 37 bis, Nos. 2, 3 y 55 dos aviones Potez XXV Nos. 1 y 10s y dos aviones D.H. Tiger Moth, Nos. 16 y 17.

- Escuela Militar de Aeronautica, nueve aviones D.H. Tiger Moth, de instruccion, Nos. 2, 5s 6, 8, 9s Us 12, 13 y 14; dos aviones Potez XXV nos. 3 y 8 y el avion ambulancia D.H. Dragon Rapid.

- Direccion General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, un avion ambulancia Farman; un avion Stinson; y un avion D.H. Tiger Moth, el No. 3» como estafeta.

El 26 de noviembre de 1940, se reglamenta el ingreso, funcionamiento y programas de la Escuela de Aprendices de la Aeronautica Militar, dependiente de la Direccion General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, que habia sido creada por Ley Presupuestal de 1936, y que daria origen a la Escuela Tecnica de Aeronautica. En el ano 1941, reclutados jovenes de las Escuelas Industriales, Escuelas Educacionales y voluntarios por concurso, se comienzan a dictar cursos de mecanicos, carpinteros mecanicos, fotografos, radiotelegrafistas y meteorologistas. Al reglamentar todo lo concerniente a esta Escuela, el espiritu de crear en el futuro, la verdadera conciencia profesional del Soldado-Obrero.

El 21 de diciembre de 1940, obtienen su Brevet de Pilotos Aviadores los siguientes Oficiales

Brevet No. 97 Alf. Danilo Sena

" No. 98 Alf. Jose Perez Caldas

" No. 99 Alf. Luis Alfaro

n No.100 Alf. Omar Sosa

“ No.101 Alf. Manuel Vilar

" No.102 Alf. Alcides Rovira

" No.103 Alf. Tabare de Leon

» No.104 Alf. Rodolfo Zubia

Tambien terminan un curso de Pilotos Aviadores tres Oficiales de la Armada Nacional, ellos eran los Guardia Marinas Carlos Mari, Carlos Canfield y Gaston Larranaga.

A mediados del ano 1940, deja de funcionar la Compania de Aviacion Air France, en America, al haber sido invadida la Rep. Francesa por el ejercito aleman durante la 2ª Guerra Mundial. A raiz de este hecho, los aerodromos Gral. Artigas y Parallada, que eran compartidos con esta Compania, desde que la Aeronautica Militar se hizo cargo de ellos, pasan a ser usados unicamente por la Aviacion Militar, aunque Parallada nunca perdiera el ca-

racter de aerodromo mixto, civil y militar. Mas tarde el 2 de enero de 1941, por decreto del Ministerio de Defensa Nacional, el personal cesante de Air France es nombrado para prestar servicios en la Aeronautica Militar, llegando algunos de ellos a

cargos de jerarquias importantes como el Tte.Cnel. Don Tomas Cantore y el Tte.is Ing.Agr.Don Cesar Piacenza que fue Director General de Aviacion Civil.

- LOS GRANDES CAMBIOS -

El 8 de enero de 19⁴¹ > aparece en el Boletin del Ministerio de Defensa Nacional No. 858 , la exposicion de motivos, que indujeron al Poder Ejecutivo a elegir el campo situado en la 7 ª Seccion Judicial del departamento de Canelones (Carrasco) para la ubicacion del futuro Aeropuerto Nacional. Este campo fue elegido por el Cnel. Esteban Cristi, y aconsejado favorablemente el 27 de noviembre de 1937 por una Comision integrada por siete miembros y presidida por el Director de Aeronautica Civil de entonces, el Sr. Romulo Borrat Fabini.

El 15 de marzo de 19⁴¹ reciben su Brevet de Piloto Aviador los siguientes Sres. Oficiales*

Brevet No. 105 Tte.22 Adriano Osimani
11 No. 106 Alf. Francisco Otero

El 27 de marzo de 19⁴¹> se crea por decreto No. 992 del Poder Ejecutivo, en la Escuela Militar, el curso de Aeronautica.

Al igual que las otras cuatro Armas, ahora la Aviacion tendra su curso especializado, dedicando su estudio estrictamente a lo relacionado con ella, y en el futuro los cadetes se recibiran de Oficiales del Arma de Aeronautica, luego de tres aftos de estudios en la Escuela Militar, para pasar luego de recibirse de Alfereces, a la Escuela Militar de Aeronautica donde efectuaran el Curso de Aplicacion, pues al recibirse de Oficiales los alumnos del Curso de Aeronautica recibian las alas de Piloto Aviador y el Brevet correspondiente.

A partir del 11 de setiembre de 19⁴¹» y por la Orden General de la Aeronautica Militar No. 698 1, se cambio la matriculacion de los aviones de la Aeronautica Militar de esa fecha, en lugar de ion solo numero, con que se identificaban los diferentes tipos de aviones y por su fabricante, se le agregan dos mas, criterio que todavxa hoy se aplica y se los divide entre, tipos de avion

por la mision que cumplen sin tener en cuenta su fabricante. Ademas, antes de la matricula o numero del avion ira la caracteristica que identificara a la Unidad a la que pertenece el apa-

rato. Sera de la misma medida que los numeros y estara separada de ellos por un guion. Estas caracterfsticas seran las siguientes

Escuela Militar de Aeronautica.... E

Direccion General de Talleres Almacenes Generales y

Servicios... S

Base Aeronautica No. 1 B 1

Base Aeronautica No. 2...* B 2

Las matriculas se distribuyeron de la siguiente manera;

- Los aviones de Bombardeo como el caso de los IMAN RO 37 bis, comenzaban con el numero 100 en adelante, luego estos numeros los tomaron los T-11 y mas tarde los B-25.

- Los aviones de Caza, llevaron los numeros 200 en adelante,

en realidad no habia ningun avion con las caracteristicas de avion de Caza, pero se reservo esa matricula para mas tarde y al siguiente afio se recibieron los Curtiss SNC-1, a los que se matriculo del 200 en adelante.

- Los aviones de Ataque, llevaron los numeros 300 en adelante como los Waco que en esa epoca quedaban tres, y se les adjudico el 300, 301 y 302. Al siguiente ano cuando se recibieron los AT-6 se matricularon del 333 en adelante.

- Los aviones de Informacion como los aviones Potez XXV, llevaron los numeros 400 en adelante.

- Los aviones de Transporte como el Stinson, luego fueron los C-47 llevaron los numeros 500 en adelante.

- Los aviones de Instruccion como los Tiger Moth y luego los PT-19 llevaron los numeros 600 en adelante.

Tambien por esta Orden General, se reglamento el Distintivo que ya portaban los aviones desde los terapranos anos de 1917, es decir la bandera de Artigas en el timon de direccion y la escarapela de Artigas en los pianos de arriba y abajo, y si los aviones eran bi-planos, en la parte superior de los pianos superiores y en la parte inferior de los pianos inferiores, siendo las dimensiones del diametro de la escarapela, los 4/5 del ancho del piano.

En el ano 1941, por primera vez desde el afto 1918, en que el Tte.12 Cesareo L. Berisso, realiza un Curso en los Estados Unidos de America, varios Oficiales de la Aeronautica Militar y de la Marina cumplen misiones oficiales en ese pais con la finalidad de proponer los materiales aeronauticos adecuados para adquirirse con fines de Defensa w acional. En ese mismo perfodo tambien Oficiales de la Aeronautica Militar, de la Armada y Civiles, realizan cursos

de vuelo en las Escuelas de Randolph Field y Chanute Field de los Estados Unidos de America.

El dia 17 de noviembre de 19*+1» terminaron su curso de aplicacion los siguientes oficiales;

Brevet de Piloto Aviador Militar No. 65 Alf. Danilo Sena

11 No. 66 Tte.22 Adriano Osimani

11 No. 67 Alf. Jose Perez Caldas

” No. 68 Alf. Francisco A. Otero

" No. 69 Alf. Alcides Rovira

” No. 70 Alf. Manuel V. Vilar

” No. 71 Alf. Tabare de Leon

En ese ano de 1941, un Sgto.12(PAM) de la Aeronautica Militar, termina su Curso de Pasaje de Grado en la Escuela Militar y el dfa

ft

ft

51

If

ft

5!

t;

1 i

u

ft

11

It

SI

11

11

23 de diciembre recibe su despacho de Alferez.

Alf. (PAM) Efrafn Lucas Bacardaz

Esta decada de los anos cuarenta, que comienza con la 2^a Guerra Mundial trajo aparejados para la Aviacion en general grandes cambios, los conceptos variaron rapidamente, la tecnificacion avanza a grandes pasos. Nuestro pais no escapa a estos cambios y la fuente tradicional de recursos de material aereo que siempre fue Europa, se va a ver desplazada por la Guerra y seran los Estados Unidos de America, nuestros futuros proveedores, asi como el lugar donde se enviarian en adelante los Oficiales y al personal a efectuar los cursos de perfeccionamiento.

En 1942 se recibe el primer material de vuelo de estructura metalica y tren retractil, ellos son los aviones North America (AT-6B)(nobilfsimo material disenado en los anos treinta y que hoy todavia se encuentra en uso en muchas Fuerzas Aereas) con motor P y W de 650 HP, que vinieron en barco y se van armando a partir del

13 de abril de ese año, en que se arinan y vuelan los aviones numerados 333 y 334 y el 16 de abril el 335 sumándose el 336 el 2 de mayo. En esos paratos los Oficiales pertenecientes a la Base Aeronautica No. 1, reciben instrucción de manos de una misión ame-

ricana de las Fuerzas Aereas del Ejército de los Estados Unidos de America, compuesta por el May. William Duncan, Tte.1 2 Fructuoso Barreda y Tte.2 2 H. Myres. Con esta misión, de la que también formaban parte personal técnico, se preparó a las tripulaciones terrestres en el mantenimiento de estas aeronaves.

También en 1942 se recibieron nueve aviones Curtiss SNC-1, "Falcon", con motor Wright Whirlwind de 450 HP, a los que se les nume-

ro del 200 al 208, siendo adjudicados, la mayoría, a la Base Aeronautica No. 2. Era un aparato de ala Baja, metálico, biplaza, de tren retractil, con características similares al AT-6 en cuanto a su uso y performances. Comenzaron a armarse en nuestro país a partir de setiembre y en los días 3, 6 y 11 de noviembre comenzaron a volar los numerados 201, 202 y 203. En esos días de fines del año 1942, uno de los aviones Curtiss, el No. de Serie 4-128, se accidentó en los vuelos de prueba, recuperándose en mayo de 1945 correspondiéndole el No. 208.

En diciembre de 1942, se recibieron y armaron los aviones Fairchild PT-19 A y B de motor Ranger de 175 HP, monoplanos, aviones de instrucción primaria que vinieron a sustituir a los interminables aviones D.H. Tiger Moth, que tantos servicios prestaron y prestarían todavía por algunos años más. Primeramente se armaron nueve PT-19 A, su numeración comenzaba en el 620, de ahí en adelante,

luego años más tarde se pusieron algunos aviones más en orden de vuelo hasta el No. 640. Todos estos aviones fueron adquiridos, de conformidad a la Ley de Prestamos y Arriendos.

En el año 1942 entre todas las Unidades de la Aeronautica Militar existía una Compañía de Aeronautica compuesta por 220 hombres e integrada por 1 Sgto.1º, 8 Sgts., 20 Cabos, 4- Tambores, 4- Cor-

netas y 183 soldados; correspondiéndole a cada Unidad 42 soldados y 15 a la Dirección General. Esto nos da una idea de la pequeñez de la Aeronautica Militar, equivalente a cualquier unidad de Infantería, en su totalidad. Por supuesto que también existían los

mecánicos, carpinteros, torneros y otros artesanos, los que junto a sus oficiales técnicos y a los Pilotos Aviadores Militares, Oficiales y de Tropa, y a los oficiales de otras Armas que prestaban servicios, conformaban todo el personal superior y subalterno de la Aeronáutica Militar.

El 30 de octubre de 1942 reciben su Brevet de Piloto Aviador los siguientes oficiales:

Brevet No. 107 Alf. Guillermo Laulhe

11 No. 108 T^e.22 Oscar B. Sena

11 No. 109 Alf. Víctor Mafle

11 No. 110 Alf. Dante -faladini

11 No. 111 Alf. Odegar Borba

112 Alf. Raúl Bendahan

11

No.

No. 113 Alf. Carlos Alonso

No. 114- Alf. Julio C. Urbin

Brevet No. 115 Alf. Hermes Cabrera

" No. 116 Alf. Justino González

No. 117 Alf. Luciano Pritsch

11 No. 118 Alf. José P. Jaime

Y el 19 de diciembre de 1942, recibieron sus despachos de alférezes del Arma de Aeronáutica, la primera promoción en graduarse en la Escuela Militar de nuestra Arma. Estaba compuesta por los siguientes alumnos;

Alf

Brevet

No.

119

Alf

it

No.

120

Alf

if

No.

121

Alf

11

No.

122

Alf

ft

No.

123

Alf

ft

No.

124

Alf

•f

No.

125

Alf

M

No.

126

Alf

Sf

No.

127

Alf

tt

No.

128

Alf

ft

No.

129

Alf

El Alferez Ulpiano Benito Sai
la siguiente causa; en los años

Ulpiano Benito Sanchez Leiton
Humberto R. Bia

Atilio Bonelli
Hiram Regazzoni
Rudemar Pereira
Carlos R. Gomez
Eduardo Alio
Luis A. Baro
Beethoven Montagne
Walter Gianarelli
Jose M. Mazzetti
Galaor Etcheverry
:hez Leiton, no recibio Brevet por
1930 y 1931 efectuó el curso de

Piloto Aviador de Tropa en la Escuela Militar de Aviacion habien-
do volado en total 29 horas con 56 minutos, sin haber terminado es-

te curso, por lo tanto no recibio Brevet en nuestro país. En el año

1932 se dirigió a la Republica del Paraguay e ingreso en la Escuela
Militar de Aviacion de ese país hermano, como alumno, el 7 de di-

ciembre de 1932, de donde egreso como Tte.22 "Honoris Causa" Pilo-
to Aviador Militar, el día 18 de noviembre de 1933, en plena Gue-
rra del Chaco, entre los países hermanos de Bolivia y Paraguay.

Presto servicios en el Frente, volando los aviones Potez 25 A 2
TOE, similares a los que existían en nuestro país, cumpliendo va-
rias misiones e interviniendo en 4 combates. En uno de ellos acae-
cido el día 23 de mayo de 1934, resulto herido mientras cumplia una
mision voluntaria en Canada Esperanza (Strongest), por lo que se
le confirió el Grado de Tte.12 "Honoris Causa", su avion el Potez
No. 12 resulto practicamente cribado por mas de 200 impactos, y el
paracaidas resulto con 14 mas. Por haber perdido mucha sangre se
desvanecio al aterrizar y fue ayudado por su observador el Tte.1 2

de Reserva Job Von Sastrow, quien lo pudo sacar del avion, Al re-
greso al Uruguay en 1936» ingreso en la Aeronautica Militar con
el grado de Sgto.12 (PAM), luego de un exámen teórico y de vuelo,
revalidandose el Brevet de P.A.M. En el año 1941 ingreso en el
curso de Pasaje de Grado para Sgts. 12 en la Escuela Militar,
egresando como Alférez, de la Aeronautica Militar.

Es de hacer destacar que ese año, salieron dos promociones de. Oficiales de la Escuela Militar, al acelerarse esta última su pasaje por la misma, por causa de la 2ª Guerra Mundial, por lo cual también se recibieron dos grupos de Pilotos Aviadores en la Escuela Militar de Aeronautica. También en ese año terminaron su curso de pilotaje tres oficiales de la Armada Nacional. Ellos fueron los Guardias Marinas Enrique Falco, Carlos Martínez Labadie y Oscar P. Llorens.

Al crearse la Dirección de la Aeronautica Militar, luego transformada en Dirección General, su sede fue desde ese 31 de diciembre de 1935 el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, junto con las demás Unidades, creadas ese día. El 26 de julio de 1936 la Aeronautica Militar arrienda una hermosa residencia en el Prado, Avda. Agraciada No. 3546 esq. Buschental como nueva sede de las oficinas de la Dirección General, Estado Mayor, etc. Esta casa posteriormente fue demolida y en ese predio se encuentra la plazoleta Gral. Félix Ma. Olmedo.

El día 16 de julio de 1936 terminan su curso de Aplicación los siguientes oficiales?

Brevet de P.A.M. No. 72 Tte. 12 Oscar Sena

» " 11 No. 73 Alf. Beethoven Montagne

» » " No. 74 Alf. Luis A. Baro

» No. 75 Alf. Jose P. Jaume

" No. 76 Alf. Atilio Bonelli

11 No. 77 Alf. Carlos Alonso

■' No. 78 Alf. Jose M. Mazzetti

" No. 79 Alf. Julio C. Urbin

11 No. 80 Alf. Hiram Regazzoni

u No. 81 Alf. Dante Paladini

" No. 82 Alf. Carlos R. Gomez

11 No. 83 Alf. Eduardo Alio

" No. 84 Alf. Luciano W. Pritsch

;I No. 85 Alf. Galaor Etcheverry

» No. 86 Alf. Odegar Borba

it

II

U

It

n

n

it

tt

it

11

it

tt

tt

u

tt

it

it

El 23 de diciembre de 1943, obtienen su Brevet de Pilotos Avia-
dores los siguientes oficiales, recientemente egresados de la Es-
cuela Militar, como Alferoces del Arma de Aeronautica;

Brevet No. 130 Alf. Jose D. Cardozo

" No. 131 Alf. Washington Pordomo

" No. 132 Alf. Ruben Camps

" No. 133 Alf. Jose Fedrigotti

Si No. 134 Alf. Nery Batello

No. 135 Alf. Redelise Turcatti

Tambien terminan un curso de pilotaje cuatro oficiales de la Armada Nacional. Ellos fueron los Guardia Marinas. Julio Rico, Adhemar Torres, Carlos Fernandez y Matias Scherchener.

Con fecha 12 de febrero de 1944, asciende al grado de General el pionero de la Aviacion Rioplatense, don Cesareo L. Berisso, a la sazón Inspector del Arma de Aeronautica.

Durante el año 1944, se armaron varios aviones AT-6D, que vinieron en barco, fueron los numeros 337, 338, 339 y 34-0, 341 y 342» tambien en el mes de julio de 1944, se recibio el Avion Beechcraft "Staggerwing 15 UC-4-3, biplano, cuatriplaza con motor P y W de 4-50 HP, matriculado con el No. 501, bello avion que presto servicios durante muchos años en la antigua Direccion General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios. Y en setiembre se recibieron cuatro aviones Piper 100 AE-1, como estafetas y ambulancias, (se abria la parte superior del fuselaje detras de la cabina y se podia colocar una Camilla) numerados 502, 503 y 504- y 505.

El día 12 de agosto de 1944, se conceden 4- Brevets de Piloto Aviador Militar como revalida, a 4- Oficiales que efectuaron el Curso de Aplicacion en el Brasil;

Brevet de P.A.M. No. 87 Alf. Guillermo Laulhe

" " 55 No. 88 Alf. Raul J. Bendahan

» " 55 No. 89 Alf. Walter Gianarelli

11 » 11 No. 90 Alf. Humberto R. Bia

El primer aterrizaje de un avion en el Aeropuerto de Carrasco, fue realizado por el Gral. Cesareo L. Berisso, en la pista Norte-Sur de 1.700 metros, el día 19 de setiembre de 1944-, en el PT-19 620, acompafiado del mecanico Alf. /ilcides Luzuriaga.

Desde fines de 1938» no se recibio ningun piloto aviador de tropa, pero el 15 de noviembre de 1944-, termino su curso de pilotaje

la promocion mas numerosa, ellos fueron los siguientes alumno

Brevet de P. A. de Tropa Wo

II U II II II II JJq

ii it it ii it it jjq

II II I* II II II JJq

It II II II li II

M II Si It II I? JfQ

ii ii n u li ;i jsfo

II I! i; It i; tt n g

It tt H tt li It J^Q

II It II It II II]\]q

II II H II II tt JJq

ii II II II II II JJq

II II II It II tt JJq

II II It it II II JJq

li II II II It II

It II II It II li JJq

It I? II H tt II JJq

If IS ft it It li JJq

II II H t1 II II

If II II It II II Nq

it II tt tt II II JJq

58 Sdo. Washington Galarza

59 Sdo. Carlos Ferraro

60 Sdo. Anibal Rabellino

61 Sdo. Edgardo Aramburu

62 Sdo. Felix Arroqui

63 Sdo. Amado Ramos

64 Sdo. Elso iicerenza

65 Sdo. Carlos Diaz

66 Sdo. Wilson Lorda

67 Sdo.Dgdo. Cesar Viera

68 Sdo. Gilberto Cespedes

69 Sdo. Roberto Magnoni

70 Sdo. Antonio Legnani

71 Sdo. Jupiter Perez

72 Sdo. Omar Garcia

73 Sdo. Roberto Lopez

74 Sdo.Dgdo. Tabare Galvez

75 Sdo. Marcelino Garcia

76 Cbo. Ruben Jackson

77 Sdo. Lino Marquizo

78 Sdo. Juan Etchepare

Durante ese año de 1944, se terminaron y habilitaron en la Base Aeronautica No. 2, de Durazno, las instalaciones que iban a permitir que la Base pudiera funcionar con toda comodidad para las necesidades de la época. En esa instancia se inaugura el hangar principal, al estilo de los que se estaban haciendo en Carrasco, Escuela Militar de aeronautica y Laguna del Sauce, de acuerdo a los calculos del Ing. Walter Hill. También se inauguraron la

Torre de Control, el edificio del Comando con alojamiento 'de oficiales, el Casino y mesa de oficiales, la sala de Link y en el piso superior del edificio del Comando, sobre la Avda. de entrada la sala de esgrima. Ademas de todas estas edificaciones, se hizo el cuerpo de Guardia con la entrada al Aerodromo, y a continuacion el laboratorio fotografico, alojamiento de clases pilotos aviadores, enfermeria y salon de arnamento^ frente a este cuerpo edilicio, se levanto el alojamiento del personal, cerrando todo este grupo de construcciones, se levanto el casino, comedor y cocina de tropa. Tambien las pistas estaban balizadas, existian dos de cesp  , 09-27 sobre la que hoy esta hecha la pista bituminizada y afirmada, y 18-36 pista corta cuya cabecera norte estaba muy

Q) 1

_ pX.

proxima a los edificios, hoy desaparecida por el nuevo trazado del aeropuerto de alternativa.

Tambien en la Escuela Militar de Aeronautica en ese afio de 1944, hubo grandes carabios en su infraestructure. Se habilitaron la mayor parte de las nuevas construcciones que se habian comenzado a levantar en 1941i el hangar, semejante a los construidos en Base 2, Carrasco y Laguna del Saucej la actual enfermeria, que originalmente fue alojamiento para el Curso de Pilotaje de Oficiales, luego de Pilotaje de Tropa y mas tarde sede de la Compania de Tropa; el edificio de dos plantas al sureste del edificio del Comando, el cual a partir de 1948 y hasta 1977s serviria como dormitorio, enferneria, casino y comedor del Cuerpo de Cadetesj el edificio de Comando con la torre de Control) los cuerpos de Guardia y el arco de la entrada donde dice en su parte superior -Escuela Mi-

litar de Aeronautica", del cual partia un camino hacia una Fuente circular, equidistant@ del hangar y del edificio de Comando, la cual fue demolida en 1950s para dejar lugar a la Plaza de Armas.

En esos anos de 1944 y 1945 se demolieron algunas construcciones que quedaban de la vieja "Air France" como la casa que habia sido hecha para el Radio Telegrafista, la cual quedaba frente a la ruta y detras de la actual enfermeria, y se usaba como oficinas de la Direccion. Tambien se demolio el "Batiment TSF", donde estaba la Radio, para dejar lugar a las construcciones que en forma de herradura se levantaron a continuacion de la cancha de tenis por un lado y de la actual enfermeria del otro, que serian los futuros salones de clase, bedelia, anfiteatro, casino de oficiales, etc.

El 5 de diciembre de 1944, se da por terminada la mision de estudios de varios oficiales, que efectuaron cursos de vuelo en Brasil. Tambien esta era la primera vez que acudian oficiales de nuestra Aeronautica al igual que lo que paso con los Estados Unidos de America, luego que en 1920 efectuaron un curso en Campo Dos Affonsos los precursores Ttes. Ibarra, Tydeo Larre Borges, Lacosta y Larroca.

El 21 de diciembre de 1944, se reciben de Alfereces de Aeronautica, los siguientes oficiales

Brevet de Piloto Aviador No.

No.

No.

No.

136 Alf. Carlos Mercader

137 Alf. Adhemar Prego

138 Alf. Saul Da Silveira

139 Alf. Artigas Pedecert

tt

li

Brevet de Piloto Aviador No.

t!

n

n

ii

ii

it

it

ti

ti

n

n

;i

ti

it

ti

ii

No.

No.

No.

No.

14-0 Alf. Ariel Cabrera

14-1 " Washington Suarez

14-2 " Angel Arriera

14-3 " Husley Lay Costa

14-4- " Enrique Mazzoni

En la segunda semana de febrero de 194-5 aterrizó en el Aeropuerto de Carrasco por primera vez un avión cuádrimotor, se trata de la fortaleza Volante B-17 de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos de América que viene pilotada por el Cnel. Tibbels, y trayendo a bordo al May. Gral. Ralph H. Wooten, Jefe del Comando Sur Aéreo de los Estados Unidos de América.

El 21 de febrero de ese año de 194-5* obtiene su brevet de Piloto Aviador de Tropa el siguiente alumno;

Brevet de Piloto Aviador de Tropa No. 79 Cbo. Julio M. Larrosa

El 12 de marzo de 194-5* fallece el precursor Angel S. Adami, para homenajear a este extraordinario hombre del aire, periodista, empresario, fundador del Aero Club del Uruguay y uno de nuestros primeros pilotos aviadores; el Poder Ejecutivo por el Decreto del Ministerio de Defensa Nacional No. 1782, del 29 de mayo, designa al Aeródromo de Melilla con el nombre de "Piloto Aviador Angel S. Adami" inaugurándose en diciembre una estela de bronce y granito, del escultor Dardo Salgusro do la Hanty (h) con su imagen y nombre, en su recuerdo.

El día 18 de agosto de 194-5, finalizan su curso de aplicación, la promoción recibida en diciembre de 194-4-s

Brevet de P.A.M. No. 91 Alf. Saul Da Silveira

II

It

II

No. 92

II

Carlos Mercader

II

It

II

No. 93

11

Ariel Cabrera

It

II

II

No. 94-

It

Washington Suarez

II

II

II

No. 95

11

Enrique Mazzoni

II

II

It

No. 96

It

Husley Lay Costa

It

II

II

No. 97

11

Artigas Pedecert

II

II

II

No. 98

11

Budemar Pereira

II

(I

It

No. 99

II

Angel Arriera

El día 18 de octubre de 1945 reciben su Brevet de PAM de Tropa, la numerosa promoción que había ingresado el año anterior, recibiendo a su vez todos la jerarquía de Cabo de la Aeronáutica Militar, por la Orden de la Dir. Gral. de la Aer. Militar No. 7520.

- Pag. 86 -

Brevet

de

•

e

<

Ø

de Tropa No. 37

Cbo.

Washington Galarza

n

li

if

fl

* No. 38

u

Anibal Rabellino

It

ft

II

II

1 No. 39

If

Carlos A. Diaz

II

It

If

f1

' No. 40

If

Cesar Viera

It

If

if

if

1 No. 1+1

If

Wilson Londa

1!

it

IS

(1

c\J

J-

e

0

ft

Carlos A. Ferraro

1!

If

if

If

' No. 43

ft

Elsó Acerenza

H

ft

fi

it

1 No. 44

ST

Adgardo Aramburu

It

If

ft

if

1 No. 45

fl

Jupiter Perez

It

ft

II

if

* No. 46

tt

Roberto Magnoni

tt

It

If

if

! No. 47

St

Gilberto Cespedes

tt

if

ft

ft

52J

0

0

•r

00

ft

Felix Arroqui

It

ft

ti

li

1 No. 49

IT

Antonio Legnani

If

If

it

SI

' No. 50

IT

Tabare Galvez

II

it

ft

II

' No. 51

II

Roberto A. Lopez

IT

ft

II

Tt

' No. 52

SI

Omar Garcia

If

It

II

1 No. 53

SI

Marcelino Garcia

tt

II

11

W

1 No. 54

SI

Julio M. Larrosa

ft

ft

ft

it

' No. 55

ft

Ruben Jackson

ft

tt

If

tf

' No. 56

it

Lino Marquizo

El 20 de diciembre de 1945 se reciben de Alfereces de Aeronautica los siguientes oficiales;

Brevet

de

Piloto

Aviador

O

Ø

vn

Alf. Pedro Rivero

St

tf

tt

if

No. 146

" Juan De Leon

it

St

st

if

No. 147

" Francisco Rivas

ft

It

11

tt

No. 148

11 Manuel Buadas

TS

SI

it

tl

No. 149

u Jorge Borad

fl

SI

it

If

52 !

0

•

vn

0

" Federico Ortiz

It

ft

it

SI

No. 151

" Roberto Mascaro

El dia 30 de enero de 1946, se concedieron, cuatro Brevets de P.A.M. a oficiales que cursaron en Brasil el curso de Pilotaje como revalidas

Brevet do P.A.M. No. 100 Alf. Jose Dario Cardozo

" w " No. 101 ,! Ruben Camps

" " 11 No. 102 " Washington Perdomo

" " " No. 103 11 Nery Batello

Y dos Brevets a Oficiales que terminaron el Curso de Aplicaciones

Brevet de P.A.M. No. 104 Alf. Jose Ma. Fedrigotti

Brevet de P.A.M. No. 105 Alf. Redelise Turcatti

En febrero de 1946, el Estado adquirió el avión Beechcraft

UC-45 bimotor, con motores P y W de 450 HP, que pertenecía a la

/

Misión Aérea y Agregaduría Aérea de los Estados Unidos de América en nuestro país. Se le adjudica la matrícula 506 y tenía pintado el nombre de "El Berraco", que ora cuando se le nombraba normalmente, a partir de ese momento al UC-43 matrícula 501, se le comenzó a llamar "Berraco chico" (probablemente porque también era Beechcraft y de transporter. Su primer vuelo con la matrícula de la Aeronáutica Militar lo efectuó el 17 de mayo de 1946, fue afectado al uso de la Dirección General.

La Dirección General de Aeronáutica Militar, arrienda una mansión, también en el Prado, calle Lucas Obes No. 897 como nueva sede en abril de 1946, donde monta todas sus oficinas y despachos.

Por inspiración del Dr. Galvez Chipoco, presidente de la Confederación Sudamericana de Atletismo, se adoptó la idea en los diferentes países americanos de efectuar tres postas aéreas hacia Santiago de Chile, trasladando la antorcha olímpica, para dar inicio al Campeonato Sudamericano de Atletismo. La Posta Aérea que correspondió a la Aeronáutica Militar Uruguaya, se llamó "San Martín" y era compartida con Argentina (las otras dos eran: "Victoria", integrada por EE.UU. de América, Brasil y Bolivia; y "Bolívar" integrada por Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú). A tales efectos, para cumplir con la organización de este evento Continental, que se produjo entre el 24 de abril de 1946 al 10 de mayo de ese año, decoló un avión N.A. AT 6 D No. 339 de la Base Aérea No. 1 al mando del Cap. Mariano Navajas, acompañado por el Tte. 2º Walter Gianarelli, hacia Buenos Aires y Santiago de Chile. Esta primera Posta Aérea Militar de las Américas, cumplida exitosamente, dio cabida a que nuestro país interviniera en las próximas que se realizaron en los diferentes países incluido Uruguay, coincidiendo siem-

pre con el inicio del Campeonato Sudamericano de Atletismo. A partir de esta se organizaron once Postas Aereas Militares, todas cumplidas con aviones multimotores a los siguientes paisess 2^ Abril de 1947 a Rio de Janeiro, Brasil; 3- abril de 1949 a Lima, Peru;

4a abril de 1952 a Buenos Aires, Rep. Argentina; 5 a abril de 195^ a San Pablo, Brasil; 6a abril de 1956 a Santiago de Chile; 7 a abril de 1958 a Montevideo, en nuestro pais; 8a junio de I960 a Buenos Aires, Rep. Argentina; 9- mayo de 1961 a Lima, Peru; 10 a junio de 1963 a Cali, Colombia; lia octubre de 1969 a Quito, Ecuador; y

123 octubre de 1971 a Lima, Peru.

SI dia 29 de agosto de 19^6, finalizan su Curso de Aplicacion y reciben sus respectivos Brevets de P.A.M. los siguientes oficiales:

Brevet

de P.A.M. No. 106

Alf.

Juan A. De Leon Lopez

if

!i » No. 107

It

Pedro Rivero

ti

0

0

0

CO

II

Jorge A. Borad

it

11 No. 109

it

Francisco A. Rivas

it

" " No. 110

II

Roberto 1-i ascaro

IT

u u No. 111

t!

Adhemar Prego

tl

" 1! No. 112

it

Manuel E. Buadas

El 2 de setiembre de 19⁶ el Director General de Aeronautica Militar Cnel.(PAM) Don Oscar D. Gestido, pasa a desempeñar el cargo de Director de PLUNA (Primeras Lineas Uruguayas de Navegacion Aerea), que en ese mes el dia 17, pasa a ser totalmente del Estado, al adquirir este la totalidad de su capital accionario. Sustituye al Cnel. Gestido, el Gral.(PAM) Don Cesareo L. Berisso como Director General de Aeronautica Militar, quien es nombrado el dia 19 de setiembre de 19⁶.

Es bajo la Direccion General del Gral. Berisso, que el dia 10 de octubre de 19⁶, se crea la Escuela Tecnica de Aeronautica. Esta Escuela tiene sus origenes en la Escuela de Aprendices creada el 19 de setiembre de 19^{*+0} y puesta a funcionar en el ano 1941, al amparo de una rigurosa seleccion de ingreso. A su vez esta Es-

cuela de Aprendices tuvo sus orígenes en el Curso de Aprendices creado por Ley Presupuestal del año 1936, con jóvenes reclutados: en las Colonias Educativas, de donde se extrajeron numerosos técnicos, que dieron lo mejor de su vida a la vieja Aeronáutica Militar y luego Fuerza Aérea. Esta Escuela Técnica de Aeronáutica fue dependencia de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios y desde su principio, se fundó con un número de 80 alumnos aprendices, para un curso de dos años de duración.

En el mes de octubre se recibió un avión SNJ-2 (versión de la Marina del AT-6, con mayor autonomía y otras pequeñas diferencias, como el empenaje de la cola, etc.) al que se le matriculó con el número 3^º e hizo su primer vuelo el 8 de octubre de 1946.

A partir del mes de noviembre de 1946 se comienzan a armar los aviones PT-26 Fairchild de instrucción, recientemente recibidos con motor Ranger de 200 HP y cabina cerrada, a diferencia de los PT-19 que solo tenían parabrisas y 175 HP de motor. Estos a-

viiones de color amarillo y matrícula canadiense se adquirieron en cantidad de cincuenta y algunos fueron transformados más tarde en PT-19 por técnicos de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, se les número del 641 en adelante.

El 22 de diciembre de 1946, se reciben como Alféreces de Aeronáutica los siguientes oficiales;

Brevet

de

Piloto

Aviador

No. 152

Alf.

Jesús Altamirano

ft

u

II

If

No. 153

n

Rafael Bertrin

u

-

ft

No. 154

;i

Walther Machado

It

it

ft

li

No. 155

it

Mariano Rodrigo

II

u

II

It

No. 156

it

Celso Barrios

II

u

II

No. 157

it

Juan Machicote

II

u

II

ft

CO

•

O

11

Marcelino Garcia Vazquez

El dia 25 de marzo de 1947» se adjudica un Brevet de P.A.M.

Brevet de P.A.M. No. 113 Alf. Federico G. Ortiz

El 27 de marzo de 1947 por Decreto del Poder Ejecutivo No. 9108, se crea el Grupo No. 3 (Bombardeo), prontamente denominado Grupo Aeronautico No. 3 (Bombardeo) y mas tarde Grupo de Aviacion No. 3 (Bombardeo), tendra su primer asiento en el Aerodromo Militar Gral. Artigas, y su dotacion seran los aviones AT-11 y C-47, que vienen con una mision aeronautica de los EE.UU. de America en ese ano.

En este viejo aerodromo Gral. Artigas es que el 6 de junio de

1947 se entregan los diplomas obtenidos por el personal de pilotos y tecnicos de la Aeronautica Militar, a la finalizacion de cursos que impartio alli una mision aeronautica de la Fuerza Aerea del Ejercito de los Estados Unidos de America, la cual estuvo al mando del Tte.Cnel. William H. Me Whorter e integrada por 18 oficiales y 22 aerotecnico de Tropa. Estos cursos trataron sobre instruccion de pilotaje de aviones C-47, AT-11 y AT-65 asimismo como de mantenimiento y abastecimiento de este tipo de aviones. Todo esto en preparacion del nuevo material de vuelo que recibiria ese mismo ano la Aeronautica Militar. 'Jtilizando las facilidades del "American Republic Project". Esta mision trajo al pars varios aviones, con los cuales se impartio la instruccion de vuelo antedicha y que pasaron a formar parte de la Aeronautica Militar, en ese ano de 1947. Estos aviones fueron siete AT-6 a partir del numerado 344, hasta el 3515 cinco aviones bimotofces AT-11 del 100 al 104 y dos C-47 el 507 y el 508. Los aviones AT-11 y C-47 inte-

r\r\

graron la dotacion del recién creado Grupo 3 (Bombardeo), al igual que 3 aviones PT-26 que tambien se le adjudico.

31 24 de agosto de 1947» la Base Aerea Ho. 1 se muda a su actual y definitivo emplazamiento s el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ocupando solamente una parte de sus instalaciones, pues como todavia no se habia terminado la Aerostacion actual, las dependencias de Aeronautica Civil y las Compafias de Navegacion Aerea, tenian sus oficinas instaladas provisoriamente en el predio de la Base.

El dia 7 de novieinbre de 1947 arriba al Aerodromo Gral. Artigas una escuadrilla de 7 aviones AT-6 traídos en vuelo desde los Estados Unidos de America, por la ruta del Atlantico, por tripulaciones uruguayas, al mando del Ttc.Cnel. Gualberto F. Trelles. A fin de ese mes de noviembre, arriban tambien 5 aviones bimotores AT-11

traídos tambien en vuelo desde los Estados Unidos de America, al mando del Cnel. Hernan S. Barú. Estos aviones son matriculados de la siguiente manera* los AT-6 fueron numerados del 352 al 3585 y los AT-11 del 105 al 109.

El 2b de noviembre de 1947 por decreto del Poder Ejecutivo No. 10.433 paso a situacion de retiro, por imperio de la Ley el Gral.

Don Cesareo L. Berisso, asumiendo ese mismo dia la Direccion General de la Aeronautica Militar el Cnel. Don Oscar M. Sanchez.

El dia 2 de diciembre de 1947 reciben su Brevet de P.A.M. los siguientes oficiales que habian finalizado su Curso de Aplicacion;

Brevet

Cl 6 P 0 1 i • M e

No.

114 Alf.

Walther "achado

»

it tt

No.

115

Mariano Rodrigo

ff

tt tt

No.

116 !t

Jesus . ; *ltamirano

tt

tt »t

No.

117 !i

Juan G. Machicote

U

tt t;

No.

118 is

Rafael Bertrin

tt

tt tt

No.

119 "

Celso R. Barrios

tt

tt it

No.

120 !S

Marcelino Garcia

El 26 de

diciembre

de

1947? se

reciben como Alfereces de Aero-

nautica los

siguientes oficiales,

que previamente, el 2 de diciem

bre, habian

recibido

su Brevet de

Piloto Aviador en la Escuela Mi

litar de Aeronautica^

Brevet de Piloto Aviador No. 159 Alf.

; i: No. 160 ”

u tt u » No. 161 !l

ti it ti • ti No. 162 n

'• s' ;i !t No. 163 ! '

Hebert Pampillon

Pedro Godin

William Cabrera

Oscar Musto

Servando Culshaw

Brevet de Piloto

>: u u

it u »

;t it it

it tt it

Aviador No. 164- Alf.

" No. 165 "

li No. 166 «>

:l No. 167 "

u No. 168 ”

Carlos Souto
Dewar Vina
Luis A. Charquero
Walter Samarello
Hector Dutra

Tambien reciben su despacho de Alfereces de Aeronautica los siguientes oficiales que terminaron el Curso de pasaje de Grado para Sgts. 12s

Alf. (PAM) Walter Alvarado
n " Juan A. Borba

- PRIMEROS SINTOMAS PS INDEPENDENCIA DE Li, AERONAUTICA MILITAR -

Con el Decreto No. 114-38, de fecha 26 de abril de 194-8, por el cual se crea el Curso de Cadetes de Aeronautica, en la Escuela Militar de Aeronautica, segregandose del Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar, se da un paso fundamental a la futura creacion de la Fuerza Aerea, pues de esta manera nuestro primer instituto aeronautico queda a cargo de la formacion integral del futuro oficial de aeronautica. De acuerdo a los nuevos programas, se eliminara posteriormente la realizacion de los cursos de aplicacion, y por consiguiente los unicos Brevets que se otorgaran a partir del ano 1951 seran los de Piloto Aviador Militar, que como se recordara se habian comenzado a otorgar a partir del ano 1923, on que se termino el primer curso de aplicacion, durante el primer afio del Comando de la Escuela Militar de Aviacion por el May.Berisso.

El 25 de agosto de 194-8 por primera vez el Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronautica recientemente formado y compuesto por los 1eros., 2dos. y 3eros. anos de Cadetes, desfila ante la poblacion uruguaya con su nuevo uniforme 3 igual al de la Escuela Militar, pero con vivos celestes (color del Arma), con un ala saliendo de una estrella de hilos de plata a cada lado del cuello, y en la gorra (pues el kepi de gala no estaba pronto, con vivos celestes) una estrella con dos alas confeccionadas en hilos de plata en lugar de la insignia de la Escuela Militar.

A mediados del ano 194-8, el Grupo de Aviacion No. 3 (Bombardeo) comienza a mudarse a la Base Aerea No. 1, asiento definitivo de ese Grupo de Aviacion.

En ese afio de 194-8, se hizo una distribucion general de los

aviones de la Aeronautica Militar por medio de la Orden de la Direccion General de la Aeronautica Militar No. 7865 de la siguiente manera:

- Escuela Militar de Aeronautica:

3 AT-6D Nos. 344, 357 y 358

4 AT-6C Nos. 345» 346, 350 y 351

11 PT-19 A Nos. 620, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 629, 630 y 631

8 PT-19 B Nos. 632, 634, 635, 636, 637, 638, '639 y 640

8 PT-26 Nos. 641, 642, 643, 649, 652, 656, 657 y 658

- Base Aeronautica No. 1 1

1 AT-6B No. 333

6 AT-6D Nos. 337, 340, 341, 352, 353 y 354

3 AT-6C Nos. 347, 348 y 349

3 Tiger Moth Nos. 604, 606 y 611

3 PT-26 Nos. 644, 645 y 646

1 Piper EA-1 No. 505

- Base Aeronautica No. 2:

8 Curtiss SNC-1 Nos. 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206 y 207

3 AT-6B Nos. 334, 335 y 336

2 AT-6D Nos. 355 y 356

3 Tiger Moth Nos. 601, 602 y 603

2 PT-26 Nos. 650 y 651

2 Waco Nos. 301 y 302

1 Piper AE-1 No. 502

1 Dragon Rapid CX-ABL

- Grupo Aeronautico No. 3 (Bombardeo)z

8 AT-11 Nos. 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107 y 108

2 C-47 Nos. 507 y 508

1 UC-45 BH No. 506

2 PT-26 Nos. 647 y 648

- Direccion General de Talleres Jilmacenes Generales y Servicios*

1 SNJ-2 No. 343

1 C-43 B No. 501

2 AT-11 Nos. 103 y 109

3 PT-26 Nos. 653, 654 y 655

El 29 de diciembre de 1948, egresa de la Escuela Militar de Aeronautica la Promocion "Cap.Gral. Maximo Santos", esta es la pri-

mera promocion de Oficiales que se reciben en cste Instituto y estaba compuesta por los siguientes oficiales y con el consiguiente Brevet de Piloto Aviador;

Brevet de

Piloto

Aviador

No. 169

Alf.

Hermes Machado

h it

ft

;i

No. 170

u

Americo Gonzalez

tt it

11

If

No. 171

5 f

Walter Malan

ff It

ft

tt

No. 172

ft

Amado Ramos

It it

tt

ft

No. 173

ff

Carlos Botta

ft ft

ft

ft

No. 174-

ft

Rogelio Puig

tt ft

tt

ft

No. 175

tt

Julio Loureiro

if ft

ft

ff

No. 176

ff

Jose R. Rubira

ft ft

ft

ft

No. 177

ft

Hugo de Rogattis

ft If

tt

tf

No. 178

ff

Juan A. Bia

It ft

ft

ft

No. 179

ff

Anibal Tabarez

A su vez ese dia, reciben su Brevet de P.A.M., luego de haber finalizado su Curso de Aplicacion, los siguientes oficiales;

Brevet de P.A.M. Mo. 121 Alf. Hebert Pampillon

No. 122 "

It

tt tt

o

o

123

ff

ft

tt ::

No.

124-

ff

ff

tt tt

No.

125

ft

ff

tt tt

No.

126

ff

ff

tt tt

No.

127

ft

ft

ii tt

No.

128

ff

Tambien

ese mismo

dia

obtienen

Tropa los

siguientes

alumnosi

Brevet

de

P.A. de

Tropa No.

80

t;

tt

tt tt

ft

No.

81

tt

tt

ff it

if

No.

82

tf

n

tt it

tt

No.

83

ft

tt

if tf

ff

No.

84-

;t

u

tf ;;

ft

No.

85

ft

tt

tt tt

ft

No.

86

Dewar Vifia
Servando Culshaw
Walter Samarello
Hector Dutra
Oscar Musto
Luis Charquero
William Cabrera

su Brevet de iiloto Aviador de

Cbo. Leonel Sanchez

Sdo. Oriol Sencion
” Walter Gonzalez
11 Solangel Ramos
” Ramon Martinez
11 Carlos Camerosano
!1 Aurelic Gonzalez

En 194-9 continuo la separacion paulatina de la Aeronautica Militar y Ejercito, es asi que en la Escuela Militar de Aeronautica, se crean los Cursos de Pasaje de Grado para Ttes.leros. y Capita-

nes que hasta ese afio se efectuaban en la Escuela de Armas y Servicios. Pero el hecho mas significativo fue la autorizacion el 7 de febrero de 194-9 del ingreso a los Cursos para la formacion de

- Pag. 94- -

oficiales en la Escuela Militar de Aeronautica de jovenes civiles provenientes de las aulas universitarias de toda la Republica.

El 12 de febrero de 1949> obtienen su Brevet de Piloto Aviador de Tropa los siguientes alumnos!

Brevet

de

P.A.

de

Tropa No. 87 C'do.

Glorialdo Abascal

It

ti

II

n

" No. 88

Sdo 0

Elio Cufre

II

if

II

ii

" No. 89

«

Enzo Fernandez

u

II

II

it

" No. 90

II

Uruguay Curbelo

it

tt

i i

ii

» No. 91

if

Angel Barrios

II

II

•r

ti

" No. 92

If

Julio Catani

II

ii

n

it

» No. 93

If

Walter Uhalde

If

II

ii

it

" No. 94

if

Abel Nunez de Horaes

II

II

ii

if

" No. 95

If

Luis Acha

Esta segunda tanda de Pilotos de Tropa, conjuntamente con los que recibieron el Brevet el 29 de diciembre de 1943, efectuaron el Curso de aplicacion en el correr do 1949* terminando todos a fin de ario en 19*+9 como pilotos aviadores railitares de tropa.

El dxa 12 de junio de 1949* ingresa a la Escuela Militar de Aeronautica el primer contingente de alumnos, que fundan el primer y segundo ano de Preparatories o Aspirantes de la Escuela. Ellos seran los primeros oficiales formados totalmente en este Instituto y que egresaran en 1952 y 1953 respectivamente como las prowociones "Juan Antonio Invalleja" y "Joaquin Suarez".

En agosto de 19*+9 se reciben los aviones sanitarios L 17-B Ryan "Navion" con motor continental de 180 HP cuadriplazas a los cuales se les adjudica la numeracion 1903 y 1904, vienen a reemplazar al bimotor Dragon Rapid, como aviones ambulancias.

El 5 de enero de 1950, la promocion "Sargento hayor Juan Bernassa y Jerez" recibe sus e,,las de Piloto Aviador, ellos son los siguientes oficiales!

Brevet

de

Piloto

Aviador

0

0

00

0

Alf.

Nelson Correa

1;

it

ii

tt

No. 181

IS

Osorio Furtado

ii

it

II

• 1

No. 182

11

Delfino Armagno

11

ii

II

It

No. 183

n

Italo Lamboglia

SI

it

II

ii

3

0

0

02

tt

Juan Erro

it

ti

II

II

No. 185

ti

Jose Sasiain

it

ii

11

U

No. 186

Alfredo Arbe

if

St

II

If

No. 187

tt

Gabriel Sigillito

if

• 1

if

ii

No. 188

11

Hector Calafi

if

it

it

ti

No. 189

11

Yamandu Yeregui

- Pag. 95 -

Brevet de Piloto Aviador No. 190 Alf. Luis Murguía

11

u

If

ft

No. 191

If

Bivera Visca

11

II

If

fl

No. 192

ft

Gerardo Maurente

It

II

It

ft

No. 193

tf

Oscar Zciacick

ft

11

It

11

No. 194-

ft

Alejandro Medina

ft

ft

If

11

No. 195

It

Aldo Gil

fl

fl

II

ft

No. 196

1)

Carlos Pineyrúa

f?

11

It

ft

No. 197

11

Felix Tettamanti

Los últimos cinco oficiales a partir del Brevet No. 193> el 28 de diciembre de 1950 al terrainar toda la promoción del Curso de Aplicación, para obtener el Brevet de Piloto Aviador Militar; no obtienen dicho Brevet sino el Brevet de Navegante Bombardero (que más adelante será N.D.B., Navegante Diversos Boles).

Este es el primer curso de Navegantes Bombarderos que se imparte en la Escuela Militar de Aeronáutica y ellos serán los primeros oficiales en obtener dicho Brevet.

También ese día de enero reciben su Brevet de P.A.M. los oficiales que finalizaron su Curso de Aplicaciones

Brevet

de P 0 A.>

d. No. 129

Alf.

Carlos A. Botta

tt

tf St

No. 130

tl

Americo Gonealez

tt

fl fl

No. 131

ft

Hermes 1-i achado

tt

ft fl

No. 132

ft

Rogelio S. Puig

n

ft tt

No. 133

ft

\

Amado Ramos

n

tf ft

No. 134-

ft

Walter Malan

tt

ft 11

No. 135

tt

Juan A. Bia

tt

If tt

No. 136

tt

Julio C. Loureiro

tt

It ft

No. 137

fl

Anibal Tabarez

tt

11 It

No. 138

Hugo De Rogattis

tt

If ft

No. 139

ft

Jose Rubira

Y los alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa que tambien reciben su Brevet de P.'A.M. de Tropa y el Grado de Cabo de la Aeronautica Militar

Brevet de P*A.M. de Tropa No. 57 Cbo. Leonel Sanchez

It

it

ft

ii

it

No. 58

'S

Walter Uhalde

11

tf

f1

SI

ft

No. 59

ft

Elio Cufre

ft

ft

tf

tf

ft

No. 60

tt

Glorialdo Abascal

fl

fl

tf

It

tt

No. 61

If

Abel Nunez de Moraes

If

11

tl

tf

ft

No. 62

If

Ramon Martinez

ft

If

tl

II

tt

No. 63

If

Oriol Sencion

ft

tl

SI

it

tt

No. 64-

tl

Angel Barrios

Brevet

de P.A;M 0

de Tropa No. 65

Cbo.

Solangel Ramos

It

si ti

SI

tl

No. 66

IS

Luis Acha

SI

it 1;

St

It

No. 67

St

Uruguay Curbelo

st s»

ti

tt

No. 68

ft

Walter Gonzalez

IS

St If

ss

St

No. 69

Si

Enzo Fernandez

St

Si St

ti

tt

0

IN

0

0

Sas

ss

Carlos Camerosano

It

II tt

ii

Si

No. 71

tt

Julio Catani

St

IS il

It

II

No. 72

tt

Aurelio Gonzalez

.El 20 de abril de 1950 arriba el primer avion al Uruguay, de
uri total de 39 adquiridos para la Aeronautica Militar, se trata
del C-47 A matricula 510. La compra de estos 39 aviones (tres
C-4-7, once B-25 y veinticinco F-51)> fue dispuesto el 28 de agos-
to de 19^8> con caracter urgente, por el Ministerio de Defensa
Nacional, lo cual fue autorizado por Decreto del Poder Ejecuti-
vo No. 12556 de fecha 29 de octubre de 19^8 al gasto de U\$S
825.000, aumentado mas tarde a la cantidad de U\$S 865.000. Es-
tos aviones se compraron de acuerdo con el "Convenio de Presta-
mos y Arriendos" con los Estados Unidos de America, mediante el
contrato W-ANL-(MP-1)-466 URUGUAY 33 (parte I y II) firmado en
marzo de 19^9.

El 30 de abril arriba el matriculado con el numero 509 y tam-
bien en abril es recibido en California el mas tarde matricu-
lado con el No. 511- Estos tres aviones son traídos en vuelo por
tripulaciones de la Aeronautica Militar desde Glendale (Califor-
nia) hasta Carrasco. Y el 11 de junio arriban los 11 aviones
B-25J desde los Estados Unidos, traídos en vuelo por la ruta del
Atlantico, tambien por tripulantes de la Aeronautica Militar;
este avion era un bimotor de ala media, fabricado por North Ame-
rican Aviation Inc., con una potencia en los motores marca Wright
Cyclone de 1830 HP. El grupo vino al mando del May. Juan C. Jor-
ge. Se numeraron del 150 al 160.

La separación de la Aeronautica Militar de su Fuerza Madre, el Ejército Nacional, se va acentuando año a año y paulatinamente» con la reestructuración de su organización, la llegada de nuevo material de vuelo, la independencia total de la Escuela Militar de Aeronautica, etc. Pero en este año de 1950 se da un paso muy importante para lograr la independencia total. El 2 de octubre el Poder Ejecutivo por Mensaje No. 900, eleva a consideración de la Asamblea General, el Proyecto de Ley, mediante la sanción del cual, se constituye la Fuerza Aerea Nacional (como

- Pag. 97 -

se ha denominado en el Proyecto), con los actuales elementos que contaba la Aeronautica Militar, creandose la Inspección General de la Fuerza Aerea que sustituiria a la Dirección General de la Aeronautica Militar, en un mismo pie de igualdad que el Ejército y la Armada.

El 25 de octubre de 1950 se firma el contrato, por el cual se arrienda una propiedad en las calles Uruguay y 0 sq. Y que será la nueva sede de la Dirección General de Aeronautica Militar, y que más tarde, a partir del 4 de diciembre de 1953 será la sede de la Inspección General de la Fuerza Aerea, hasta que se mu-
de al Aerodromo Militar Cap, Boiso Lanza, donde será su definitivo emplazamiento. A esta gran casa "Viejo estilo", que tenía entrada también por la calle Yi, muy ornamentada y finalmente terminada, se le agrega en el año 1953 otra casa lindera por la Avda. Uruguay.

Entre el 23 de noviembre y el 1 de diciembre de 1950 arriban a la Base Aerea No. 1 en Carrasco, 23 aviones de caza, F-51 D monoplazas "Mustangs" de origen americano, fabricados por North American Aviation Inc- y con un motor, con licencia Rolls-Royce de 1735 HP de potencia (fabricado por Allison o Packard). Este grupo viene al mando del Tte.Cnel. Carlos M. Sención y está compuesto por oficiales de la Aeronautica Militar, que realizan el vuelo, por la ruta del Atlántico, desde los Estados Unidos de

America, con pleno éxito. Estos aviones se numeraron del 250 al 273s mas tarde arriban otros dos en barco, que se habian accidentado en los Estados Unidos, a los cuales se les adjudican las matrículas 274 y 275. Acompañando cada escuadrilla de F-51 D, vienen tambien dos C-47, para integrar los aviones de transporte con que cuenta ahora la Aeronautica Militar, que con el que habia llegado el 21 de abril, son tres mas estos aviones y se numeran 509s 510 y 511.

Como se dijo anteriormente el 28 de diciembre de 1950 reciben su Brevet de 1N, avegante Bombardero, los siguientes Sres. Oficiales, luego de terminar su Curso de Aplicacion;

Brevet de Navegante Bombardero No. 1 Alf. Oscar Zciacick

u 11 h " No. 2

tt 11 ti 11 No. 3

11 11 11 11 No. 4

11 " 11 '» No. 5

n

it

it

Alejandro Medina

Aldo Gil

Carlos Pineyrua

Felix Tettamanti

Ese día tambien reciben su Brevet de Piloto Aviador los Ofi-

- Pag. 98 -

dales que componen la Promocion Gral. Jose G. Artigas, compuesta por;

Brevet

de

Piloto

Aviador

No. 198

Alf.

Pompilio Ferrando

ti

11

ft

n

No. 199

it

Nery Egana

if

ti

II

11

No. 200

11

Victor Alvarez

If

it

It

it

No. 201

ft

Fernando Arbe

U

it

U

11

No. 202

it

Carlos Morales

It

It

If

11

No. 203

11

Nilo Amestoy

It

II

It

11

No. 204

it

Saul Rey

It

II

It

n

No. 205

11

Raul Petrarca

If

If

If

11

No. 206

it

Julio Giacummo

If

If

It

11

No. 207

it

Felix Rosales

II

II

If

u

No. 208

it

Pedro Benvenuto

It

ft

tt

It

No. 209

t?

Daniel Yates

It

If

It

ft

No. 210

it

Ignacio Zubiaga

It

It

If

If

No. 211

u

Ari Esolk

Esta sera la ultima promocion que efectuara el Curso de Aplicacion, para obtener el Brevet de Piloto Aviador Militar, y el ano 1951 sera el ultimo en que se realice, recordemos que el primero se efectuo en el ano 1923.

Tambien <

ese

dia al

finalizar

* SU

curso de Aplicacion

i Brevets

de

P.A.Mo

los

siguientes oficiales;

Brevet

de

1 P.A.Mo

No.

140

Alf.

Nelson Correa

If

11

ti

No.

141

11

Juan B. Erro

II

tt

it

No.

142

it

Italo Lamboglia

(1

11

11

No.

143

it

Delfino Armagno

ft

it

it

No.

144

11

Hector Calafi

II

it

it

No.

145

n

Osorio Furtado

If

n

it

No.

146

it

Alfredo C. Arbe

If

it

11

No.

147

it

Yamandu Yeregui

If

tt

it

No.

148

ti

Jose Sasiain

II

it

if

No.

149

ti

Luis Murguia

It

ti

it

No.

150

11

Rivera Visea

If

ti

it

No.

151

ti

Gerardo Maurente

If

n

tt

No.

152

11

Gabriel Sigillito

El de febrero de 1951» se reciben de Alfereces y obtienen su Brevet de Piloto Aviador los siguientes oficiales pertenecientes a la promocion "Gral. Jose G. Artigas 1 '.

Brevet de Piloto Aviador No. 212 Alf. Luis II. Medina
>' '» 11 ■' No. 213 " Mario Rodriguez

De acuerdo a lo dicho mas arriba estos dos seran los ultimos Brevets de Piloto Aviador que otorgue la Escuela Militar de Aeronautica. De aqui en adelante se otorgara un solo Brevet para los aviadores, que es el de Piloto Aviador Militar; para los Navegantes bombarderos, el que les corresponda.

El 8 de mayo de 1951 > por Decreto No. 18820 y 18821 respectivamente, se crean los Grupos de Aviacion No. 2 (Caza) y No. 4 (Transporte) que integraran la Base Aerea No 1, junto con el Gru-

po de Aviacion No. 3 (Bombardeo). La dotacion del Grupo No. 2 (Caza), seran los aviones F-51 D, 19. del Grupo No. 3 (Bombardeo) los aviones B-25 1 y la del Grupo No. 4 (Transporte) los aviones C-47. En el Decreto de creacion del Grupo de Aviacion No. 2, se establece que tendra asiento transitorio en la Base Aeronautica No. 1.

En el mes de mayo de 1951 j se reciben tres aviones L-17 B monomotores, cuadriplazas, Ryan "Navion", de 180 HP de potencia, seran aviones de transporte, ambulancia o estafeta, se los matricula con los numeros 520, 521 y 522, distribuyendose el primero a la Direccion General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, el segundo a la Base Aeronautica No. 1 y el tercero a la Base Aeronautica No. 2.

El Gral. Piloto Aviador Militar, don Oscar D. Gestido, que acompaño la evolucion de la Escuela Militar de Aviacion y la Aeronautica Militar, siempre como distinguido integrante de sus cuadros, desde los tempranos dias de la aviacion heroica, es nombrado el dia 23 de junio de 1951» Inspector General del Ejercito, equivalente a lo que es hoy el Comandante en Jefe del Ejercito.

Por Decreto No. 19^59 de fecha 27 de novierabre de 1951> se establece como Dia del Arma de Aeronautica, el 17 de marzo, conmemorando el dia en que comenzo a funcionar la primigenia Escuela de Aviacion Militar de "Los Cerrillos 1 '.

El 27 de diciembre de 1951» al terminarse el ultimo curso de aplicacion que imparte la Escuela Militar de Aeronautica, reciben su Brevet de P.A.M. la promocion !, Gral. Jose G. Artigas".

Brevet de P.A.M. No. 152 Alf. Pompilio Ferrando

li

tt It

No. 153 "

Saul Rey

ft ft

No. 154 11

Nilo Amestoy

If

tt It

No. 155 "

Ari Esolk

It

tt tt

No. 156 "

Nery Egana

it

It ft

No. 157 "

Victor Alvarez

ft

tt ft

No. 158 "

Felix Rosales

1 !

II

t1

If

If

If

If

i?

ft

No. 159 Alf.

Julio Giacummo

No. 160

If

Pedro Benvenuto

No. 161

It

Mario Rodriguez

No. 162

If

Fernando Arbe

No. 163

II

Luis H. Medina

No. 164

II

Ignacio Zubiaga

No. 165

II

Carlos Morales

No. 166

If

Daniel Yates

No. 167

II

Raul Petrarca

ambien ese dia, termina sus cursos la Promocion "Oral. Fructuoso Rivera", reoibiendo su Brevet de Piloto Aviador Milltar

Oficiales^ C ^° ^ AlfereZ de Aeron adtiea, los sigulentes Sefiores

Brevet

de

P.A.

M. No,

, 168

II

tt

It

No,

, 169

II

it

ft

No.

, 170

It

tt

fl

No.

171

If

u

ft

No.

172

ft

n

It

No.

173

II

if

It

No.

174

ft

tt

It

No.

175

II

u

fl

No.

176

It

t?

II

No.

177

II

11

fl

No.

178

T!

u

ft

No.

179

ft

fl

II

No.

180

ft

fl

ft

No.

181

ft

fl

ft

No.

182

It

fl

II

No.

183

tt

fl

It

No.

184

II

tl

If

No.

185

II

II

II

No.

186

ft

II

If

No.

187

ft

It

fl

No.

188

tt

fl

ft

No.

189

f1

T1

tt

No.

190

It

f1

If

No.

191

If

II

II

No.

192

t1

II

f1

No.

193

II

It

II

No.

194

Alf. Alfredo Sosa

11 Pablo Williams

" Eduardo Franco

" Miguel Lagrotta

" <1 ulio Cabral

Wilder Jackson

" Angel Correa

" Rufino Casella

" Pablo Ziegler

" Juan Barú

" Milton Casella

n Amílcar Ruiz

" Carlos Avenatti

' ' Juan C. Gonzalez

Eugenio Sclavo

" Miguel Rienzi

" Elvio Accinelli

" Luis Duarte

" Za-'-ican Benavente

" Washington Schneider

" Ruben Americola

" Julio Solari

" Washington Falchi

" Leonel Ascone

" Ariel Fagundez

" Edison Thomas

" Juan Dobrich

Brevet de P.A.M. No. 195 Alf. Enrique Castro

El 16 de mayo de 1952, es designado Director General de Aeronautica Militar el Gral.(Piloto Aviador Militar) don Medardo

R. Farias, sustituyendo al Cnel.(PAM) Oscar M. Sanchez, quien pasa a ocupar el cargo de Inspector del Arma de Aeronautica.

El 30 de junio de 1952 se suscribe entre el Gobierno de la Republica Oriental del Uruguay y los Estados Unidos de America un "Convenio de Asistencia Militar 1 ", refrendado por la Asamblea General el 10 de junio de 1953. Este tratado de XI articulos cuyo texto completo figura en el Boletin del Ministerio de Defensa Nacional No. 3487, dice en sus consideraciones generales ...”que de acuerdo con las obligaciones que han asumido, por el Tratado Interamericano de Asistencia Reciproca y otros instrumentos internacionales, para ayudar a cualquier Estado americano, victima de un ataque armado y a actuar conjuntamente en la defensa comun y en el mantenimiento de la paz y la seguridad del Hemisferio Occidental"... , se conviene lo siguientes y vienen los once articulos antedichos, con obligaciones militares para ambos paises, siendo nuestro pais ampliamente favorecido, por la ayuda que significa el mantenimiento y modernizacion del equipo, asi como el entrenamiento y estudios cursados en los Estados Unidos y otros paises por el personal de las tres Fuerzas.

Se graduan de Alferoces (PAM) los integrantes de la Promocion "Gral. Juan Antonio Lavalleja" el dia 21 de diciembre de 1952. Siendo ellos los primeros oficiales en recibirse, habiendo entrado directamente a la Escuela Militar de Aeronautica, sin haber pasado por la Escuela Militar. Obtienen el Brevet de

Piloto Aviador

Militar

en el

siguiente orden:

Brevet

de P.A.M

. No.

196

Alf.

Wilson Lorda

t1

it n

No.

197

it

Cesar Viera

It

11 11

No.

198

n

Roberto Meyer

f!

It 11

No.

199

11

Alfredo Baysse

11

It It

No.

200

u

Ruben Acosta

11

It It

No.

201

11

Luis Fasana

H

11 tl

No.

202

it

Juan Maruri

It

11 11

No.

203

11

Carlos Gallardo

11

11 II

No.

204

it

Carlos Pache

11

II it

No.

205

it

Iliodino Cruz

tl

II tl

No.

206

it

Walter Altamirano

Brevet

de P.A.M.

No. 207 Alf.

Ismael Tello

II

• I <f

No. 208

Luis Luca

If

II II

No. 209 11

Virginio Vega

II

II It

No. 210 »

Oscar Miguez

II

f1 II

No. 211 »

Gabriel Garcia

II

ft II

No. 212 !i

Julio Ferradas

i;

ii ;;

No. 213 15

Carlos Escayola

it

ii ii

No. 214 :i

Julio Cirullo

u

it i;

No. 215 "

Jorge Thotnasset

ii

it ii

No. 216

Luis Revello

ii

ii ii

No. 217 »

Federico Callorda

Esta promocion es la primera en ser destinada integramente a la Base Aerea No. 2, para completar su entrenamiento de vuelo, menos los Alfereces Lorda y Viera, que se recibieron de oficiales luego de terminar el curso de pasaje de grado de Sargentos leros. (P.A.M.), y por lo tanto con experiencia suficiente.

Al cumplirse los 40 ahos de la creacion de la Escuela de Avia-cion Militar, el 17 de rnarzo de 1953» se conrnnernora esta fecha con diferentes actos, entre ellos es digno de relevancia, la piedra fundamental que se coloca en el lugar donde funciono esta primi-tiva Escuela en el Campo Militar de Los Cerrillos, del futuro mo-numento a la Aviacion Militar. En ese acto vuela un avion Castai-berth, construido en 1914 y con el que gano el Tte.Berisso el Raid Buenos Aires - Mendoza, piloteado por el May. Alfredo Lamela, es-te aparato fue reconstruido en los talleres de la Direccion Gene-ral de Talleres Almacenes Gene rales y Servicios, por los mecani-cos Cap. Jose Rigoli y el Tte.22 Oscar Suarez. Actualmente este avion es la pieza mas valiosa del Museo Aeronautico.

De acuerdo al Boletin del Ministerio de Defensa Nucional No. 3548 de fecha 21 de noviembre de 1953? se cambiaron los planes de estudios de la Escuela Militar de Aeronautica y otros institutos del Ejercito, reduciendose en un aho la carrera de Oficial del

Arma de Aeronautica, luego de la Fuerza Aerea. Esto fue .posible eliminando el segundo año de preparatorias, quedando como en la actualidad, un año de Aspirantes y tres del Curso Profesional o Cadetes. El curso de 1er. año de Aspirantes, que habian ingresado en ese año de 1953> pasa conjuntamente con el segundo año de Aspirantes, al iniciarse el año lectivo de 1954 al 1er. año de Cadetes, quedando reunidas dos promociones en un solo Curso.

- Pag. 103 -

CUARTA PARTE

LA FUERZA AEREA (1954-1955)

LA NUEVA ORGANIZACION

El 4 de diciembre de 1953 por Ley No. 12070, se crea la Fuerza Aerea, con todos los elementos que componen la Aeronautica Militar, sumandosele la Inspeccion General de la Fuerza Aerea, que tambien nace ese dia. De esta manera la Fuerza Aerea, pasa a integrar en un mismo pie de igualdad que el Ejercito Nacional y la Armada Nacional, las Fuerzas Armadas, dependientes cada una de ellas del Ministerio de Defensa Nacional. El Director General de Aeronautica Militar, el Gral. Don Medardo R. Farias, es nombrado por Decreto No. 23117 del Poder Ejecutivo, Inspector General de la Fuerza Aerea, es de hacer destacar este nombramiento en un verdadero hombre del aire, como era este pionero de la Aeronautica, unido durante casi toda su carrera a la Aeronautica Militar, desde los tempranos dias del 22 Curso de la Escuela Militar de Aviacion en 1921. Por esta Ley de creacion de la Fuerza Aerea, se determina la division en tres escalafones, las diferentes categorias de oficiales a sabers

A- Pilotos Aviadores Militares (PAM)

B- Navegantes Diversos Roles (NDR)

C- Tecnicos Especialistas (TE)

El 21 de diciembre de 1953* se reciben de Alfereces la Promocion don Joaquin Suarez, obteniendo los siguientes Brevets de Pilotos Aviadores Militares

Brevet

de P.A.M.

No. 218 Alf. Marrei Hernandez

tt

If tl

No. 219 1!

Aldo Bustamante

It

SI II

No. 220 "

Amilcar Osaba

St

IS ft

Mo. 221 "

Tabare Galvez

St

St St

No. 222 »

Jupiter Perez

tt

tt tl

No. 223 "

Hernan Sena

t?

st t;

No. 224 "

Mario Prefumo

ft

si st

No. 225 "

Jorge Carvalho

It

it t;

No. 226

Carlos Berrutti

II

st st

No. 227 "

Esperanza Pintos

SI

s; tt

No. 228 »

Carlos Piriz

Brevet

de

P.A.M.

o

•

229

Alfo

Arancibio Amado

t;

ft

No.

230

u

Raul Quijano

i;

it

ft

o

o

231

tt

Romulo Bolani

ft

it

tf

No.

232

tt

Walter Gonzalez

it

tt

ft

No.

233

n

Hermes Sosa

it

u

ft

No.

234

i i

Julio Botta

ft

tt

ft

No.

235

ff

Humberto Gomez

Alfercces

T.

Galvez

y j

. Perez,

recibieron su despacho

oficiales, luego de la finalizacion del Curso de pasaje de grado para Sargentos leros.

31 IQ de febrero de 1954 asciende al grado de Brigadier, creado conjuntamente con la Fuerza Aerea, el Cnel.(PAM) don Mariano Rios Gianola, sera el primer oficial general de la Nueva Fuerza, creada dos meses atras. Este dignisimo Oficial General, estaba unido a la Aviacion Militar desde la epoca heroica de la Escuela Militar de Aviacion, alia por el afio 1924.

El 1º de marzo de 1954, se cumplen una serie de festejos y actos conmemorando el "Dia de la Fuerza Aerea", pues este es el primer aniversario de creacion de la Fuerza que se celebra como tal. Estos actos son los siguientes;

- Colocacion de una ofrenda floral, al pie del Monumento al Gral. Artigas, en la Plaza Indenpendenaia.

- Entrega de una placa recordatoria al Ejercito Nacional.

- Inauguracion de un monolito al Cap. J.M. Boiso Lanza en el Aerodromo que lleva su noiubre y otro al Tte.22 Mario V/. Parallada en la Base Aerea No. 2 en Durazno.

- Almuerzo de camaraderie en el Parque Hotel y entrega de alas de oro de piloto, a los pioneros del Rio de la Plata. Es dable recordar entre ellos a las figuras seneras de los precursores; Gral. Don Cesareo L. Berisso, Gral. Don Esteban Cristi, Gral. Don Tydeo Larre Borges, Brig.Gral. de la Fuerza Aerea Argentina Don Angel Maria Zuloaga, Sr. Teodoro Fels,

etc.

- De noche se realizó un baile en la Base Aérea No. 1.

Con la paternidad del entonces Tte.Cnel.(PAM) Don Jaime Keregalli, se crea el Museo Nacional de Aviación (lo que es hoy el Museo Aeronáutico, dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea) el 18 de agosto de 1954. El Cnel. Meregalli, pacientemente y luchando muchas veces con la incomprensión, la falta de medios, etc., fue guardando y atesorando, todo lo que iraportaba de

la Aviación Nacional e Internacional, así como una muy bien dotada Biblioteca Aeronáutica, documentos, fotos, folletos, cuadros, dibujos, esculturas, etc. Durante más de dos décadas y media vivió para esta, su obra, que es el legado para todas las generaciones presentes y futuras. Su primera sede transitoria fue el Hall del edificio anexo de la Inspección General de la Fuerza Aérea, en las calles Uruguay y Yí. Y el 23 de octubre de 1956, ocupó el actual anfiteatro de la Base Aérea No. 1 donde fue inaugurado solemnemente. Luego pasó al predio de la Exposición Nacional de la Producción, y finalmente pasó a su lugar definitivo dentro de ese predio. Su Director o Asesor Técnico, siempre fue el Cnel.(PAM) Don Jaime Keregalli, hasta el día de su fallecimiento.

En el mes de octubre de ese año de 1954 arribaron dos aviones !, Globe-Master n CL-124 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, a la Base Aérea No. 1 en Carrasco que traían en sus Bodegas diez aviones T-6 desarmados, para nuestra Fuerza Aérea, transferidos por el Gobierno americano, como parte del programa de asistencia mutua. Estos aviones fueron armados en tiempo record por mecánicos y personal técnico estadounidense, que vino en esos gigantescos cargueros junto a los aviones. Estos diez T-6 D se reatricuaron del número 359 al 368.

Luego de inaugurado el Aeropuerto Nacional de Carrasco en el año 1953 se crea la Comisión creada el 26 de diciembre de 1954, para proyectar y dirigir dicha obra tan importante para el desarrollo del país que se llamó :! Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco 11 (que además tenía la misión de determinar los catnpos útiles para el ascenso y descenso de aeronaves en todo el país, según el artículo 7 de la Ley No. 9977 del 5 de diciembre de 1954, y a la cual también se le encomendó la misión de efectuar los estudios necesarios y confeccionar los proyectos conducentes a la construcción de una Base Aeronaval, decreto del 30 de octubre de 1954) se transforma según el decreto No. 23791, del 18 de noviembre de 1954 en la "Comisión Nacional de Aeropuer-

tos", que tendra ademas de los cometidos antedichos, el de estudiar proyectos y direccion de las obras de mejoramiento y conservacion de todos los Aerodromes y Aeropuertos de la Republica. Esta nueva dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, tendra como se desprende de lo cscrito, una intima relacion con la Fuerza Aerea, y esta por la orden de la Inspeccion General de

la Fuerza Aerea No, 155» ordena a todas sus unidades y reparticionos que le presten a dicha Comision la mas amplia colaboracion para el mejcr descmpeno dc su cometido. Esta Comision en 1973 se transformaria en la DIGAN (Direccion General de Aeropuertos Nacionales) y mas tarde por la Ley Organica de la Fuerza Aerea en la D.G.I.A. (Direccion General de Infraestructura Aeronautica) dependiente directamente de la Direccion Nacional de Aviacion Civil e Infraestructura Aeronautica.

El Primer Presidente de la Comision Nacional de Aeropuertos fue el Sr. Brigadier Don Mariano Rios Gianola.

El 21 de diciembre de 1954, se gradua la promocion "Cap. Juan M. Boiso Lanza", con los nuevos uniformes de la Fuerza Aerea, de acuerdo al reglamento de uniformcs aprobado el 24 de noviembre por el Boletin del Ministerio de Defense ^'acional No. 3740.

Elios obtuvieron los siguientes Brevets de P.A.M. y N.D.R.:

Brevet

de

•

•

<

o

a.

No. 236

Alf.

Jorge Martinez

it

u

n

No. 237

ti

Rafael Orique

tt

i!

u

No. 238

t;

Julio Larrosa

tt

11

it

No. 239

ti

Oscar Etchevers

it

11

tl

No. 240

tt

Clever Cabrera

it

it

it

No. 241

tt

Miguel Galan

ti

it

No. 242

t?

Alain Alonzo

tt

s:

tl

No. 243

tt

Dante Lagurara

ii

t;

it

No. 244

tt

Ramon Sanchez

tt

ii

ti

No. 245

tt

Luis Riveros

i!

ti

No. 246

tt

Goy Ortiz

il

ii

ii

No. 247

tt

Julio Deus

tl

it

tt

No. 248

tt

Juan C. Franchini

II

u

U

No. 249

it

Rivera Ribas

i?

t;

tt

No. 250

it

Jose Baratta

El Alf. Julio Larrosa, recibe su despacho de Oficial, luego de la finalización del curso de pasaje de grado para Sgts. 1eros.

Brevet de N.D.R. No. 6 Alf. Angel Dobrich

SI 13 de enero de 1955» se dieron de alta nueve aviones De Havilland "Chipmunk", de instrucción, monoplanos de ala baja, con motor Gipsy Major de 140 HP de potencia. Estos aviones de origen inglés venían a reforzar y renovar la flota de aviones de entrenamiento primario de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se matricularon a partir del No. 601 hasta el No. 609 con el prefijo

30 FA antes del número.

A 1 pasar a retiro, el 12 de marzo de 1955» por imperio de la Ley, el Gral. Don Medardo H. Fariás es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, el Gral. Don Hernán S. Barú, quien pertenecía a la Aviación Militar desde el año 1923, en que formara parte del tercer Curso de la Escuela Militar de Aviación.

El 16 de junio en horas de la mañana, la Armada Argentina apoyada por efectivos del Ejército y la Fuerza Aérea argentina, se rebelaron contra el Gobierno del Gral. Juan D. Perón, que en esos años presidía la República Argentina. A raíz de estos acontecimientos, en horas de la tarde de ese lluvioso día de junio, partieron en patrulla dos aviones F-51 del Grupo de Aviación No.

2 (Caza) hacia la zona de Colonia y un B-25 del Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo) hacia el litoral, teniendo este que aterrizar en Paysandú por mal tiempo. Los F-51 que iban piloteados por el Tte. 1º 2º (P.A.M.) Gabriel Sigillito y el Tte. 22º (P.A.M.) Juan Maruri, interceptaron un avión anfibia PB4-5 "Catalina" 1º de la Armada Argentina, entrando en aguas territoriales uruguayas frente a la ciudad de Colonia, al cual condujeron al Aeropuerto Nacional de Carrasco donde aterrizó, constatándose que era portador de una bomba de demolición, no desprendida, de 100 lbs. en el ala izquierda y un gran boquete en el ala derecha de más de un metro de diámetro. En la tarde y con el tiempo algo mejorado, comenzaron a llegar a Carrasco una treintena de aviones de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina y algunos a Melilla, luego del fracaso de este movimiento militar. No obstante, la flota argentina de guerra había zarpado de sus puertos en franca rebeldía encontrándose en mar abierto. En vista del giro que tomaban los acontecimientos, se dispuso un operativo en nuestra Fuerza Aérea y Aviación Naval de patrullaje permanente del litoral Oeste y aguas jurisdiccionales tanto del río de la Plata como del Océano Atlántico; operativo que tuvo una larga duración y en el cual los Grupos de Aviación No. 2 (Caza) y No. 3 (Bombardeo) se prodigaron en forma permanente y por varios meses, dando lugar como se verá más adelante a la creación del Grupo de Aviación No. 1 (Reconocimiento Táctico).

El 25 de julio de 1955» por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea No. 172, se crea el Agrupamiento Provisional de Búsqueda y Rescate, lo que es hoy el Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate). Tuvo como primera sede, el Aeródromo Cap.

Boiso Lanza. Ello fue posible por el arribo al Uruguay de los primeros helicópteros, que fueron, dos Bell H-13 G biplazas, con motor FRANKLIN de 200 HP y se les matriculó con los números 001 y 002.

El 5 de agosto de 1955 » se creó el Grupo de Aviación No. 1 (Reconocimiento Táctico; , es el actualmente denominado (Ataque) , con asiento provisional en la Base Aérea No. 2, hoy definitiva. Este Grupo de Aviación fue creado por necesidades operativas originadas como consecuencia de los hechos políticos ocurridos

en junio de ese año en la hermana República Argentina. Las medidas tomadas ante esta situación, dispusieron entre otras providencias la instalación de un destacamento integrado con efectivos aéreos de las Bases Aéreas No 1 y 2, dependiendo de la Base Aérea No. 2, en el Aeródromo de "Laguna de los Patos", en el Depto. de Colonia, lo que es hoy el Aeropuerto de n Arco ,: » mientras la situación de inestabilidad se mantuviera en Argentina. Los aviones empleados en esa instancia fueron T-6. Mas tarde en 1958, le fueron asignados los aviones F-51 "Mustang 11 que hasta ese momento habían pertenecido al Grupo de Aviación No.2 (Caza).

El 21 de diciembre de 1955» termina los cursos y se reciben de Alféreces los siguientes alumnos pertenecientes a la promoción "Tte.Cnel.(PAM) Glauco Larre Borges.

Brevet de P.A.f

1. No. 251

Alf.

Carlos Boretto

i? Si m

OJ

lTN

CO

•

Ø

11

Ismael Schol

it it it

No. 253

li

Oscar Perez

it it it

No. 25^

«

Jose Dego

it St U

No. 255

Si

Dante Carrero

;t tt tt

No. 256

ss

iiilton Cristiani

.t 11

No. 257

tv

Rodolfo Hoi nd0i.

t; St li

No. 258

(I

Rodolfo Urruty

St Si tt

No. 259

tt

Juan A. Pereira

Y de Navegantes Diversos Roles

los

siguientes alumnos

Brevet de N.D.R. No. 7 Alf. Humberto Coccaro

" » 11 No. 8 " Luis A. Alvez

Y el 15 de febrero de 1958, reciben su despacho de Alfereces el resto de esta promoción, constituida por los siguientes alumnos

Rovoto P.A.M. JN. 260 Alf. Edwin Noble

" :f " No. 261 Eliseo Cheloni

Brevet de P.A.M. No. 262 Alf. Edgardo Rodriguez

11 15 No. 263 51 Justo Bacelo

n n " No. 264 11 Jose Araujo

" 11 (i No. 265 " Danilo Micale

Y de Navegante Diversos Roles el siguiente alumno

Brevet de N.D.R. No. 9 Alf. Carlos F. Palermo

También con fecha 12 de febrero de 1956* asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAh) Don Gualberto F. Trelles.

Aunque escapa específicamente a la Historia de la Fuerza Aérea, la creación del Club de la Fuerza Aérea, el 21 de setiembre de 1956, no es posible dejarla de lado. Ese día en una asamblea realizada en la Base Aérea No. 1 con gran cantidad de Oficiales se nombra una comisión provisoria que fue presidida por el Gral. Tydeo Larre Borges, fundandose de esa manera este Club de Oficiales.

El 23 de octubre de 1956, arribaron a nuestro país los primeros aviones a reacción con que contaría nuestra Fuerza Aérea. Eran 4 aviones T-33 de entrenamiento de caza fabricados por Lockheed, biplazas cedidos por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América de acuerdo al Pacto Militar de Ayuda Mutua, suscrito anteriormente.

El 26 de octubre fueron asignados al Grupo de Aviación No.2 (Caza) y se los matriculó con los números 201, 202, 203 y 204.

Y es a partir del 9 de noviembre de ese año que se comienza a impartir la instrucción de vuelo en ese tipo de avión. El Instructor de vuelo fue el Tte.Cnel.(USAF) Jorge B. Epperson de la Misión Aérea de los Estados Unidos de América.

El 21 de diciembre de 1956 reciben sus despachos de Alferoces de la Fuerza Aérea, la promoción Cap. Mateo Tula Dufort, constituida por los siguientes Oficiales

Brevet

de

P.Ao*

4. No. 266

Alfo

Hebert Etcheverry

f f

1!

fi

No. 267

it

Julio Urfa

ti

tl

ff

No. 268

ft

Jose E. Villanueva

St

11

11

No. 269

ti

Raul Sarnpedro

ii

11

ft

No. 270

ft

Carlos Ceballos

ss

Sf

ft

No. 271

ts

Hector Caetano

11

If

ff

No. 272

tt

Hugo Reggio

if

ff

It

No. 273

u

Hector Salas

ft

If

ft

No. 274

tt

Hugo Morandi

ft

ff

ti

No. 275

ft

Angel Hernandez

Brevet

de P.A.M.

No. 276 Alf.

Jose Heguy

ii

ti u

No. 277

Medardo Farias

it

n it

No. 278 "

Henry Saralegui

n

it it

No. 279 "

Jose Mella

ti

ti ti

No. 280 »

Sergio Alrnaran

1 !

tt tt

No. 281 "

Artigas Cairo

tf

it 11

No. 282 »

Gregorio Abella

Y los siguientes Oficiales, Navegantes Diversos Holes:

Brevet de N.D.R. No. 10 Alf. Romeo Pucholo, y tambien se le otorga el Brevet de N.D.R. No. 11 al Alf. Hector Caetano, ya brevetado con el de P.A.M.

Para reforzar la flota de aviones de entrenamiento, el 27 de junio de 1957 finalizó el transporte del puerto de Montevideo a la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios, de diez aviones AT-6G provistos por el Pacto Militar de Ayuda Mutua, que habian llegado al país totalmente armados, sobre cubierta en buques. Venfan absolutamente cubiertos con una capa protectora de un plastico especial pegado a la chapa. Se les adjudicó las matriculas desde el numero 369 al 378. Fueron distribuidos a las diferentes Unidades.

El día 4 de setiembre de 1957 pasa a retiro voluntario el Inspector General de la Fuerza Aerea, el Gral. Don Hernan S. Barú, siendo nombrado para ocupar este alto cargo el Brigadier Don Gualberto F. Trelles a partir del día 5 de ese mes y año.

De esta manera, este Oficial General es el primero de la Fuerza que ocupa el puesto de Inspector General.

Por decreto del Poder Ejecutivo No. 24053s dado a publicidad por el Boletín del Ministerio de Defensa Aeronaval No. 4305 del 17 de octubre de 1957 se crea la Escuela de Comando y Estado Mayor Aereo, transformandose de esta manera la Dirección de los Cursos de Pasaje de Grado en la Futura Escuela que capacitarfa y formarfa los Oficiales de Estado Mayor de la Fuerza Aerea.

Tambien por el Pacto MDAP el 7 de noviembre de 1957 el Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo), recibió un B-25 J que serfa el primero en arribar de un total de 4; al que se le adjudicó la matrícula 161.

El 21 de diciembre de 1957 reciben sus despachos de Alferes de la Fuerza Aerea, la promoción Tte.Cnel. Erling Olsen Boje, que la forman los siguientes Sres. Oficiales:

Brevet de P.A.M. No. 283 Alf. Ibes R. Tinetti

Brevet de P.A.M.

ii ;> i;

it it u

si :i i;

it it st

t: t; n

No.

No.

No.

No.

No.

No.

284 Alf. Juan A. Beloqui

285 11 Milton Techcra

286 " Adan Da Luz

287 " Werner A. Malates

288 !i Hebert Itte

289 11 Dinor R. Ramirez

El 10 de enero de 1958, arriban los restantes B 25, dos del tipo J y uno del tipo H, este, con la nariz sin plexiglas, pues llevaba originalmente un canon de 75 mm. s a los cuales se les adjudico las matrículas 162, 163 y 164.

El 21 de enero de ese mismo año, se recibieron dos aviones Piper PA-18 con motor Lycoming de 150 HP, que llegaron encajonados en barco, adquiridos a la fábrica, en los Estados Unidos de América, a los cuales se les adjudicó las matrículas 530 y 531 y fueron asignados al Agrupamiento de Búsqueda y Rescate, actualmente Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate), en forma provisoria. Estos aviones fueron adquiridos para represión del Contrabando y vinieron a reforzar y reemplazar los aparatos que se usaban para tal fin, los Piper 100, llegados en 1944.

Con fecha 12 de febrero de 1958 asciende al Grado de Brigadier, el Cnel.(PAM) Don Juan C. Jorge, por el sistema de selección.

El 24 de febrero de ese año, egresan con el grado de Cabo (PAM) dos alumnos, que terminaron el curso de Piloto Aviador Militar de Tropa]

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 73 Cbo, Oscar H. Oronoz
1º 11 1º I 1º i No. 74 Cbo. Angel M. Piriz

A partir del 12 de marzo de 1958, el Grupo de Aviación No.2 (Caza) comienza a recibir 14 aviones monoplazas, Lockheed F-80C, por el Pacto MDAP, con los cuales reemplaza el material de vuelo del Grupo. El último fue entregado el 18 de setiembre de ese año. Se les matriculó con los números 210 al 223.

El 27 de diciembre, egresan de la Escuela Militar de Aeronáutica, obteniendo el grado de Alférez de la Fuerza Aérea, y el respectivo Diploma, de Piloto Aviador Militar los siguientes alumnos, pertenecientes a la Promoción "Cnel. Adhemar Saenz Lacueva"\$

Brevet de P.A.M; No. 290 Alf. Carlos, C^noura

u i! 11 No. 291 " Julio Cla^ijo

» i! « No. 292 i! Elio Cufre

Brevet

de

P.A.M.

No. 293

Alfo

Nelson Garrido

It

ii

u

No. 294

if

Ramon Martinez

ft

u

i i

No. 295

if

Carlos Flebbe

it

Ii

if

No. 296

11

Juan J. da Silva

n

si

tf

No. 297

11

Miguel Sunol

;i

n

11

No. 293

if

Esteban Casariego

1!

ii

it

No. 299

f1

Ahiva Berriel

H

tf

(i

No. 300

if

Nery Santos

u

Ii

ti

No. 301

if

Oscar Vilche

ii

Ii

ii

C\J

o

m

o

o

it

Lorenzo de Medina

u

11

ft

No. 303

if

Eduardo Gestido

n

11

11

Mo. 304

it

Hugo Parentini

ii

If

ii

lr\

a

0

0

Js;

ii

Humberto Sena

u

11

it

No. 306

if

Enrique Nassutti

it

11

it

52!

0

•

Uu

0

-0

it

Homero Abella

Los Alfereces Elio Cufre y Ramon Martinez, reciben su despacho de oficial, luego de la finalizacion del Curso de Pasaje de Grado para Sargentos leros.

Conjuntamente con esta promocion se recibe tambien corno Alf. (TE) Jose Bueri Figueroa.

Ese dia obtienen el grado de Cabo de la Fuerza Aerea y el Diploma correspondiente de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos;

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 75 Cbo. Elbio Munoz
u n :i 11 ,! No. 76 Cbo. Anibal Iglesias

El 24 de febr. de 1959, reabre sus puertas el Museo Nacional de Aviacion (hoy Museo Aeronautico) en su nueva ubicacion, en cinco galpones, situados en el predio de la Exposicion Nacional de la Produccion, sobre la Avda. Centenario.

El 12 de marzo de 1959 es nombrado Inspector Interino de la Fuerza Aerea, sucediendo al Sr. Brig. Don Gualberto F. Trelles, el Cnel. (PAM) Don Conrado A. Saez.

En el mes de mayo de 1959» comienzan un curso de calificacion de aviones a reaccion, tres oficiales de la Armada de la hermana Republica Argentina. Este curso se realiza en el Grupo de Aviacion No. 2 (Caza) con aviones T-33 y finalizo el 4 de agosto de ese afto, con la entrega de las alas de Piloto Aviador Militar a estos Sres. Oficiales.

El 6 de agosto de 1959» se crea el !: Servicio de Administracion y Suministros de la Fuerza Aerea :: (S.A.S.F.A.). Este Servicio to-

ma a su cargo la administracion ds los rubros que hasta ese momento eran responsabilidad de la Intendencia del Ejercito y la Marina, Su primera sede fue en el local de la Inspeccion General de la Fuerza Aerea en las calles Uruguay y Yi.

El 22 de octubre y el 26 de noviembre de 1959» se crean respectivamente la Comision Calificadora de Servicios Militares y el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aerea, Dando de esta manera un paso mas hacia la consolidacion de la organizacion de la Fuerza Aerea,

El 21 de diciembre de 1959* terminan sus cursos y egresan como Alfereces de la Fuerza Aerea los siguientes alumnos de la Escuela Militar de Aeronautica, pertenecientes a la Promocion Tte.22 Alfredo Rinaldis

Brevet

de

e

s>

•

X

o

No. 308

Alf

. Victor Balbi

n

tt

St

No. 309

tt

Ruben D. Terra

u

it

Si

No. 310

tt

Sergio Badano

H

St

tt

No. 311

st

Carlos Escuder

tt

tt

tt

No. 312

it

Julio Gutierrez

i?

St

ts

No. 313

tt

Julio Aimada

It

t;

IS

No. 314

tt

Abelardo Rios

n

ss

tt

No. 315

st

Julio A. Brites

t;

tt

St

No. 316

tt

Humberto Arione

St

tt

it

No. 317

tt

Heraclio Abelleira

is

tt

tt

No. 318

it

Washington Saldivia

i?

tt

SI

No. 319

If

Julio Fasana

tt

tt

tt

No. 320

St

Arnoldo Cambon

tt

tt

tt

No. 321

ft

Edison Rosas

st

tt

St

No. 322

St

Gisleno Cuadrado

tt

tt

St

No, 323

ft

Roque Aita

tt

tt

t;

No. 324

tt

Damaso H. Cuadro

tt

tt

tt

No. 325

(f

Alejandro Wilson

tt

«t

tt

No. 326

ft

Jorge de la Liana

tt

tt

st

No. 327

tt

Gerardo Garcia

tt

tt

tt

No. 328

ft

Guillermo Ferreiro

como Navegantes Diversos Roles

los siguientes alumnos

Brevet

de

N.D.R.

No. 12 Alf.

Joel L. Otero

tt

ts

ii

No. 13

St

Mario G. Conde

Y como Alferces Tecnicos Especialistas los siguientes Sgts.
leros. alumnos del Curso para Oficialess

Alferez (TE) Jose A. Grisolia

Alferez (TE) Juan A. Buzo

" u Carlos M. Alvarez

" 11 Ramon Clastornik

Tambien en ese dia reciben el Brevet de Piloto Aviador hili-
tar de Tropa y la jerarquia de Cabo, los siguientes alumnos del
Curso de Pilotaje de Tropa de la Escuela Militar de Aeronautica.

Brevet

de]

e.AoM.

de

Tropa Mo. 77

Cbo.

Pedro E. Barrios

it

it

it

it

tt

No. 78

i?

Jose Ma. Valdenegro

;t

tt

it

it

it

No. 79

Si

Jose I. Barrios

t?

tt

it

tt

it

No. 80

f i

Jose A. Estela

tt

it

(?

it

tt

No. 81

ft

Jose G. Graviz

it

t;

it

tt

ft

No. 82

ft

Jesus Ø. Pintos

it

it

it

tt

ft

No. 83

it

Hugo J. Rondeau

- LA CONSOLIDACIÓN -

En esta década que comienza, puede decirse que la Fuerza Aérea va consolidando su organización general, para así poder cumplir con mayor efectividad los cometidos que su misión le imponen. Esto se va produciendo paulatinamente de acuerdo a las circunstancias y necesidades de cada situación y a la evolución lógica que va teniendo esta nueva Fuerza dentro del contexto de las Fuerzas Armadas.

Con fecha 15 de febrero de 1960 asciende al Grado de Brigadier, el Cnel.(PAPi) Don Conrado A. Sáez y el 22 de marzo es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, pues hasta ese momento era Inspector Interino.

Con el paso de los años y el cambio del tipo de aviones que se encuentran en uso en la Fuerza Aérea, hace que cada vez sean menos los aparatos que puedan aterrizar en el Aeródromo de Boiso Lanza, donde se realizaban hasta este año la mayor parte de la recorrida general de los motores y en lo posible de la célula de los aviones, allí también se encontraba el Depósito General de Repuestos de la Fuerza Aérea. Para subsanar esto, el 22 de setiembre de 1960 se traslada la División Mantenimiento de la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios, al costado del Hangar de la Base Aérea No. 1 en Carrasco, donde dará servicios a partir de ese momento a toda la Fuerza Aérea, sin limitaciones y sin desplazamientos.

El primer y más importante paso que dará la Fuerza Aérea en

cuanto a consolidar su nueva organización tiene lugar el 11 de octubre de 1960, cuando por el Decreto No. 24366 del Poder Ejecutivo se reglamenta el Artículo primero de la Ley No. 12070 del 4 de diciembre de 1953 (Ley de creación de la Fuerza Aérea). Por este Decreto que se pone efectivamente en funcionamiento el 9 de julio de 1965» aunque un año o más con anterioridad ya se habían nombrado destinos con nuevos cargos, se integran los Comandos Aéreos de la siguiente manera:

A- Comando Aero Tactico (CAT)

1) Brigada Aerea I, integrada por los Grupos de Aviacions
No. 2 (Caza); No. 3 (Bombardeo); Mo. 4 (Transporte) y
No. 5 (Busqueda y Rescate)

2) Brigada Aerea II, integrada por el Grupo de Aviacion
No. 1 (Reconocimiento Tactico)

B- Comando Aereo de Entrenamiento (CADE)

1) Escuela de Comando y Estado Mayor Aereo (ECEMA)

2) Escuela Militar de Aeronautica (EMA)

3) Escuela Tecnica de Aeronautica (ETA)

C- Comando Aereo de Material (CAM)

1) Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento (BMA)

2) Brigada de Comunicaciones y Electronica (BCyE)

3) Direccion de Aerodromos

Esta sera, salvo alguna pequena modificacion, como la desaparicion de la Direccion de Aerodromos, o la creacion de nuevos Grupos de Aviacion, la organizacion definitiva en que se basara la Fuerza Aerea.

El 22 de noviembre de 1960 arriban dos aviones C-47, cedidos por la Fuerza Aerea de los Estados Unidos de America a la Fuerza Aerea Uruguaya, de acuerdo al pacto MDAP, son asignados al Grupo de Aviacion No. 4 (Transporte) y se les matricula con los Nos. 512 y 513.

El 21 de diciembre de 1960, terminan sus cursos la Promocion I! Cap. Coralio C. Lacosta", recibiendo el despacho de Alférez los siguientes alumnos

Brevet

de

P.A.M.

No. 329

Alf.

Ariel ferez

n

it

"

No. 330

it

Mario Consens

n

it

fi

No. 331

tt

Roberto Leira

li

n

ft

No. 332

it

Carlos Munoa

ft

ft

ft

No. 333

t;

Carlos Pucholo

1!

ft

ti

No. 334

tt

Javier Bentancor

- Pag.

116

-

Brevet

de

P.A.M. No.

335 Alf

. Miguel Laso

It

it

« No.

336 ”

Jose Villamil

tt

tt

” No.

337 «

Ramirez Gonzalez

it

it

” No.

333 ”

Geronimo Cardozo

it

it

” No.

339 n

Hugo Soto

it

t;

” No.

340 «

Wellington Acevedo

;;

it

” No.

341 ”

Antonio Iglesias

it

tt

” No.

342 ”

Walter Vives

tl

It

” No.

343 11

David Puchot

it

it

” No.

344 ”

Carlos Zarate

Como Naveg.

antes Divcrsos

Roles los siguientes alumnos

Brevet

de

N.D.R. No.

14 Alf.

Carlos • rt -. Grezzi

-

it

11 No.

15 :t

Delco H. Almada

tt

it

” No.

16 «

Oscar H. Vallejo

it

it

” No.

17 "

Walter I. Robaina

Y como Alferez Tecnico Especialista el siguiente Sgto. es
alumno del Curso para Oficiales

Alferez (TE) Cesar R. Tarocco

Los días 7 de setiembre y 6 de diciembre de 1961 se reciben
respectivamente dos aviones 0-47 que serán matriculados con los
Nos. 514 y 515 de acuerdo al Convenio de Asistencia Reciproca
con los Estados Unidos de America, ambas máquinas fueron asig-
nadas al Grupo de Aviación No. 4 (Transporte).

Para sustituir los aviones Ryan "Navion" ambulancia en uso
en la Fuerza Aerea, desde fines de la década del 40 se adqui-
rieron dos aviones Cessna 182 "Skylane" con motor Continental
de 230 IIP. Dichos aviones vinieron encajonados y fueron arma-
dos en el Aerodromo Angel 3. Adami. El 6 de noviembre de 1961

so les matriculo con los Nos. 523 y 524.

El 21 de diciembre de 1961, reciben sus despachos de Alforeces los alumnos pertenecientes a la Promocion "Cnel. Felipe Gutierrez"

Brevet de P.A.M. No. 345 Alf.

" " " No. 346 "

" « » No. 347 "

" » « No. 348 "

" " " No. 349 11

" " " No. 350 "

" " " No. 351 "

- Pag. 117 -

Asdrubal Curbelo

Ricardo Zecca

Ruben Fernandez

Jorge Mac Eacnen

Walter Martinez

Ariel Ferre

Yamandu Camacho

Brevet

de P.A.M.

No. 352

Alf.

Miguel Olivera

II

ii ti

No. 353

is

Cesar Borucki

It

11 Si

No. 354-

ii

Adolfo Cachon

II

11 i!

No. 355

si

Nestor Arrigoni

11

II 13

No. 356

Si

Jose Porro

II

t'l It

No. 357

SI

Enrique Crossa

tl

u :i

No. 353

il

Jorge Pedragosa

SI

SI S3

No. 359

IS

Carlos horaes

II

It II

No. 360

IS

Walter Pintos

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes aluinnoss

Brevet de N.D.R. No. 18 Alf. Jose E. Fulladosa

" " 11 No. 19 " William Demattias

" " " No. 20 " Julio H. De Sosa

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas los siguientes Sgts.
leros., alumnos del Curso para Oficialess

Alf.(TE) Ismael Green

11 n Juan Calvo

El 12 de febrero de 1962 asciende a Brigadier de la Fuerza
Aerea el Cnel. (PAM) Don Remo Laporta, quien se habia recibido
de Alferez en la Escuela Militar, en el ano 1937.

Aprovechando la fecha del 17 de marzo de 1962, se inaugura
la nueva sede de la Inspeccion General de la Fuerza Aerea, en

los edificios levantados para tal fin en el Aerodromo "Cap. J.

M. Boiso Lanza". La mudanza habia comenzado el dia 7 de diciembre de 1961.

En ese año de 1962 la Fuerza Aerea recibe por el Convenio de Ayuda Reciproca con los Estados Unidos de America (MAP) cuatro aviones, C-4-7, mas. Dos llegan el 6 de abril, se les matriculo 516 y 517, y los otros dos arriban el 15 y el 17 de diciembre y se les matriculo con los Nos. 518 Y 519.

Respondiendo al impetuoso avance tecnologico que, sobre todo en el campo de la electronica, viene alcanzando a equipos y procedimientos, la Fuerza Aerea el 6 de julio de 1962, organiza el Servicio de Comunicaciones y Electronica (luego Brigada de Comunicaciones y Electronica), en el que se establece un unico mando tecnico en la especialidad y agrupa a todos los medios en personal y material bajo esa Direccion.

El 21 de diciembre de 1962 reciben los despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea los alumnos pertenecientes a la promocion

"Gral. Medardo R. Farias":

Brevet

de

P.A.Mo

No. 36I

Alf.

Artigas Fernandez

it

it

it

No. 362

it

Jose San Martin

it

it

ft

No. 363

w

Juan Martinez

it

n

n

No. 364

it

Roberto Ferradas

Si

Si

11

No. 365

it

Fredy Prieto

It

11

it

No. 366

ii

Victor Gonzalez

It

ft

13

Noi 367

tt

Erich Buhl

It

if

tt

No. 368

it

Mario Cipolina

tt

If

It

No. 369

tt

Julio Araujo

it

ft

tt

No. 370

tt

Servando Cid de la Paz

If

II

It

No. 371

si

Horst Buhl

tt

It

ft

No. 372

11

Eros Carbajal

ft

31

ft

No. 373

it

Edward Castro

St

It

It

No. 374

tt

Rolando Fernandez

tt

tt

It

No. 375

tt

Oscar A 'achado

tt

It

It

No. 376

it

Eduardo Aguirre

tl

tl

It

No. 377

tt

Mario Gurbindo

II

It

ft

No. 378

si

Ramon Suarez

tt

ft

It

No. 379

tt

Enzo Scarone

It

11

ft

No. 380

ft

Walter Dopazo

tl

It

If

No. 381

u

Juan Sienna

tt

tt

tt

No. 382

tt

Ariel Paganini

II

It

ft

No. 383

it

Guzman Falagian

It

It

it

No. 384

it

Enrique Marfetan

tt

it

tt

No. 385

tt

Alfredo Sanchez

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 21 Alf. Juan A. Braun

" " " No. 22 11 Luis H. Otero

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas los siguientes Sgts.
leros., alumnos del Curso para Oficialess

Alf.(TE) Manuel Villamil

" " Julio Dimperio

" " Carlos Flores

Se conmemora el cincuentenario de la creación de la Fuerza Aérea con grandes festejos a los que concurrieron delegaciones de países amigos. Ese 17 de marzo de 1963 por primera vez desfilaron los Cuerpos de Alumnos de la Escuela de Formación con la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea de reciente creación, que

ha tornado esa día como fecha natal.

En el año 1963 llegaron para la Fuerza Aérea, 2 aviones C-47 por el pacto de Ayuda Mutua, fueron recibidos el C-47 D matrícula FAU No. 520 el 31 de mayo y el C-47 A matrícula FAU No.

521 el 17 de julio.

El 22 de junio, se realizó el histórico vuelo que cumpliera el 21 de junio de 1913 el precursor Gral. Don Cesáreo L. Berisso, en el Farrán de la primitiva Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, hasta la playa Mar del Plata. De esta manera la Fuerza Aérea le rindió un calido homenaje nacional a su primer aviador. En esta instancia el Gral. Berisso fue pasajero emocionado en un avión Cessna de la Fuerza Aérea.

Al darse de baja los aviones B-25* el 7 de agosto de 1963* que componían el Grupo de Aviación No. 3 (Borabardeo), se le adjudica un material de vuelo diferente aunque multimotor, como fueron los C-47 y los T-11 que lo forman a partir de ese día. Pero recién el 17 de setiembre de 1964- se le cambia de denominación pasando a llamarse Grupo de Aviación No. 3 (Transporte) por la Resolución del Poder Ejecutivo inserta en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea de esa fecha.

El 21 de diciembre de 1963 reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos pertenecientes a la promo-

cion 1, Cincuentenario de la Aviacion Militar 5 '

Brevet de P.A.M. No. 386 Alf, Eduardo Lepere

It

II

No. 387 "

Jorge Acufia

tl

t!

No. 388 »

Victor Fay

It

ft

No. 389 "

Fernando Cardozo

It

No. 390 "

Jose Mayo

ft

II

No. 391 "

Nelson Huguet

If

If

No. 392 5 '

Alfredo Amengual

If

If

No. 393 "

Alberto Munoz

If

ft

No. 394- 11

Hugo Carrera

u

ft

No. 395 "

Hugo Spinatelli

Conjuntamente con esta Promocion de Pilotos Aviadores Militares, se recibieron los Sub-Tenientes de la Fuerza Aerea de Bolivia Julio Argandofta 9 Victor Guzman y Arturo Camacho, en usufructo de becas otorgadas por nuestra Escuela.

Como Navegantes Diversos Roles?

Brevet de N.D.R. No. 25 Alf. Hector de los Santos

1! ,s 11 No. 26 " Felix A. Tornoni

1! " n No. 27 " Enrique Echegoyen

Con la fecha del 24 de diciembre de 1963 se le asigna un nuevo y definitivo asentamiento en la Base Aerea No. 1 al Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate) el que en febrero de 1964 culmina su traslado al Aeropuerto x, l acional de Carrasco.

Con fecha 1^ de febrero de 1964 asciende al grado de Brigadier de la Fuerza Aerea el Cnel.(PAM) Danilo Sena.

El 5 de junio de 1964 por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aerea No. 977 > fue creada la Comisión de Aerodromos por la cual se crea la Dirección de Aerodromos. Mas tarde el 15 de diciembre de 1964, por decreto No. 24612 inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 5533» se reglamento la organización y funcionamiento del Servicio de Aerodromo en las Bases Aereas, siendo su misión primordial la vigilancia y seguridad de las Unidades del Aerodromo.

Para renovar la dotación del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate) el día 27 de julio de 1964, se reciben dos helicópteros "Hiller" (UH-12E) H-23F> con motor Lycoming de 305 HP, por el pacto MAP, los cuales fueron matriculados 026 y 027.

Por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aerea No. 995 de fecha 20 de octubre de 1964, se organiza el Estado Mayor General de la Fuerza Aerea, quedando constituido de la siguiente maneras

a) Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aerea

b) Ayudantía

c) A/1 Sub Jefatura para Personal

A/2 " " " Inteligencia

A /3 15 " " Operaciones

A/4 " " " Logística

El 21 de diciembre de 1964, reciben los despachos de Alfereces, los alumnos de la promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas"s

Brevet de P.A.M. No. 396 Alf. Angel Piriz

" " " No. 397 11 Jose Sosa

" " " No. 398 " Jorge Mendez

" " " No. 399 15 Leopoldo Heimann

" " " No. 400 " Lazaro Bachechi

H

Brevet de P.A.M, No. 4-01 Alf. Alfredo Arrambide

it

n

n

u

ii

it

ii

ti

it

ii

No. 402

No. 403

No. 404

No. 405

Hugo Reboledo

Pedro Nicolini

Miguel Quinelli

Ramon Amilivia
Ego Correa Luna

No. 406

El Alf. A. Piriz, recibio su despacho de Oficial, luego de la finalizacion del Curso de Pasaje de Grado de Sgts. leros. Conjuntamente con esta promocion de Pilotos Aviadores Mili-

tares se recibieron los Sub-Tenientes Jose Cespedes y Aristides Caflete de la Fuerza Aerea del Paraguay, los cuales pasaron al afio proximo a la Base de Durazno donde efectuaron el curso avanzado de vuelo y al finalizar este, al Grupo de Aviacion No. 2 (Caza) donde recibieron instruccion de T-33.

Como Navegantes Diversos Roles;

Brevet de N.D.R. No. 28 Alf. Ricardo Miranda
" ,! " No. 29 " Norberto Araujo

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas, los siguientes Sgts. leros., alumnos del Curso para oficiales

Alf.(TE) Anibal Lopez
u " Ariel Cardozo

" " Agustin Raffo

11 ! ' Bernabe w artinez

El 2 de abril de 1965 se recibe en la Brigada Aerea I, un C-47D por el pacto MAP el cual se matriculo con el No. 522. Tambien por el pacto MAP ese afio se reciben 8 aviones Cessna U 17 A "Skywagon" de motor continental a inyeccion de 260 HP.

El primero el 18 de agosto y los restantes el 17 de setiembre, los que fueron matriculados con los Nos. 750 al 757? se distribuyeron a las Unidades como aviones estafetas y ambulancia.

Tambien en este afio de 1965 como estaba dispuesto por el decreto No. 24366 y por la Orden de la Inspeccion General de la Fuerza Aerea No. 1040 del 9 de julio, se integran los Comandos Aereos de la manera descripta anteriormente.

El 21 de diciembre de 1965s reciben los despachos de Alferes los alumnos de la promocion "Gral. Victoriano Rovira n s Brevet de P.A.M. No. 407 Alf. Shandelaio Gonzalez

" " " No. 408 " Jose Gonzalez

,f 11 " No. 409 " Roberto Amorin

11 11 it Mn Lin » T7TK-5 rN T?-5

Brevet de P.A.M. No. 4-11 Alf. Clemente Pascale

" " 11 No. 4-12 " Henry Solano

" ,f 11 No. 4-13 u Sebastian Falero

" " " No. 4-14- « Anibal Iglesias

El Alf. A. Iglesias, recibio su despacho de Oficial, luego de la finalizacion del Curso de Pasaje de Grado de Sgts.leros.

Conjuntamente con esta promocion de Pilotos Aviadores Militares, se recibieron los Sub-Tenientes de la Fuerza Aerea Boliviana, Vito Ramirez y Edgar Salas.

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas, los siguientes Sgts.leros., alumnos del Curso para Oficialess

Alf.(TE) Nelson H. Canales
u 11 Anibal Fleitas

H 11 Avelino Rodriguez

11 " Saul A. Lopez

Con fecha 12 de febrero de 1966 asciende al grado de Brigadier de la Fuerza Aerea el Cnel.(PAM) Juan A. Villanueva.

Al pasar a retiro el Brig.Don Conrado Saez, por iraperio de la Ley, es nombrado Inspector General de la Fuerza Aerea, el Brig. Don Remo Laporta. Durante el ano 1966, se cumplen varios aniversarios de los cuales el cincuentenario de la creacion de la Escuela Militar de Aeronautica es el mas importante. Tambien se recuerdan, entregandoles una medalla de oro a sus protagonistas, el triunfo del Raid Buenos Aires - w endoza (R.A.) por el

entonces Tte.22 Cesareo L. Berisso, y el primer cruce del Rio de la Plata en avion por un uruguayo, el entonces Alf. Esteban Cristi.

El 23 de junio de 1966 se reciben por el pacto MAP dos helicopteros Hiller H-23 F mas, los cuales se asignan al Grupo de Aviacion No. 5 (Busqueda y Rescate) y se les matricula con los Nos. 028 y 029.

El 21 de diciembre de 1966 reciben los despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea los alumnos de la promocion l! Cincuentenario de la Creacion de la Escuela Militar de Aeronautica":

Brevet

de

P.A.M. No. 4-15 Alf.

Jose w alaquin

11

u

» No. 4-16 "

Daniel Barral

11

ii

52J

0

•

-r

Adolfo Pereyra

It

it

" No. 4-18 »

Julio Diaz

11

u

" No. 4-19 “

Nestor Pimienta

It

ft

" No. 4-20 »

Roberto Abadie

Brevet

de

P.A.Ii. No. 421 Alf

. Rolando Paller

(t

if

" No. 422 »

Ruben Antela

ft

ff

” No. 423 »

Ruben M. Gomez

It

l(

" No. 424 «

Hector Fernandez

ft

ft

" No. 425 "

Georges Irman

11

if

11 No. 426 «

Erling Ølsen-Boje

U

II

» No. 427 "

Eduardo Camps

It

if

” No. 428 »

Carlos Braida

it

ft

” No. 429 "

Jose Vadell

ft

fl

” No. 430 »

Nelson Webbe

ft

11

” No. 431 »

Jose Delgado

fl

it

" No. 432 »

Mario Munoz

” “ ” No. 433 ”

Como Navegantes Diversos Roles?

Damaso Sosa

Brevet

de

N.D.R. No. 30 Alf.

Jose Besenzoni

IV

11

" No. 31 ”

Washington Silveira

ft

it

” No. 32 ”

Ruben Silva

ft

it

” No. 33 ”

Antonio Goncalvez

ft

:t

» No. 34 “

Aldo Picerno

fl

n

52!

0

0

Eduardo Olivers

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas los siguientes Sgts.
leros., alumnos del curso para Oficialess

Alf.(TE) Felix Barreto

” ” Pauliho S. Benitez

” ” Baltasar De Maria

A1 haber sido elegido por la voluntad popular el ultimo do-
mingo de noviembre de 1966, Presidents de la Republica, asume

esta alta investidura el 12 de marzo de 1967 el Gral.(PAM)(R) Don Oscar D. Gestido, quien lamentablemente fallece pocos meses mas tarde, el 6 de diciembre de 1967.

El 7 de marzo de 1967 es nombrado Inspector General de la Fuerza Aerea el Brig. Don Danilo Sena, relevando al Brig. Don Remo Laporta, el dia 9 de marzo del corriente.

El 21 de diciembre de 1967* reciben los despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea, los alumnos de la promocion !I Cnel.Jose Luis Ibarra”?

Brevet de 'P.A.M. No. 434 Alf. Ariel Miguez

51 !! ” No. 435 ” Wilfredo Guerra

” » » No. 436 ” Carlos Schopf

” ” ” No. 437 ” Mario A. Scarzella

Brevet

de P.A.M.

No. 438

Alf.

Armando u tero

If

ft ft

No. 439

tt

Carlos A. Lopez

(1

ft ft

No. 440

;t

Julio Canedo

tv

It It

No. 441

M

Jose Berastegui

ft

•

tt ft

No. 442

it

Athos Pallas

tt

ft ft

No. 443

it

Waldemar Burgueno

\$1

ft If

No. 444

it

Ramon Souza

ft

If It

No. 445

it

Carlos Corbo

Conjuntamente con este promocion de Pilotos Aviadores Militares se recibio el Sub-Teniente de la Fuerza Aerea Boliviana Adhemar Zambrana.

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 36 Alf. Julio C. Barrios

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas, los siguientes Sgts. leros., alumnos del Curso para Oficialess

Alf.(TE) Waldenkolk Dos Santos
" M Juan A. Bonifacino

Con fecha 12 de febrero de 1968 asciende al grado de Brigadier de la Fuerza Aerea el Cnel.(PAM) Don Jose Perez Caldas.

El 21 de dicierabre de 1968, reciben los despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea, los alumnos de la promocion r, C/F Jose Carrasco y Galeano n s

Brevet

de P.A.M.

No. 446

Alf.

Andres Milovidov

II

it it

No. 447

it

Ricardo Rodriguez

It

11 u

No. 448

tt

Juan Rodriguez

If

u it

No. 449

tt

Hector Angellini

tt

si tt

No. 450

tt

Julio Campos

If

ti tt

No. 451

tt

Francisco Mattos

ft

ft ft

No. 452

it

Roberto Fonticiella

If

it it

No. 453

it

Carlos Franchi

ft

w tt

No. 454

it

Horacio Sasson

tt

it it

No. 455

it

Celestino Villanueva

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 37 Alf. Leon Cabrera

11 " " No. 38 " Bernabe Gadea

Y de Alfereces Tecnicos Especialistas, el siguiente Sgto.12,
alumno del curso para Oficialess

Alf.(TE) Wilson Feijo Sosa

Con fecha 12 de febrero de 1968 asciende a la jerarquia de Al
ferez de la Fuerza Aerea un Sgto.12(PAh) que terraina el Curso de

Pasaje de Grado para Sgts.1eros.(PAM).

Alf. Jose Graviz

SI 4- de marzo de 1969? por el decreto No. 24-886, se cambio
la denominacion del Grupo de Aviacion No. 1 (Reconocimiento
Tactico) por el de Grupo de Aviacion No. 1 (Instruccion y En-
trenamiento) pues el referido Grupo ha tornado las funciones
del Centro de Entrenamiento e Instruccion, que funcionaba en
la Brigada Aerea II desde 1953? en que se recibe a toda la pro-
moción del año 1952? para completar su instruccion de vuelo.

Para renovar el material de vuelo de transports liviano eje-
cutivo, que hasta ese momento era provisto por un avion UC-4-5
y un AT-11 modificado en los Talleres de la Direccion General
de Talleres, Almacenes Generales y Servicios como avion de trans-
porter se adquirieron dos aviones Beechcraft "Queen Air" 1 U-8F
en los Estados Unidos de America, los que arribaron al Aero-
puerto de Carrasco el dia 17 de marzo de 1969* Estos aviones
bimotores con motores Lycoming fueron tralados en vuelo por la
ruta del Pacifico, por tripulaciones de la Fuerza Aerea y se
los matriculo con los Nos. 54-0 y 54-1.

El 1^ de junio de 1969? la Fuerza Aerea se hace cargo en
forma total del Aerodromo de "La Calera" en el Depto. de Lava-
lleja, designando como Jefe del Destacamento a un Sr. Oficial.

En este Aerodromo funciono el Aero Club de Minas, durante
la decada de los años cuarenta. Luego fue usado esporadicamen-

te por la Aeronautica Militar y la Fuerza Aerea, habiendose efectuado allí varias maniobras de la Escuela Militar de Aeronautica y de otras Unidades de la Fuerza Aerea. Este campo compuesto por varios padrones tiene una extension de 323 hectareas y media, con varias casas y construcciones.

Es de hacer notar tambien, que en forma paulatina la Fuerza Aerea se fue haciendo cargo del campo de la ciudad de Rivera "Cerro Chapeu !! que durante años sirvió como aerodromo de PLUNA y de la Aeronautica Militar habiendose instalado allí en los años cincuenta la Radio CX-C7 (Rivera) de la Fuerza Aerea.

El 23 de junio de 1969 se recibieron por el pacto "MAP"

2 aviones T-33 A a los que se adjudicó los Nos. 207 y 208.

Durante un largo periodo de tiempo, desde 1961 a 1970 en la Escuela Militar de Aeronautica el curso primario y secundario de vuelo, se efectuó en aviones T-6, al haber quedado radiados los aviones PT-19, PT-26 y "Chipmunk" de entrenamiento primario.

Para cumplir con el plan de desarrollo de la Fuerza Aerea, el 10 de junio de 1969 se recibieron por el pacto MAP

pacto MAP se recibieron cinco aviones Cessna cuadriplazas, de motor continental T-41D los que vinieron encajonados, por vía marítima. Se armaron en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y se les asignaron los Nos. 600 al 604. Posteriormente el 16 de marzo de 1971 se recibió otro avión T-41D al que se le matriculó con el No. 605 y el 9 de setiembre de ese año, otro, al que se le matriculó con el No. 606.

El 21 de diciembre de 1969 se recibieron los despachos de Alférezes de la Fuerza Aerea los alumnos de la promoción "Gral.(PAM) Oscar Diego Gestido 1.º"

Brevet

de 1.º

AoM*

No.

456 Alf.

Enrique Franco

u

it

ii

No.

457 "

Walter Alvarado

II

tt

ii

No.

458 "

Ruben Spinelli

it

it

ii

No.

459 "

Jorge Cobas

ti

ii

1!

No.

460 »

Jose Banfi

n

ii

11

No.

461 "

Rodolfo Leguisamo

it

it

ft

No.

462 "

Marcel Guasch

ii

it

11

No.

463 "

Enrique Ribero

si

ii

II

No.

464 "

Antonio Ruik

it

n

11

No.

465 «

Agustin Renaud

u

u

11

No.

466 »

Ruben J. Gomez

tt

ii

IS

No.

467 "

Juan A. Rodriguez

it

n

If

No.

468 "

Jose Suarez

Como Navegantes

Diversos

Rolesi

Brevet

de N,

,D.R.

No.

39 Alf.

Jose Garcia

ft

II

(1

No.

40 "

Jorge Mora

It

11

ft

No.

41 "

Ruben Feria

Y corao Alfereces Tecnicos Especialistas, los siguientes
Sgtos.leros., alumnos del Curso para Oficialess

Alf.(TE) Ileber Bustos
11 " Ruben Vlasanovich

11 11 Clorides Gomez

- LA ADAPTACION A LOS NUEVOS CAMBIOS -

En el correr de estos años, la Fuerza Aerea ha tenido que adaptar su funcionamiento a los nuevos requerimientos que le imponen las circunstancias que vive nuestro país, tanto en el ámbito interno como el externo. Esta década de los años setenta, ha sido para la Fuerza Aerea de arduo trabajo y su organización ha tenido algunas modificaciones para poder cumplir su

cometido. Así mismo la nueva Ley Organica de la Fuerza Aerea, a partir de 1978, da una definitiva definición, misión, jurisdicción y organización a nuestra Fuerza dentro del conjunto de las Fuerzas Armadas.

Por la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No.1335 del 22 de enero de 1970, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal del Ejercicio 1968, se sustituyen las denominaciones de Inspección General de la Fuerza Aerea e Inspector General de la Fuerza Aerea por las de Comando General de la Fuerza Aerea y Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea, respectivamente.

El 22 de enero y el 29 de mayo, se recibieron dos aviones T-33 A desarmados, por vía marítima, a los que se les adjudicó los Nos. 209 y 210.

El día 24 de febrero de 1970, se coloca la piedra fundamental del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" del escultor nacional don José Belloni en el lugar que tendrá su nuevo emplazamiento, en el centro de la Avenida de acceso al edificio del Cuartel General de la Fuerza Aerea.

De acuerdo al Plan Logístico No. 1 del año 1969 publicado en la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No. 1335 del 22 de enero de 1970, el Poder Ejecutivo autorizó la compra de dos aviones FOKKER F-27 "Friendship" 1 en Holanda, y creo un Agrupamiento Especial con el fin de traer estos aviones en vuelo desde Holanda hasta el Uruguay, Este agrupamiento estaba compuesto por 10 Oficiales entre pilotos y técnicos y 10 Técnicos

Especialistas, todos bajo el mando del Cnel.(PAM) Don Atilio Bonelli. Partieron de Schipol, Holanda, el día 17 de marzo de 1970 en los dos aviones a los cuales se les matriculó con los Nos. 560 y 561. Cruzando el Océano Atlántico Norte, por Islandia y Groenlandia hasta Canadá y de allí por los Estados Unidos y Vía Pacífico hasta Montevideo donde arriban el día 4 de abril al Aeropuerto de Carrasco, habiendo cumplido esta misión del cruce del Atlántico por primera vez con todo éxito.

El día 6 de marzo de 1970 se hace cargo del Comando General de la Fuerza Aérea el Brigadier don José Pérez Caldas por haber pasado a retiro obligatorio el Brigadier don Danilo E. Sena.

Y es ocupando esta vacante que asciende a Brigadier con fecha 12 de febrero el Cnel.(PAK) don Dante Paladini.

Por el decreto No. 24962 del 18 de agosto de 1970, inserto

en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1374- de fecha 2 de setiembre de 1970, se crea la Dirección del Transporte Aéreo Militar Uruguayo (TAMTJ). Es de hacer notar que el TAMU, nace como tal en el año 1959* al disponer el entonces Inspector General de la Fuerza Aérea, Cnel.(PAM) Don Conrado Sáez, que aviones de los Grupos de Transporte, efectúen vuelos regulares al interior de la República, de pasajeros y carga, en cumplimiento del plan de acción cívica trazado por la Inspección de la Fuerza Aérea, Los vuelos eran totalmente gratuitos, con dos frecuencias semanales los días martes y viernes.

Los martes el itinerario era Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Rivera - Tacuarembó y regreso. Y los viernes era Montevideo - Paysandú - Salto - Bella Unión - Artigas y regreso. Paralelamente a estos vuelos regulares, se efectuaban numerosos vuelos especiales, tanto al interior como al exterior, transportando delegaciones culturales y deportivas. Además era firme decisión de la Inspección de la Fuerza Aérea establecer correos aéreos regulares a diferentes países americanos a efectos de estrechar los vínculos de unión con países hermanos, a la vez que se acrecentaba la capacidad de Personal Navegante.

Es así que el día 10 de agosto de 1961, se inaugura el correo aéreo regular a la Rep. Argentina, comenzándose en la referida fecha por ser el día de la Fuerza Aérea Argentina, estableciéndose en forma rausual los primeros miércoles de cada mes. El 22 de octubre de 1961 se inaugura el Correo Aéreo Regular a la Rep. Federativa de Brasil, también con una frecuencia mensual, realizándose los segundos miércoles de cada mes. El 22 de fe-

brero de 1962 se inaugura el Correo a las Repùblicas de Bolivia y Paraguay, curapliendose una frecuencia mensual el cuarto miercoles de cada mes. Y el 9 de octubre de 1963 se inaugura el Correo a la Repùblica de Chile que quedo fijado en el tercer miercoles de cada mes.

Desde el ayo 1968 la Compafiia PLTJNA, habia suspendido sus vuelos regulares al interior de la Repùblica. En el ayo 1970, se efectuan gestiones para que la Fuerza Aerea se haga cargo de esos vuelos. Es asi que se publica la Resolucion No. 225^f del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, donde se inserta el Convenio entre la Fuerza Aerea y PLUNA , estableciendo los derechos y obligaciones de ambas organizaciones. De acuer-

(in P 1? * rpcjnl li^i nn nrvhori nVin - p"1 c\& 1090 r*nrrH an-

del pais.

El 4 de setiembre de 1970 arriba al Aeropuerto de Carrasco un avion C-47 recibido por el pacto MAP al que se raatricula con el No. 508, es el 22 avion C-47 que lleva esta matricula, el primero fue el 508 y se dio de baja. Tambien el 9 de noviembre de 1970, arriban los dos ultimos aviones C-47, que adjudica el MAP a nuestro pais y tambien se les numera con matriculas ya usadas en aviones C-47 dados de baja, con los Nos. 510 y ^ 11 , Estos aviones son traídos en vuelo por tripuiaciones uruguayas desde Panama a Montevideo.

Con el fin de dirigir, construir, mantener, proyectar, programar, etc. la Infraestructura de la Fuerza Aerea, por la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No. 1387 de fecha 11 de diciembre de 1970, se crea la Direccion de Ingenieria y Arquitectura de la Fuerza Aerea.

El 21 de diciembre de 1970, reciben los despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea los alumnos de la promocion "Sefior Jose Batlle y Ordofiez 1 '*

Brevet

de

P.A.M*

No. 469

Alf.

Hernaldo Garcia

1 !

It

tt

No. 470

tt

Alberto Castillo

U

It

tt

No. 471

tt

Selso Lima

It

U

tt

No. 472

tt

Walter Ghiorzi

n

tt

tt

No. 473

n

Gustavo Brozia

u

tt

it

No. 474

tt

Luis E. De Tomas

n

It

tt

No. 475

tt

Anibal Calvino

tt

tt

tt

No. 476

tt

Oscar Lumillo

it

tt

tt

No. 477

tt

Rafael Becerra

u

tt

w

No. 478

tt

Carlos Silva

u

tt

tt

No. 479

tt

Luis Fagundez

tt

tt

tt

No. 480

tt

Ariel Nieman

Y como Navegantes Diversos Roles;

Brevet de N.D.R No. 42 Alf. Juan Arispe

»» «» « No. 43 " Alfredo La Buonora

El 23 de diciembre de 1970, se procedió a dar recepción y

alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, dos helicópteros Bell UH-1H con motor Lycoming a reacción adquiridos por compra directa, a los que se matriculó con los Nos. 050 y 0¹* Estos aparatos vinieron a reforzar la dotación del Grupo de

Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate).

-io Ho fahr>prn 1Q71 recibe el desoacho de Alfe-

rez de la Fuerza Aérea el siguiente alumno de la proraocion "Sr. Jose Batlle y Ordoriez"s

Brevet de P.A.M. No. 4-81 Alf. Walter Gomez

El 6 de julio de 1971» al ser nombrado un Sr.Cnel. como Jefe» por primera vez, de la Unidad de Servicio del Aerodromo '•'Cap. Boiso Lanza" (U.S.A.C.B.L.) es la fecha en que se transforma el antiguo Servicio de Aerodromo en esta Unidad de Seguridad, cuya misión fundamental sería brindar seguridad a las Unidades y Organizaciones que en ese momento estaban basadas en el predio del Aerodromo hilitar "Cap. Boiso Lanza". Esta Unidad en 1979, daría lugar a la creación de la Brigada de Seguridad Terrestre.

Para completar la dotación del Grupo de Aviación No. 4- (Transporte) se adquirió en los Estados Unidos de América por compra directa, dos aviones de carga y pasajeros FAIRCHILD FH-227 D con turbinas Rolls Royce DART los que llegaron a Carrasco el 20 de julio y 7 de agosto de 1971> trasladados en vuelo desde los Estados Unidos de América por tripulaciones de la Fuerza Aérea y a los que se les matriculó con los Nos. 570 y 571.

El día 28 de julio de 1971, fallece en Montevideo el precursor, Gral.(PAM)Don Cesareo L. Berisso.

El 15 de noviembre de 1971, reciben los despachos de Alfe-

reces de la Fuerza Aérea los alumnos de la proraocion "Dr. Feliciano Viera"s

Brevet

(D

.A.M.

No. 4-82 Alf. Jose Kolins

ii

II

ii

No. 4-83

" Vladimir Tuley

SI

II

u

No. 4-84-

" Jose Pinon

II

II

ii

No. 4-85

" Sergio Da Silveira

It

II

it

No. 4-86

" Enrique Bonelli

It

II

I!

No. 4-87

" Carlos Semblat

It

It

11

No. 4-88

" Manuel Vilar

Como Navegantes Diversos Roles

Brevet de N.D.R. No. 44- Alf. Hugo Igenes

" " " No. 4-5 " Tabare De Leon

Y como Alfereces Tecnicos Especialistas los siguientes Sgts.
leros., alumnos del Curso para Oficiales;

Alf.(TE) Leonardo Garcia Filgueiras

" " Hugo Bequio

" " Hugo J. Rondeau

" " Luis A. Cardozo

- Pag. 131 -

Alf.(TE) Hugo Rodolfo Paez

11 " Jose Luis Piastre

El 17 de diciembre de 1971, se da de alta el avion Aerocommander 680 , bimotor, con motores Lycoming, al cual se matriculo 1 6 con el No. 501 (matricula que perteneciera al Beechcraft "Berraco chico 11 biplano) asignado a la Fuerza Aerea por el articulo 500 de la Ley 13892 (Aeronave utilizada para cometer presuntas infracciones fiscales aduaneras).

Con fecha 12 de febrero de 1972, asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAM)Don Jose P. Jaume.

De la promocion "Dr. Feliciano Viera" el 12 de febrero recibe su despacho de Alferes Navegante Diversos Roles'.

Brevet de N.D.R. No. 46 Alf. Juan C. Rodriguez

Debido a la lucha que libraban las Fuerzas Armadas, para preservar el orden, en todo el pais, subvertido por la sedicion, y la necesidad de contar con Oficiales que llenaran los cuadros de mando, es que se adelanto en mas de tres meses la terminacion de los cursos en la Escuela Militar de Aeronautica y a la promocion "Gral.(PAM) Cesareo L. Berisso" les fue entregado sus despachos de Alferes de la Fuerza Aerea el dia 15 de setiembre de 1972 ;

Brevet

de

P.A.M.

No. 489 Alf.

Walter Rigo

tt

I!

tt

No. 4-90

tt

Enrique Montenegro

u

It

it

No. 491

If

Juan A. Falco

it

It

it

No. 492

If

Gerardo n aurente

it

It

tt

No. 493

tt

Gustavo Barrios

n

ft

it

No. 494

ft

Ramon Rodriguez

11

ft

tt

No. 495

ft

Luis Ramirez

11

It

it

No. 496

ft

Hugo Silveira

11

t;

n

No. 497

If

Carlos Sosa

it

tt

it

No. 498

tf

Atalivar Murialdo

it

it

tt

No. 499

tt

Miguel Schiavo

!«

it

it

No. 500

It

Juan Marset

It

tt

12

No. 501

It

Alfredo Fresia

It

tt

tt

No. 502

It

Jose Acosta

ft

tt

it

No. 503

ft

Edgardo Menendez

It

it

it

No. 504

(1

Luis Rodriguez

ft

it

tt

No. 505

ft

Hugo Velazquez

ft

it

n

No. 506

ft

Nelson Pieruccioni

It

it

it

No. 507

It

Alfredo L. Campos

- Pag.

132 -

Brevet de P.A.M. No. 508 Alf. Alcides Luzuriaga

" " 11 No, 509 " Prombo Martinez

Y como Navegantes Diversos Roles %

Brevet de N.D.R. No, 4-7 Alf. Jorge Ramella

II

II

" No. >+8 »

Alejandro Lopez

II

» No. 49 "

Carlos Grenno

(1

0

ir\

•

0

Ricardo Arias

I!

“ No. 51 ”

Roberto Caceres

If

If

" No. 52 . "

Gustavo Urban

El 27 de marzo de 1973, se crea el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento por el Decreto No. 216/73* con jurisdicción y control en todo el espacio que cubre el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales. El Comando principal de este Centro Coordinador, estará ubicado en el Aeropuerto Nacional de Carrasco. Estos Servicios de Búsqueda y Salvamento, estarán organizados de conformidad con las normas y métodos recomendados en el anexo 12 de la OACI, por la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay con la colaboración de la Fuerza Aérea Uruguaya, que tendrá a su cargo la provisión de sus instalaciones y sus medios. También cooperarán la Armada Nacional, el Ejército y la Policía.

El 23 de julio de 1973, se da de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea un helicóptero marca Bell UH-1H al que se le adjudica la matrícula 052.

Y el 13 de setiembre de 1973» se recibe el avión Fairchild FH-227 D con motores Turbo-hélices Rolls-Royce, que fue traído en vuelo desde los Estados Unidos de América, por tripula-

ción de la Fuerza Aérea Uruguaya. Este aparato vino a sustituir al similar que se perdió en la Cordillera de los Andes en el año anterior. Su adquisición se efectuó por medio del seguro del avión perdido. Se le matriculó con el No. 572.

El 21 de diciembre de 1973» reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos pertenecientes a la promoción "Gral. CPAM) Don Esteban Cristi u s

Brevet de P.A.M. No. 510 Alf. Fernando Figueroa

it

il

II

It

No. 511

No. 512

No. 513

No. 51^

No. 515

- Pag. 133

Jorge G. Sangenis

Jose Bonilla

Francisco S. Alonso

Jorge D. Vicente

Renato Fratta

Brevet de P.A.M. Ho. 516 Alf. Arnoldo G. I'nlenfeld

!l " " No. 517 " Ariel M. Alvarez

n " u No. n Rafael L. Bianco

u " 51 No. 519 11 Ernesto I. Martinez

Y como Navegantes Diversos Roless

Brevet de N.D.R. No. 53 Alf. Arturo Guedes

It

II

11

No. 54-

11

Nebio Olivera

It

II

11

No. 55

II

Pedro Ø. Barrera

II

It

11

No. 56

II

Jose L. Vignoli

It

II

tf

No. 57

11

Carlos A. Eirale

II

II

11

12!

0

•

00

It

Raul J. Latorre

II

II

11

No. 59

It

Gustavo J. Souto

IT

II

(1

No. 60

ft

Mario S. Musto

II

tf

11

No. 61

11

Alberto G. Bolato

De acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 14-7 de la Ley No. 14-.157 (Ley Organica de las Fuerzas Armadas), con fecha 21 de febrero de 1974- se asciende al grado de Brigadier General al Brig.Don Jose Perez Caldas, Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea.

El 7 de marzo de 1974-, es designado y torna posesion de su nuevo cargo como Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea el Brig. Don Dante Paladini, quien a su vez ese mismo dia asciende al grado de Brigadier General, como esta dispuesto en la Ley Organica de las Fuerzas Armadas.

De acuerdo a la Ley 14.153 que se publica en la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No. 1571 de fecha 20 de marzo de 1974-, se encomienda a la Fuerza Aerea la tarca de reestructurar organica y funcionalmente al Ente Autonomo PLUNA, a efectos de posibilitar el cumplimiento regular de los cometidos que le confiere la L y No. 11.74-0 del 12 de noviembre de 1951.

Por la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No.1580 de fecha 17 de mayo de 1974-, ascienden al grado de Brigadier con fecha 12 de febrero de 1974-, los Cneles.(PAM) Don Raul J. Bendahan y Don Jose D. Cardozo.

El 3 de julio de 1974-, se da de alta en la dotacion organi-

ca de la Fuerza Aerea un avion Piper "Apache" bimotor, con motores Lycoming de 160 HP, asignado a la Fuerza Aerea por el Artículo 500 de la Ley No. 13.8925 el cual se matriculo con el No. 503.

Por la raisma causa anterior , se da de alta un avion Cessna 182 con motor Continental de 230 HP, con fecha 14 de octubre de 197^ al que se le adjudica el No. 7^2.

El 21 de diciembre de 1974- reciben su despacho de Alfereces

de la Fuerza Aerea, los alumnos
"Brigadier General Manuel Oribe

Brevet

de

P. A.M.

No.

520

it

IS

si

No.

521

II

SI

11

No.

522

II

it

11

No.

523

It

it

tt

No.

521+

II

11

11

No.

525

IT

it

it

No.

526

tt

it

it

No.

527

It

11

11

No.

528

I!

ti

h

No.

529

11

it

it

No.

530

II

ti

it

No.

531

It

it

11

No.

532

It

it

11

No.

533

tt

tt

it

No.

53^

11

it

11

No.

535

II

11

11

No.

536

It

tt

it

No.

537

pertenecientes a la promocion

o

o

Alf. Angel Y. Moran

Jose L. Vilardo

Roberto B. Cardozo

Eduardo Ø. Lopez

Washington Odella

Carlos H. Gomez

Juan J. Machicote

Carlos E. Pena

Jose L. Lima

Daniel Olmedo

Alberto Garcia

Luis 3. Alvariza

Miguel A. Ronco

Jose L. Cabrera

Jorge H. Diaz

Julio C. Curbelo

Hugo C. Gonzalez

Alfredo M. Egues

Y

como Navegantes Diversos Roles;

Brevet de N.D.R. No. 62 Alf.

" " " No. 63

n

II

tt

it

it

If

II

If

II

It

It

It

(1

If

It

II

II

It

ft

If

II

ft

No. 61+
No. 65
No. 66
No. 67
No. 68
No. 69
No. 70
No. 71
No. 72
No. 73

Tabare E. Villaamil
Carlos M. Montesano
Sergio D. Noria
Luis A. Brito
Ricardo T. Lemme
Alexis Gutierrez
Gonzalo W. Besada
Horacio P. Perez
Gustavo U. Koster
Luis E. Posada
Hugo A. Beriao
Edwin Ø. De Mello

De esta misma promocion con fecha 12 de febrero de 1975 reciben sus despachos de Alfereces de la Fuerza Aerea:

Brevet de P.A.M. No. 538 Alf. Ramon Baladan
t: " N.D.R. No. 7*+ 11 Alfredo Benitez

En los primeros meses del año 1975» la Escuela Técnica de Aeronáutica, que desde sus orígenes, había tenido como sede el Aeródromo o Cap. Boiso Lanza, se muda a su nuevo local en la Ruta 102, detrás del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Este edificio había sido un colegio seminarista, al cual hubo que refaccionar, acondicionar y arreglar, para convertirlo en Instituto de Enseñanza Militar aerotécnico.

Por el decreto No. 3^3/975 del Poder Ejecutivo, transcrito en la orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1630 del

12 de mayo de 1975» se crea la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, la que tendrá entre otros cometidos el de asesorar al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en todo lo referente a la Política Aérea Nacional y desarrollo del Potencial Aéreo de la República; así como otros ocho ítems más que regularan, evaluaran, supervisarán y confeccionarán, etc., la Política Aérea Nacional.

A partir del 12 de junio de 1975 » de acuerdo a la Resolución No. 7807 del Poder Ejecutivo, el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea, pasa a depender del Comando General de la Fuerza Aérea, que hasta ese día dependía directamente del Ministerio de Defensa Nacional, al igual que la Comisión Calificadora de Servicios Militares de la Fuerza Aérea, que ya en el año 1974+ había cambiado su dependencia del Ministerio para el Comando General de la Fuerza Aérea. Todo esto por imperio de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas No. 14+157 aprobada en 1974 ^.

El domingo 10 de agosto de 1975» con el traslado de la urna que guarda los restos del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, en una solemne ceremonia al Cementerio del Norte, se puso en servicio el Panteón de la Fuerza Aérea. Los restos del Cap. Boiso Lanza, desde el día 13 de agosto de 1919 (habían llegado en barco el día anterior), se encontraban en el Panteón de los Servidores de la Patria en el Cementerio Central.

La Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, que tenía su sede en los edificios de la Brigada Aérea I, el 15 de setiembre de 1975 se muda a su actual emplazamiento, en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, con frente a la Avda. de las Instrucciones, en el nuevo edificio construido a esos efectos.

- Pag. 136 -

El 21 de diciembre de 1975> reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Hércules Históricos de 1825" s

Brevet

de

p.

A.M.

No.

539

Alf.

Mauricio Camou

n

;t

it

No.

540

Roberto Hornos

u

IS

It

No.

541

il

Jose F. Novegil

it

it

If

No.

542

It

Eduardo Bianchi

;i

it

ft

No.

543

51

Hebert E. Tome

it

u

It

No.

544

II

Alvaro Gestido Paz

it

u

It

No.

545

If

Fernando Curbelo

u

it

II

No.

546

ft

Hugo A. Ferrari

it

tt

n

No.

547

It

Daniel A. Marchesano

it

it

No.

548

If

Walter A. Garcia

it

it

tt

No.

549

If

Tydeo N. Avila

it

tt

It

No.

550

It

Eugenio Viera

tt

tt

it

No.

551

If

Alvaro L. Quiros

St

it

it

No.

552

ft

Angel A. Ciceri

tt

tt

it

No.

553

tt

Pablo Berdaguer

it

it

ti

No.

554

It

Erasmo J. Beneditto

Como Navegantes

Diversos

Roless

Brevet

de

N.

,D*R.

No.

75 Alf.

Ricardo I. Purpura

tt

it

n

No.

76

If

Fredy Perez Ramos

tt

it

it

No.

77

It

Reynaldo A. Fiorelli

it

tt

tt

No.

78

It

Nestor De Souza

tt

tt

tt

No.

79

tt

Juber Lumillo

Tambien en 1975> se reciben junto con esta pronocion, los
primeros Oficiales Pilotos Aviadores de la Reserva, desde la
creacion de la Escuela Militar de Aviacion en 1916s

Brevet

de

PAM

de

Reserva

no.i

Alf •

de

la

Res.

Rolando Gras so

u

tr

it

it

u

No. 2

tt

it

11

u

J:.i.io Cazarre •

tt

11

it

it

it

No. 3

it

ti

ti

It

Carlos A.Ganser

n

it

it

;t

it

No.4

if

it

u

It

Angel A. Perez

11

u

tt

11

it

No. 5

11

ti

tt

If

Hugo L.Cardozo

tt

it

it

tt

it

No.6

If

it

tt

It

Miguel A.3runi

it

tt

it

tt

tt

No.7

It

it

11

It

Juan J. Del Co

tt

it

it

it

it

No. 8

11

it

it

II

Jose A.Scarrone

it

tt

it

tt

it

No. 9

It

it

it

ft

Gualberto C.Dodo

Durante el año 1976, se habilitaron en la Escuela Militar de Aeronautica, varias construcciones que mejoraron y araplía-

- Pag. 137 *

ron el Instituto. La piscina, los comedores para el alumnado, nuevos pabellones, para los Cursos de Cadetes y Aspirantes; el edificio donde esta la Biblioteca y los gabinetes de idioma inglés; se transformo el viejo hangar levantado en 1929 por la Compagnie General Aeropostale, en moderno gimnasio; se reformo y habilito la nueva sala de operaciones, y por ultimo se hecho abajo el viejo 6 x 4-0 (Batiment 6 x 40 tambien construido por la Aeropostale).

El 13 de enero de 1976, por el Decreto No. 18/976 del Poder Ejecutivo se crea el Grupo de Aviacion No. 6 (Transporte), dependiente de la Brigada Aerea I en Carrasco. Su dotacion estaba integrada por los cinco aviones C-95 BANDIRAJES recientemente traídos en vuelo desde Brasil por tripulaciones de la Fuerza Aerea, a los que se adjudico las siguientes matriculas 580, 581, 582, 583 y 584.

Con fecha 12 de febrero de 1976 asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAM)Don Jorge A. Borad.

Tc la promocion "Hechos Historicos de 1825" reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aerea el dia 12 de febrero de 1976?

Brevet de N.D.R. No. 80 Alf. Guillermo Laulhe

Brevet de PAM de Reserve No. 10 Alf. de la Res. Luis A.Laporta

El 26 de agosto de 1976, se dan de alta en la dotacion de la Fuerza Aerea 6 helicópteros Bell UH-1B, los que fueron traídos en la bodega de un gigantesco avion de transporte de la Fuerza Aerea de los Estados Unidos de America, GALAXY C-5, a estos aparatos se les adjudico las siguientes matriculas del 060 al 065.

En noviembre de 1976 arriban a Carrasco los tres primeros aviones Cessna A-37, adquiridos en los Estados Unidos por compra directa y traídos en vuelo por oficiales pilotos del Grupo de Aviacion No. 2 (Caza), los que fueron acompañados en la ruta, por un avion C-95 Bandeirante como apoyo del recientemente creado Grupo de Aviacion No. 6 (Transporte). Mas tarde llegaron cinco aviones A-37 mas, los que totalizaron 8 y fueron matriculados

todos del numero 270 al 277.

El 23 de noviembre de 1976, el medallon que realizara el escultor nacional don Juan Manuel Ferrari, en 1893> V todavia inédito, con el busto del Gral. Artigas, por sobre un aguila con las alas abiertas en actitud de remontar vuelo, llevando entre las garras, entrelazadas una cinta con la inscripcion "Libertad,

- Pag. 138 -

Paz, Trabajo, Republica Oriental del Uruguay 11 , hasta ese momento perteneciente al Museo Nacional de Artes Plasticas, pasa a formar parte de la Fuerza Aerea Uruguaya, como simbolo representativo de la Fuerza. Y el 24 de noviembre de 1976, por Decreto No. 770/76, inserto en el Boletin del Ministerio de Defensa Nacional No. 7082, se crea la Medalla i: Al Merito Aeronautico", para premiar a civiles y militares, nacionales o extranjeros, que hayan prestado destacados servicios a la Aviacion Nacional. El anverso sera la replica del Medallon simbolo de la Fuerza y el reverso dira "Al Merito Aeronautico" al centro, en el semicirculo superior "Fuerza Aerea Uruguaya" y en el semicirculo inferior cuatro estrellas.

El 21 de diciembre de 1976, reciben su despacho de Alfereces de la Fuerza Aerea los siguientes alumnos de la promocion "Joaquin C. Sanchez" de la Escuela Militar de Aeronauticas

Brevet

de

P.A.M.

No. 555

Alf.

Fernando J. Lamas

;i

If

No. 556

11

Antonio B. Barco

ft

it

If

No. 557

ti

Jesus A. Farre

U

it

11

No. 558

11

Nelson G. Juani

11

11

If

No. 559

u

Carlos E. Sangenis

IT

if

II

No. 560

it

Rafael Gomez

It

11

fl

No. 561

11

Alberto Varela

11

u

If

No. 562

11

Gustavo Aresse

It

it

If

No. 563

11

Cicero A. Nunes

11

»t

11

No. 564

it

Carlos A. Palermo

tl

it

tt

No. 565

it

Juan C. Pais

fl

11

VI

No. 566

11

Julio V. Puente

ft

ti

11

No. 567

11

Alberto Tissoni

If

n

II

No. 568

it

Raymundo Delfino

(1

it

11

No. 569

u

Antonio J. Mastandrea

n

tt

II

No. 570

u

Federico Callorda

tt

If

II

No. 571

11

Nicolo C. Maltese

1?

If

IS

No. 572

tt

Ricardo Botta

u

If

If

No. 573

it

Rodolfo B. Kuster

it

11

II

No. 574

it

Gabriel Correa Luna

n

tt

tt

No. 575

it

Jose E. Zeballos

if

If

It

No. 576

11

Hector J. Vendrell

11

II

If

No. 577

u

Jorge C. Velazquez

11

1!

If

No. 578

it

Carlos M. Carapoamor

it

ft

tl

No. 579

11

Darwin D. Sotta

- Pag.

139 -

Brevet

de

P.A.M.

No. 580 Alf

. Jose C. Lupinacci

n

IT

it

» 581

It

Guillermo A. Lav/lor

u

If

11

" 582

ft

Gustavo E. Sclavo

1!

If

n

" 583

ft

Pedro T. Benvenuto

Como Navegantes Diversos Roless

Brevet

de

N.D.R.

No. 81 Alf.

Juan A. Silveira

tl

u

tt

No. 82

II

Jorge Nunez

tf

it

it

No. 83

If

Manuel Ø. Burone

ft

11

11

No. 84

if

Hector M. Martinez

u

it

it

No. 85

ff

Nelson Santa Lucia

If

it

it

No. 86

If

Raul W. Romero

u

it

11

No. 87

It

Luis A. Rodriguez

If

SI

it

No. 88

II

Carlos E. Murguía

tf

it

it

No. 89

if

Daniel E. Weiss

It

11

is

No. 90

tf

Arturo Nisivoccia

ff

it

it

No. 91

II

Fernando D. Ramos

ft

it

it

No. 92

tf

Aleides E. Maldonado

It

it

it

No. 93

fl

Raul M. Grisolia

ft

it

ft

No. 94

tt

Carlos A. Blanco

Como

Oficiales

Pilotos Aviadores

de la Reservas

Brevet

de PAM

de

Reserva No. 11

Alf

. de la Res. Jorge E.Davila

it

If ti

<i

If

No. 12

ii

n " " Roberto Silveira

tt

It ft

It

If

No. 13

tt.

” " Jose M.Lataste

n

If IT

II

(I

No. 14

ti

" " " Nelson O. Fianza

También de esta promoción, pero con fecha 12 de febrero de 1977 reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica
Brevet de P.A.M. No. 584 Alf. Daniel H. Puyol
» " N.D.R. No. 95 " Carlos E. Arriola

En el mes de marzo de 1977 se realiza en Punta del Este la Decimo séptima Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas (CONJEFAMER XVII) con todo éxito, coincidiendo también con el 642 aniversario de la creación de nuestra Fuerza Aérea.

Con fecha 26 de abril de 1977 se crea el Departamento de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea para centralizar la planificación y coordinación y dirección de las actividades de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea el cual dependerá del Comando Aéreo de Entrenamiento.

El 26 de mayo de 1977 arriba a Carrasco un avión T-34-A "Men-

- Pag. 140 -

tor 11 traído en vuelo desde los Estados Unidos de América por el Sr. Paul Pribbles, quien lo había enajenado a la Fuerza Aérea Uruguaya, luego de un repaso y pintura general. Este avión fue dado de alta con la matrícula No. 650.

El 24 de junio de 1977* se da de alta el avión Cessna 170D con motor Continental de 145 HP, matriculado CX-A1J0, por resolución del Jefe Militar de Instrucción de 3er. Turno que decreta el 28 de febrero de 1977 su entrega a la Fuerza Aérea, se le adjudica la matrícula No. 736.

El 21 de diciembre de 1977 reciben sus despachos de Alférez de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la promoción "Gral. Alfonso Montero Pérez" de la Escuela Militar de Aeronáutica

Brevet

de

P.A.M.

O

•

v-n

00

vri

Alf 0

Oscar L. Pirez

u

11

it

No. 586

it

Alvaro D. Rosso

n

ti

11

No. 587

ft

Julio R. Ruggeri

if

n

ti

No. 588

it

Hugo E. Davila

tt

tt

it

No. 589

it

Miguel A. Dobrich

11

11

it

No. 590

11

Carlos A. Morassi

tt

;i

11

No. 591

it

Jose T. Odini

it

ti

u

No. 592

it

Anibal G. Bueno

it

it

ti

No. 593

it

Mario J. Gauto

it

it

11

No. 594

ti

Ulises A. Berretta

ti

it

11

No. 595

tt

Eduardo Jackson

it

it

it

No. 596

11

Miguel A. Bottazzi

it

11

it

No. 597

it

Pablo Tarabal

tt

it

it

No. 598

it

Alvaro F. Gonzalez

it

it

it

No. 599

ft

Roberto J. Moreno

it

it

it

No. 600

ft

Sergio P. Richieri

11

11

it

No. 601

il

Augusto C. Rondan

tt

ti

it

No. 602

tt

Gonzalo M. Zuloaga

it

it

ti

No. 603

it

Jose E. Terra

ti

tt

it

No. 604

tf

Guillermo Teyza

ti

11

u

a

0

0

0

0

ti

Carlos M. Castagnet

ti

tt

it

No. 606

ft

Gonzalo Irabuena

it

it

ft

No. 607

tt

Claudio J. Rey

it

ti

if

No, 608

ft

Diego R. Alves

it

tt

ft

No. 609

tt

Julio E. Spinelli

it

ti

Si

No. 610

if

Carlos D. Ramirez

it

ti

It

No. 611

ti

Hugo H. Ruggiero

- Pag

. 141

-

Como Navegantes Diversos Roles;

No. 96 Alf. Gerardo D. Rosso

No. 97

Gualberto Roggio

No. 98 "

Nario C. Sayans

No. 99 11

Hector D. Grisolia

No.100 «

Walter 6. Calabria

No.101 »

Raul M. Vendrell

No.102 «

Jose M. Marti

No. 103 •>'

Jose E. Perez

No.104 "

Ramon E. Vigil

No.105 "

Julio C. Camarano

No. 106 "

Washington L. Morales

No.107 "

James L. Vallar

No. 108 !l

Roberto II . Rodriguez

No.109 "

Luis A. Cotelo

No .110 "

Eduardo L. Carbajal

No.111 «

Gregorio C. Iguini

No .112 ”

Alexis B. Martinez

No. 113 n

Raul J. Marset

Ø

e

Mario F. Siverio

No. 115 11

Eduardo F. Gastambide

No .116 "

Omar E. Viera

No.117 »

Sergio A. Campos

Se publico en el Boletin del I-

Ministerio de Defensa Nacional

(R) No. 1924, de fecha 16 de enero de 1978, la Ley Organica de la Fuerza Aerea No. 14.157 que habia sido aprobada por el Consejo de Estado el dia 27 de diciembre de 1977 y dias despues promulgada por el Poder Ejecutivo. En ella se define a la Fuerza Aerea como la rama de las Fuerzas Armadas que se encuentra organizada, equipada y entrenada para planificar, conducir y ejecutar los actos que impone la Defensa Nacional en lo referente al poder aerospacial. Y se le da como mision fundamental la de dar seguridad nacional, exterior e interior, en cooperacion con los otros componentes de las Fuerzas Armadas.

De acuerdo a esta Ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea paso a tomar la jerarquia de Teniente General (Aviador) y los demas oficiales generales pasaron a tomar la denominacion de Brigadieres Generales (Aviadores) en lugar de Brigadier. Por esta Ley, dos organismos que dependian del Ministerio de Defensa Nacional, la Direccion General de Aviacion Civil y la Direccion

- Pag. 142 -

General de Aeropuertos Nacionales pasan a depender de la Fuerza Aerea, el ultimo de estos organismos toma la denominacion de Direccion General de Infraestructura Aeronautica. Los dos dependen de un solo organismo que se denominara Direccion Nacional de Aviacion Civil e Infraestructura Aeronautica. De acuerdo a esta Ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aerea, sera designado por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Comandante en Jefe saliente a quien lo subrogue. Dicha propuesta sera el resultado de la eleccion secreta que realice la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aerea, de la lista de Brigadieres Generales. El Comandante en Jefe tendra doble voto para esta eleccion. Se crea tambien el cargo de Vice Comandante en Jefe, F.A.

Entre los cambios importantes que trajo esta Ley Organica es dable destacar lo siguientes

El Personal militar que compone la Fuerza Aerea se dividira en dos categoriass

A) Personal Superior

B) Personal Subalterno

A su vez el Personal Superior se dividira ens

Cuerpo Aeronautico Escalafon "A" 15 Aviadores (Av.)

Escalafon "B" Navegantes (Nav.)

Cuerpo de Asesoramiento de Tareas de Transporte ;

Escalafon (ST)

Escalafon

"C" 11 Seguridad Te-

Cuerpo Tecnico s

Escalafon

Abastecimiento (A.A.)

Escalafon

;i D'* : Administracion y
ll E ;: Mantenimiento

(Mant.)

Escalafon "FElectronica (Elect.)
Escalafon M G n Meteorologia (Met.)
Escalafon "H" Sanidad Aeroespa-
cial (Especializados en Medicina Aeronautica)

(3 . A.)

El Personal Subalterno se organizara en cuatro Es-
calafoness

- A) Aerotecnico (A.T.)
- B) Administrative (Adrn.)
- C) Seguridad Terrestre (S.T.)
- D) Servicios Generales (S.G.)

- Pag. 143 -

Con la fecha 22 de enero de 1978, es designado, luego de la eleccion secreta que realizo la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza. Aerea, como nuevo Coraandante en Jefe, al Sr.Brig.Gral. Don Raul J. Bendahan, ascendiendo acorde tarnbien con la nueva Ley Organica al grado de Teniente General (Aviador).

Luego de la eleccion correspondiente, asciende con fecha 12 de febrero de 1978 al grado de Brigadier General (Av.)el Sr. Cnel.(Av.)Don Manuel E. Buadas.

De acuerdo a la Reglamentacion de la Fuerza Aerea No. 23-16 de fecha 7 de marzo de 1978, la organizacion de las Brigadas

Aereas, sera la siguientes

- a- Cuartel General de la Brigada
- b- Regimientos Tacticos y/o Grupos Tacticos
- Cr Regimientos de Servicio de Base

Acorde con esta Reglamentacion de la Fuerza Aerea, la Brigada Aerea I estara integrada con el Cuartel General; el Regimiento Tactico No. 1, compuesto por los Grupos de Aviacion Nos. 3» 4, 5» 6 y Grupo Fotografico y el Regimiento de Base, compuesto por los Grupos de Material, Administracion y Personal e Intendencia.

La Brigada Aerea II estara integrada por el Cuartel General de la Brigada; el Regimiento Tactico No. 2, compuesto por los Grupos de Aviacion No. 1 y No. 2; y el Regimiento de Base, compuesto por los Grupos de Material, Administracion y Personal, e Intendencia.

Los Regimientos Tacticos Nos. 1 y 2 ya habian sido creados por Decreto No. 301/977 de fecha 31 de mayo de 1977. Y el Grupo Fotografico se creo por la Orden del Comando General de la Fuerza Aerea No. 18 l 1 de fecha 18 de agosto de 1978.

El dia 16 de marzo de 1978 arriba al Aeropuerto de Carrasco un avion CL-44 de la Compania Aero Uruguay, trayendo en su bodega ocho aviones T-34 B "Mentor", siendo este el ultimo embarque de una serie de 30 aviones de este tipo comprados en los Estados Unidos de America por la Fuerza Aerea uruguaya. Estos aviones se fueron armando y acondicionando, matriculandose con los numeros 660 al 684, estos aparatos se integraron a la dotacion aerea de la Escuela Militar de Aeronautica y del Grupo de Aviacion No. 1 (Instruccion y Entrenamiento).

El 23 de marzo de 1978 arriban a la Brigada Aerea II dos aviones T-6 donados por la Fuerza Aerea chilena, con motivo de

- Pag. 144 -

la semana de la Fuerza Aerea de este hermano pais. Fueron trafados en vuelo por tripulaciones de nuestra Fuerza Aerea. Se les matriculo con los Nos. 378 y 379*

El 18 de agosto de 1978, se da de alta en la dotacion de la Fuerza Aerea un avion C-95 "Bandeirante" modelo EMB-110-B1 procedente de la Republica Federativa de Brasil por compra directa,

al cual se le matricula con el No, 585 y viene a suplir al No. 284 que se accidento en Salto.

Tambien en este ario de 1978, arriban el dia 12 de diciembre a la Brigada Aerea No. 1, 5 aviones Beechcraft "Queen Air" A-65> U8-F, traídos en vuelo, por la ruta del Pacifico, por tripulaciones uruguayas de la Fuerza Aerea, adquiridos por compra directa y a los que se les matriculo con los Nos. 5*+3 al 5^7. Estos aviones iron a reforzar la dotacion del Grupo de Aviacion No. 3 (Transporte).

El 21 de diciembre de 1978, reciben su despacho de Alferez de la Fuerza Aerea, los siguientes alumnos de la promocion "Comandante Jean Mermoz"J

- Cuerpo Aereo -

Esc."A" Brevet

de

Aviador

No. 612 Alf.

Felipe Benech

tt

tt

ft

No. 613

ft

Roberto A. Lagomarsino

It

n

tt

No. 614

tt

Juan A. Poletti

It

tt

11

No. 615

II

Jose D. Hernandez

tt

1 !

ft

No. 616

It

Fernando C. Scarone

tt

ft

ft

No. 617

ft

Walter A. Martinez

tl

it

ft

No. 618

ft

Klevert T. Pereira

ft

ft

II

No. 619

tt

Jorge W. Quimpos

tt

tt

tt

No. 620

tt

Duilio A. Rebellato

II

it

It

No. 621

It

Jose E. Aguiar

tt

ft

It

No. 622

ft

Alberto M. Zanelli

It

tt

ft

No. 623

It

Carlos S. Escayola

1 !

ft

it

No. 624

ft

Eduardo J. Pintos

II

tt

ft

No. 625

tt

Rafael L. De Bittencourt

It

tt

11

No. 626

ft

Elbio Fernandez

II

ft

It

No. 627

tt

Luis A. Barreto

tt

ft

tl

No. 628

ft

Alfredo R. Ihlenfeld

ft

ft

ft

No. 629

ft

Yamandu Dol

II

II

If

No. 630

tt

Jorge L. Schell

tt

it

If

No. 631

ft

Andres Jaume

ft

it

tt

No. 632

It

Marcel F. Robert

Esc."A" Brevet de Aviator No. 633 Alf. Carlos J. Fernandez

" 11 No. 63 ^- n Jorge Ø . Silva

" " No. 635 11 Oscar E. Fernandez

51 " No. 636 11 Fernando C. Diaz

" !1 No. 637 !i Enrique N. Verena

u

u

fl

Cuerpo de Seeuridad .Tsrrrest re

Escalafon li C" Alf.(ST) Gustavo A. Gonzalez

Juan P. Baiserini

n

ii

it

it

tt

it

Jose A. Perez

Cliver E. Kahrs

Julio C. Silva

Conrado J. Moreira

Luis E. Sequeira

Oscar R. BalaGan

Raul W.Mailhe

Cuerpo Tecnico

Escalafon "E" Alf.(Mant.) Miguel A. Rodriguez

" " Sergio R. Meneses

" n Carlos A. Tucci

" M Ricardo M. Pedecert

" ,r Alejandro J. Davant

" " Gabriel A. Garcia

Escalafon "F" Alf.(Elect.) Mariano E. Rodrigo

" " Juan C. Ramos

11 " Marcos D. Silva

11 " Edgar F. Rubbo

" " Baltasar J. Moreira

" 11 Jorge S. Sanchez

:i u Liber M. Medina

" " Julio C. Correa

El 12 de febrero de 1979> luego de la eleccion secreta correspondiente asciende al grado de Brigadier General (Aviador)» el Sr.Cnel.(Av.)Don Hebert Pampillon. Tambien con fecha 12 de febrero de 1979» reciben su despacho de Alferez de la Fuerza Aerea los siguientes alumnos de la promocion ''Comandante Jean Mermoz"i

Cuerpo Aereo

Esc.' 5 A :i Brevet de Aviador No. 638 Alf. Francisco P. Mazzilli

- Pag. 146 -

Cuerpo Tecnico

Escalafon 1: E i: Alf.(Mant.) Rubens G. Rodriguez

Escalafon U F !I Alf.(Elect.) Gabriel Cataldo

11 " Alvaro M. Rodriguez

" 11 Hugo D. Castellano

Con fecha 9 de agosto de 1979» se da de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, en las condiciones establecidas por el artículo 214 del Código Aeronáutico de la Ley 14035* un avión Cessna 182 A al cual se le matriculó con el No, 743.

El 13 de diciembre de 1979* se crea la Brigada de Seguridad Terrestre de la Fuerza Aérea, con los medios de material y personal que constituyeron la Unidad del Servicio de Aerodromo "U.S.A.C.B.L.". Acorde al Reglamento de Organización y Funcionamiento Provisionario, esta Brigada estará integrada de la siguiente manera: Jefe, 22 Jefe, División Coordinación Operacional, Grupo de Seguridad Terrestre No. 1, Grupo de Operaciones Especiales, Grupo de Servicios de Apoyo y Grupo de Base Aérea "Cap. Boiso Lanza' 1". Su misión será la de proporcionar los Servicios de Seguridad de las instalaciones de la Fuerza Aérea y de Organismos Conjuntos de las Fuerzas Armadas, que se determinen, y adicionalmente: Realizar Operaciones Especiales, proporcionar Servicios de Seguridad en Ceremonias, Desfiles, etc; apoyar a las otras Unidades de la Fuerza Aérea. Y por último, constituir el principal centro de Instrucción y Entrenamiento para el Personal de Seguridad Terrestre. Fue aprobado por el P.E. el 29-4-80. Con fecha 21 de diciembre de 1979* reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea, los siguientes alumnos de la promoción "May Pablo Zufriategui".

Cuerpo Aéreo

Esc."A" Brevet

de

Aviador No. 639

Alf.

Washington R. Martínez

tl

tt

If

No. 640

tt

Alvaro A. Franco

ft

tt

ft

No. 641

n

Richard A. Saurina

tl

tt

tl

No. 642

tt

Antonio C . Alarcon

If

tt

t?

No. 643

tt

Miguel A, Nuriez

It

tt

tt

No. 644

tt

Jorge W. Jackson

If

tt

fi

No. 645

tt

Victor J. Ortiz

ft

u

tt

No. 646

tt

Diego E. Romero

ST

tt

ft

Ho. 647

n

Ruben D. Diaz

IT

u

ft

No. 648

tt

Eduardo M. Pelachi

tl

tt

ft

No. 649

tt

Felix A. Besio

Brevet

de

Aviador No. 650 Alf.

Yamandu D. Miraglia

tt

it

If

No. 651

ft

Carlos I. Gonzalez

It

tt

If

No. 652

tt

Jorge Cappi

It

it

ft

No. 653

ft

Nelson E. Rodriguez

ft

it

tt

No. 654-

ft

Francisco E. Berrutti

It

u

tt

No. 655

(1

Cesar E. Rodriguez

If

it

ft

No. 656

If

Daniel Ottonello

II

tt

Tt

No. 657

It

Alberto J. Picon

SI

tt

ft

No. 658

tf

Carlos G. Cano

II

it

If

No. 659

ft

Alberto A. Garcia

It

it

ft

No. 660

tt

Leonardo Goyeneche

ft

it

If

No. 661

If

Jesus J. Iglesias

It

it

It

No. 662

tt

Jorge A. Gomez

It

it

II

No. 663

It

Eduardo Mautone

it

it

ft

No. 664-

If

Hector D. Fanetti

If

tt

If

No. 665

If

Eduardo E. Keuchkarian

ft

;t

11

No. 666

It

Ismael V. Alonzo

ft

tt

It

No. 667

ft

Wilson H. Gomez

It

it

It

No. 668

It

Enrique A. Moreira

It

tt

tl

No. 669

tf

Walter A. Rosano

tt

tt

If

No. 670

If

Rafael D. Comesafia

It

u

tt

No. 671

tf

Fernando Montero

Cuerpo de Seguridad Terrestre

Escalafón en C u Alf.(ST) Kenneth W. Mendoza

Bicardo E. Hastings

It

It

It

ft

It

ft

II

It

II

II

It

It

It

t!

St

St

II

It

It

It

II

It

It

It

It

It

IS

It

It

It

It

IS

Clementino Epifanio

Jorge L. Marenales

Ariel R. Sanchez

Eduardo Pirez

Juan C, Citera

Alvaro Redondo

Hugo F. Pastorino

Fernando H. Pouquette

Enrique F. Rosas

Alvaro G. Bardier

Horacio N. Bar

Gabriel E* Revello

Luis M. Dos Santos

Hugo C. La Luz

Carlos R. Prokert

isscaiafon "C" Alf.(ST) Carlos E. Botta

“ Edimer J. Guevara

“ Roger D. Penalver

Cuerpo Tecnico

Escalafon i! D ; Alf.(A.A.) Fredy D. Machado

u 11 Hugo C. Corujo

” if Walter B. Viera

It

tt

Sergio J. Mirande

II

tt

Claudio D. Patron

tt

tt

Ruben J. Maso

St

u

Jose L. Farias

tt

tt

Luis E. Rivero

It

tt

Ernesto R. Fernandez

tt

tt

Gustavo B. Bertolotti,

tt

tt

Eduardo S. Lopez

tt

tt

Washington M. Longo

tt

tt

Fernando A. Franzia

tt

t;

Edison A. Dia-z •

tt

u

Carlitos D. Castro

tt

tt

Luis F. Bolani

tt

tt

Fernando C. Ruiz

tt

tt

Jesus M. Altarairano

Escalafon

"E" Alf

.(Mant.

) Walter E. Teigeiras

tt

(1

Carlos D. Fleitas

tt

ft

Ricardo Joubanoba

tt

tt

Oscar J. Marfurt-

it

tt

Nelson W. Benavidez

tt

ft

Edgardo A. Posadas

tt

tt

Mario H. Reinosn

tt

ft

Sergio R. Lepre

tt

tt

Ariel II. Gago

tt

ft

Daniel C. Durahona

Esclafon

;i F ;l Alf.

(Elect.

) Hector T. Toledo •

Reserva Aerea

Brevet de

Aviador

de Res.No. 15 Alf. de la Res.

Gustavo A.Rosso

* *

u t;

tt

ft ft

No. 16 » » *« "

Jorge R.Perez

tt u

tt

ft ft

No. 17 51 " " u

Juan A.Acosta

it t;

tt

ft ft

No. 18 » H » "

Enrique Arriera

It tt

tt

ft tt

No. 19 " " " "

Manuel Vergara

- Pag. 1^9 -

El 12 de febrero de 1980, asciende al grado de Brigadier General (Aviador) el Sr.Cnel.(Av.)Don Walther Machado, luego de la correspondiente eleccion secreta de la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aerea.

A partir del 5 he marzo de 1980, el Grupo de Aviacion No.2

(Caza), perteneciente al Regimiento Tactico No. 2, de acuerdo a la nueva organizacion de las Brigadas Aereas, tendra como asiento definitivo al Aerodromo Militar '*Tte.22 M.W. Parallada 1 ' en las instalaciones y hangar levantados a tal efecto en dicho aerodromo.

El 17 de julio de 1980 arriban al Aerodromo Tte.22 Mario W. Parallada, un avion T-34A y tres T-3^B, adquiridos en la Republica de Chile y que fueron traídos en vuelo por tripulaciones del Grupo de Aviacion No. 1 (Instruccion y Entrenamiento) a estos aviones se les adjudicaron las siguientes matriculas al T-34-A el No. 651 y a los T-3I+B los Nos. 685, 686 y 687.

Por la Ley No. 15066, que modifico la Ley No. 1*+955» aprobada por el Consejo de Estado el 7 de octubre de 1980, se crea la "Orden Militar al Merito, Tenientes de Artigas", que sera otorgada a militares y civiles, nacionales o extranjeros, en virtud de servicios distinguidos y obras personales relevantes que los hagan acreedores al reconocimiento del Ejercito o de la Fuerza Aerea. La Orden se compondra de los siguientes grados

- I - Gran Cruz
- II - Gran Oficial
- III - Comendador
- IV - Oficial
- V - Caballero

El dia 2 de diciembre de 1980, terminaron el Curso de Pilotos Aviadores Militares, *+ jovenes oficiales de la Armada Nacional que durante ese año recibieron instruccion de vuelo, teorico y practico en la Brigada Aerea II. Se les otorgo el titulo de Piloto Militar de acuerdo al decreto No. 23952 del 12 de julio de 1958 (Reglamentacion 30-6 articulo 3 2 inciso a). Es de hacer notar que desde el año 19*+2 en que tres G/M de la Armada, hicieran un curso de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronautica, no se habia repetido este hecho. Los Señores Oficiales de la Armada eran los siguientes

Guardia Marina (CG) Carlos Fuentes
11 " (CG) Atilio Liendo

- Pag. 150 -

Guardia Marina (CIME) Andres Lopez
11 i! u Javier Meafia

El 21 de diciembre de 1980, reciben su despacho de Alferez de la Fuerza Aerea, los siguientes alumnos de la promocion "Sesquicentenario de la Jura de la Constitucion de 1830' ! s

Cueruo Aereo

Esc. ; *A" Brevet

de

Aviador

No. 672

Alf.

Carlos E. Teixeira

ii

11

(1

No. 673

it

Adhemar E. Prego

u

ft

17

No. 674

it

Jose C. Cabrera

ii

It

If

No. 675

(i

Luis E. Seoane

ti

11

It

No. 676

11

Hugo M. Jackson

ti

It

11

No. 677

If

Ruben Aroztegui

is

If

<t

No. 678

11

Daniel W. Gonzalez

ti

11

11

No. 679

11

Raul A. Porta

IT

11

It

No. 680

11

Julio C. Arrarabide

11

(1

1!

No. 681

St

Oscar H. Caeiro

tr

St

11

No. 682

It

William C. Gandolfo

u

11

(f

No. 683

St

Paulo Taramasco

17

11

It

No. 684

11

Ruben A. Fros

it

It

It

No. 685

St

Nelson I. Rosano

n

11

11

No. 686

11

Pablo J. Martinez

it

It

IS

No. 687

It

Ricardo Eremef

it

If

11

No. 683

11

Leonardo Olivera

it

11

11

No. 689

SI

Gustavo A. Vieras

it

11

IS

No. 690

11

Jose A. Bentos

ii

11

11

No. 691

11

Jorge D. Chocho

it

11

If

No. 692

It

Alejandro E. Peon

SI

11

11

No. 693

It

Enrique F. Rodriguez

It

(1

SI

No. 694

11

Cesar R. Severo

ft

IS

IS

No. 695

11

Manuel F. Nieves

Cuerpo de Seguridad Terrestre

Escalafon "C :I Alf.(ST) Jorge L. Amicone

" Pedro A. Arrua

,! " Eduardo 3. Beriao

" « Julio C. Silva

11 " Carlitos Hodriguez

n *' Juan J. Pucholo

" 11 Ademar Carnales

- Pag. 151

Cuerpo Tecnico

Escalafon "E" Alf.(Mant.) Carlos M. Lopez

Alvaro R. Paolino

ft

It

It

It

tt

n

it

n

tt

i;

i;

tt

Gerardo A. Fotti

Alvaro Fros

Walter Belen

Alvaro R. Cuello

Boberto A e Andre

Luis A. Perez

Escalafon "F n Alf # (Elect.) Jose R. Abalde

ir u Angel A. Vanzini

tt

it

tt

tt

it

tt

tt

Fernando Mayoral

Pablo Martinez

Leonardo M. Aracena

Carlos A. Acosta

Rodolfo Roballo

Ery Nuflez

Carlos A. Bertrand
Anibal V e Abreu
Silvcrio A. Cano

ti

u

tt

tt

tt

tt

ts

ft

(I

it

ft

ft

Escalafon ,r G : * Alf.(Met.) Nubel Cisneros

Raul L. Garcia
Fernando 3. Sarquis
Fabio F. Meyerheim
Raul S. Vinas
Oridel Da Silva Ferrao
Ruben A. Alvariza
Diego Ravera Giuria

El 14 de enero de 1981 , arriban a la Brigada Aerea I, dos helicópteros Bell 212 Twin, adquiridos en los Sstados Unidos de America, para rcnovar el material de vuelo del Grupo de Aviacion No. 5 (Busqucda y Rescate), que fueron traídos en vuelo desde los Estados Unidos por tripulaciones de la Fuerza Ae-

rea, por la ruta del Atlántico en 80 horas de vuelo efectivo.

Se les matriculó con los Nos. 030 y 031 .

El 15 de febrero de 1981 recibe su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea el siguiente alumno de la promoción "Sesquicentenario de la Jura de la Constitución de 1830"?

Cuerpo Técnico

Escalafón I: Alf. (inicial.) Luis R. Montano

El día 14 de abril de 1981, arribó a la Brigada Aérea I el avión Lear-Jet modelo 35 A, adquirido en los Estados Unidos de América, el que fue traído en vuelo desde su país de origen por tripulaciones de la Fuerza Aérea. Este aparato integrará la dotación del Grupo de Aviación No. 6 (Transporte), como avión de transporte ejecutivo del Estado. Se le adjudicó la matrícula No. 500.

Con fecha 14 de mayo de 1931, es designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, luego de la elección correspondiente el Sr. Brig. Gral. (Av.) Don José D. Cardozo, quien con esa fecha asciende al grado de Teniente General (Aviador). Toma posesión de su nuevo cargo, en el flamante Salón de Actos del Comando General de la Fuerza Aérea, quedando de esta manera inaugurado. Este salón es lo primero que se libera al público, del nuevo edificio que en ángulo recto al edificio del Comando, se está construyendo para ampliar sus dependencias.

El 3 de agosto de 1931, arriban a nuestro país, luego de un largo viaje, vía Atlántico Norte, los dos primeros aviones C-212 "Aviocar", de un grupo de cinco que fueron adquiridos por compra directa al Reino de España, su país de origen, para integrar la dotación del Grupo de Aviación No. 3 (Transporte). Estos aparatos vinieron al mando de tripulaciones de dicho Grupo el que irá sustituyendo paulatinamente a los veteranos C-47, que tantos servicios prestaron desde su arribo a la Vieja Aeronáutica Militar en 1917. Dichos aviones fueron matriculados con los Nos. 530 y 531 a raíz de lo que fueron arribando los otros en el correr del año, se les matriculó con los Nos. 532 y 533 y el último un CASA 212-100, arribó a nuestro país el 28 de enero de 1932 y se le matriculó con el No. 534.

Tambien en este año de 1981, se reciben en la Brigada Aerea II a partir del día 2 de junio, los primeros aviones de ataque IA-58 "Pucara", bituroohelice, adquiridos por corapra directa a la fabrica Militar de aviones de Cordoba, Rep. Argentina, de un grupo de seis, los que se matricularon con los Nos. 220 al 225. Estos aviones integraron la dotacion del Grupo de Avia- cion No. 1 (Instruccion y Entrenamiento). Es de hacer notar, que desde el año 1917» en que se recibio el Farman construido en ''El Palomar :i , que trajo en vuelo desde Buenos Aires el Tte.

12 C.L. Berisso, nuestra aeronautica no contaba con aviones ar- gentinos.

El 21 de diciembre de 1981, reciben el despacho de Alfereces de la Fuerza Aerea, los alumnos pertenecientes a la promotion "Mayor Simon del Pino":

- Cueroo Aereo -

Escalafon A Brevet

de

Aviador

No. 696 Alf.

1.-iguel A. Martinez

IV

ft

tt

No. 697

tl

Carlos B. De Mello

M

IS

SI

No. 698

ft

Arturo L. Silva

II

It

n

No. 699

ft

Jorge A. Alvarez

II

If

tt

No. 700

II

Eduardo Mazzucchelli

IS

ft

tt

No. 701

11

Hector D. Luongo

11

If

it

No. 702

It

Henry J. Fumero

It

tl

it

No. 703

tl

Ramon L. Pais

It

It

ti

No. 704

II

Gustavo A. Costa

11

ft

it

No. 705

II

Gustavo E. Carusso

n

ft

ti

No. 706

II

Mario H. Valdez

u

It

tt

No. 707

II

Julio C. Bonilla

tt

It

tt

No. 708

11

Rubel Ø. Batista

VI

It

tt

No. 709

tl

Luis M. Perez

it

If

tt

No. 710

tl

Gonzalo G. Hernandez

tv

II

ti

No. 711

tl

Fernando Zuloaga

I!

ft

it

No. 712

11

Rodolfo Urruty

it

II

it

No. 713

11

Juan H. Blanco

it

ft

tt

No. 714

ft

Daniel A. Perez

- Cuerpo Tecnico -

Escalafon "D" Alf.(AA) Vicentino Morrone

" " Carlos S. Maccio

Escalafon "E" Alf.(Mant.) Roberto L. Leoni

" " Martin A. Irabuena

" " Jose L. Souza

Escalafon "F" Alf.(Elect.) Alfredo P. Laprovitera

" " Juan C. Luzardo

" " Hugo D. Cardozo

" " Carlos E. Trechi

" " Juan E. Banegas

A1 cambiar su funcion y equipamiento, el Grupo de Aviacion

No. 1 (Instruccion y Entrenamiento)» luego de haberse recibi-

- Pag. 154 -

do los aviones IA-58 "Pucara", cambia su denominacion por la de Grupo de Aviacion No. 1 (Ataque), con fecha 22 de diciembre de 1981, de acuerdo a la Orden del Comando General No. 2060, Por esta misma razon y en la misma fecha y No. de Orden del Comando General, se crea el Centro de Instruccion y Entrenamiento de Vuelo Avanzado (C.I.E.V.A.), con asiento en la Brigada Aerea II y dependiente del Regimiento Tactico No. 2, con los aviones y equipos que contaba el antiguamente denominado Grupo de Aviacion

No. 1 (Instrucción y Entrenamiento).

La misión del C.I.E.V.A. será la de impartir el Curso de Vuelo Avanzado a los Sres. Oficiales egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica y mantener el entrenamiento de vuelo a los Sres. Oficiales de la Brigada Aérea II.

Por iniciativa del Director de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, Cnel.(Nav.) Don Mario G. Conde, el Comando General de la Fuerza Aérea, acepta y hace suya la idea de crear una Plaza Pública en la Ciudad de Montevideo, dedicada a la Aviación Nacional, con un monumento alusivo en la misma. Para tal fin, el Comando General de la Fuerza Aérea, designa una Comisión Pro-Plaza de la Aviación Nacional y la pone en posesión de sus cargos el día 30 de diciembre de 1981. Dicha Comisión estará integrada por el "Comité de Aviación Nacional", mas los Representantes de Organismos e Instituciones que integran la Aviación Nacional. Esta Plaza estará ubicada en el predio formado por las Avenidas Damaso A. Larrahaga, José P. Varela y la calle Ing.

José Serrato, frente al Museo Aeronáutico. Esta Comisión se integrará por las siguientes personas: Presidente Sr. Brig. Gral. (Av.) Don Tydeo Larre Borges; 1er. Vice-Presidente Sr. Brig. Gral. (Av.) Don Juan A.P. Villanueva; 2do. Vice-Presidente Sr. (Av. Civ.) Don Clemente Puig Caceres; Secretario General Sr. Cnel. (Av.) Don Jaime Meregalli; Pro-Secretario Sr. (Av. Civ.) Don Dalmiro Duran; Secretario de Actas Sr. Julio Ma. Barrios; Tesorero Sr. Tte. Cnel. (Av. Civ.) Don Arturo E. Olave; Pro-Tesorero Sr. (Av. Civ.) don Delfín Díaz Cibils; Vocales Sr. C/N (Av.) Don Miguel A. Cabrera; Sr. Cnel. (Av.) Don Milton Cristiani; Sr. Cnel. (Av.) Don Eugenio Sclavo; Sr. Cnel. (Av.) Don Pedro E. Rivero; Sr. Cnel. (Av.) Don Atilio Bonelli; Sra. (Av. Civ.) Mirtha Vanni de Barbot; Sr. Ing. Agr. Don César A. Piacenza; Sr. Arq. Duilio Lamboglia; Sr. Arq. Ángel H. Brian; Sr. Arq. Ismael Machin; Sr. (Av. Civ.) Don Luis Alberto Castagnola; Sr. Cnel. (Nav.) Don Mario G. Conde; Miembros Natos de este Comité: Sr. Comandante en Jefe de la Armada, Sr. Comandante

- Pag. 155 -

en Jefe de la Fuerza Aérea, Sr. Director General de Aviación Civil; Sr. Intendente Municipal de Montevideo.

Con fecha 12 de febrero de 1982, es designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el Sr. Brig. Gral. (Av.) Don Manuel S. Bua-das, luego de la elección correspondiente, con esa fecha asciende al grado de Teniente General (Aviador).

También ese mismo día ascienden al grado de Brigadier General (Aviador) los señores. Coroneles (Avs.) Don Fernando J. Arbe y Don Wilder Jackson, luego de la elección secreta correspondiente.

Con esa misma fecha reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea, los siguientes alumnos de la promoción "Mayor Simón Del Pino":

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A Brevet de Aviador No. 715 Alf. Nicolás H. Stoian
" " No. 716 " Rubén E. Miller

- Cuerpo Técnico -

Escalafón "D" Alf.(AA) Gabriel Barboza

" " Yamandu S. Perrone

Escalafón "E" Alf.(Mant.) José P. Borderre

" " % Oscar A. Besozzi

" " Gerardo R. Gancedo

Escalafón "F" Alf.(Elect.) Jorge D. Mercapidez

" " Nestor G. Mieres

" " Mario E. Fariello

Por medio del decreto No. 121/982 de fecha 30 de marzo de 1982, del Poder Ejecutivo, se crea el Regimiento Técnico de Armamento y Explosivos de la Fuerza Aérea, el cual estará integrado por un Grupo de Armamento Terrestre y Aéreo, un Grupo de Municiones y Explosivos y un Grupo de Mantenimiento y Producción. Este Regimiento es una dependencia de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y estará ubicado en el Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza, donde antiguamente se hallaba el depósito de Abastecimiento.

A mediados de 1982, se habilitó la nueva ala del edificio del Comando General de la Fuerza Aérea, perpendicular a la antigua, y comenzaron a mudarse los tres Comandos Aéreos y sus dependencias a la planta alta; a la planta baja, la Sub Jefatura Estado Mayor General (Inteligencia) A-2, y vestuarios de todas las dependencias.

- Pag. 158 -

En el mes de febrero de 1982, se comenzó a levantar las nuevas dependencias que en el futuro servirán como Comedor, Casino y Alojamientos de Oficiales, del Aeródromo Cap. Boiso Lanza, con una superficie cubierta de 1600 m².

En el Aeropuerto de Carrasco, la Brigada de "antenimiento y Abastecimiento, también en 1982, va dando finalización a una serie de obras de infraestructura, que van cambiando totalmente el perfil de esta gran Unidad, dotándola de elementos edilicios importantísimos, para el desenvolvimiento de sus tareas. Estos edificios componen: Taller de motores de 730 m²; Ensayo no destructivo de 475 m², entre laboratorios y salón de clases y conferencias; Taller de Turbinas; y por último vestuarios de los Sres. Oficiales.

También en el Aeropuerto de Carrasco, la Brigada Aérea I, amplía la Sección Operaciones, levantando una sala de Pasajeros en dos niveles, con sala de recepción, espera y embarque, con servicio de bar y cafetería.

Por último el 16 de octubre de 1982, se inaugura el Edificio sede de la Dirección del Servicio de Sanidad de la Fuerza Aérea, sito en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, con enfermería, consultorios, farmacia, etc., en dos plantas.

El día 21 de diciembre de 1982, reciben sus despachos de Alférezes de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción "Cap. Manuel Lavalleja"!

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A Brevet

de

Aviador

0

0

717 Alf.

Jorge C. Camaras

it

it

11

No.

718

If

Pablo J. Lampariello

ti

u

11

0

0

719

(1

Haul R. Nava

it

11

it

No.

720

It

Mario S. Islas

si

it

it

No.

721

(I

Alvaro B. Cladera

SI

ii

u

No.

722

11

Miguel A. Irrazabal

SI

11

ii

No.

723

tl

Walter G. Boedo

tl

ti

is

No.

724

11

Haul Casariego

IS

SI

11

No.

725

II

Olavo D. Machado

II

11

(2

No.

726

It

Gerardo F. Meyer

It

11

II

No.

727

I!

Bernardo T. Recoba

If

t;

II

No.

728

If

Edward Belen

II

it

It

No.

729

11

Sergio Gonzalez

II

it

If

No.

730

It

Gonzalo J. Silva

11

11

Ii

No.

731

II

Fernando L. Maurente

—

Pag

. 157

-

Escalafon A Brevet de Aviador Wo. 732 Alf. Julio C. Cuadro

M M " No. 733 " Ricardo D. Reyes

11 11 " No. 73^ 11 Alejandro 0.Dominguez

- Cuerpo de Secaridad 1'errestre -

Escalafon "C" Alf.(8T) Rubens D. Gomez

Sorgio Cabrera

Hugo F. Saravia

11 Julio C. Martinez

u n Carlos A. Marchand

- Cuerpo Tecnico -

Escalafon "D n Alf.(AA) Emilio C. Lopez

Carlos A. David

it

it

tl

it

it

tt

it

ii

it

tt

n

Edgardo R. Savaglia

Victor S. Paladini

Daniel R. Perez

Mirco D. Rodriguez

Escalafon "E" Alf.(Mant.) Gustavo S. Zuloaga

" " Juan U. Karbuskiv

11 " Nelson E. Guimaraens

" " Alvaro D. Balcemao

Escalafon n F" Alf.(Elect.) Gabriel B. Garcia

" " Eduardo Fernandez

11 11 Marcos G. Vignolo

11 Luis E. Capezzolo

Juan M. Prada

it

Escalafon :i H 1! Alf.(S.A.) Dr. Cesar E. Brignoni

" 11 Dr. Mario G. Martinez

u H Dr. Mario W. De Leon

11 " Dr. Alberto E. Iturrualdo

" Dr. Milton A. Villaro

Con fecha 19 de febrero de 1983> asciende al grado de Brigadier General (Av.) el Sr.Cnel.(Av.)Don Julio C. Loureiro, luego de la eleccion secreta correspondiente.

Con esa fecha tambien reciben su despac'no de Alfereces de la Fuerza Aerea, los siguientes alumnos de la promocion "Cap. Manuel Lavallega :i s

- Cueroo Aereo -

Escalafon A Brevet de Aviador No. 735 Alf. Huber W. Togni

- Pag. 158 -

- Cueroo Tecnico

Escalafon "D i! Alf.(A.A.) Ricardo E. Cavadini

n " Francisco D. Suarez

Escalafon n E :i Alf.(Mant.) Manuel Recarey

1! 11 Nelson A. Rimbau

Escalafon il Alf,, (Elect.) Jorge E. Gestido

Con fecha 8 de febrero de 19^3» se dio de alta en la dotacion organica de la Fuerza Aerca, el Globo Aerostatico de Aire Caliente matriculado CX-BTH, y fue asignado al Museo Aeronautico para su custodia. Este globo de origen brasileno, fue traxdo al pais para la Aero-Expo que organizo el Museo Aeronautico

en el año 1978.

El 16 de diciembre de 1983* reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción "Gral. Hernán S. Barú":

- Cueroo Aéreo -

Escalafón A Brevet

de

Aviador

No. 736

Alf 0

Javier Addiego

ft

ii

ii

No. 737

ti

Roque H.

Buroni

n

ti

ii

No. 738

ft

Bercio I

. Cairus

ii

it

Tt

No. 739

ti

Wilson E

. Giambiaggi

tT

it

ti

No. 7*f0

ti

Roberto

D. Pereira

It

tt

ti

No. 7^1

tt

Milton L

. Pereira

U

St

ti

No. 7b 2

it

Maximo R

.Salaberry

11

It

ti

No. 7*+3

it

Gianni T

. Rumi

\\

11

tt

No. 7M+

It

Roberto

A. Latorre

It

tt

ti

No. 74-5

ti

Julio C.

Ruiz

5T

tt

u

No. 74-6

it

William D. Malaquxn

It

tt

ti

No. 74-7

it

Juan P.

Platero

If

tt

tt

No. 74-8

11

Pablo M.

Garcia

if

II

ii

No. 74-9

11

Eduard.

C. Rode

11

11

tt

No. 750

tt

Hugo D.

Mandl

It

tt

tt

No. 751

tt

Miguel A

.. Cabrera

- Cueroo

de Sesuridad

Terrestre -

Escalafon "C li Alf.(ST) Alberto Spada

11 11 Nicolas W. Uleri

" » Nelson R. Calafi

11 " Jorge Berisso

1! " Leonardo Villalba

u " Mario R. Otte

ENCARGADOS DEL CAMPQ DB LA ESCUELA PS AVIACION MILITAIU CEKRILLOS)

C/F Jose Carrasco Galeano

Desde el 15 de marzo de 1913 al 8 de abril de 1913

Cnel.Graduado Nicasio Torres

Desde el 9 de abril de 1913 al 20 de agosto de 1913

Tte.12 Ramon Arambillete

Desde el 21 de agosto de 1913 a diciembre de 1913

DIRECTORES DL LA ESCUELA GUITAR DE AVIACION

Tte.12 Juan Manuel Boiso Lanza (luego Capitan)

Desde el 27 de noviembre de 1916 al 14 de marzo de 1918

Cap. Mateo Tula Dufort

Desde el 15 de marzo de 1918 al 23 de setiembre de 1919

May. Victoriano Rovira

Desde el 24 de setiembre de 1919 al 3 de mayo de 1922

May. Cesareo L. Berisso (luego Tte.Cnel.)

Desde el 4 de mayo de 1922 al 15 de setiembre de 1931

Cnel. Tydeo Larre Borges

Desde el 16 de setiembre de 1931 al 3 de marzo de 1932

C/F Atilio Frigerio

Desde el 4 de marzo de 1932 al mes de junio de 1932

Cnel. Tydeo Larre Borges

Desde el mes de junio de 1932 al 30 de agosto de 1933

Tte.Cnel. Esteban Cristi

*Desde el 31 de agosto de 1933 al 29 de diciembre de 1933

Cnel. Julio Roletti

Desde el 30 de diciembre de 1933 al 29 de abril de 1935

DIRECTORES DE LA AERONAUTICA MILITAR

Tte.Cnel. Esteban Cristi (luego Coronel)

Desde el 30 de abril de 1935 al 5 de mayo de 1937

May. Glauco Larre Borges (luego Tte.Cnel.)

Desde el 6 de mayo de 1937 al 30 de agosto de 1938

DIRECTORES GENERALES DE LA AERONAUTICA MILITAR

Cnel. Esteban Cristi

Desde el 31 de agosto de 1938 al 21 de abril de 1939

Tte.Cnel. Oscar D. Gestido (luego Coronel)

Desde el 22 de abril de 1939 al 18 de setiembre de 1946

Gral. Cesareo L. Berisso

Desde el 19 de setiembre de 1946 al 23 de noviembre de 1947

Cnel. Oscar M. Sanchez

Desde el 24 de noviembre de 1947 al 15 de mayo de 1952

Gral* Medardo R. Farias

Desde el 16 de mayo de 1952 al 19 de diciembre de 1953

INSPECTOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA

Gral. Medardo R. Farias

Desde el 19 de diciembre de 1953 al 28 de febrero de 1955

Gral. Hernan S. Baru

Desde el 12 de marzo de 1955 al 4 de setiembre de 1957

Brig. Gualberto F. Trelles

Desde el 5 de setiembre de 1957 al 28 de febrero de 1959

Cnel. Conrado A. Saez (luego Brigadier)

Desde el 12 de marzo de 1959 al 16 de febrero de 1966

Brig. Remo Laporta

Desde el 17 de febrero de 1966 al 6 de marzo de 1967

Brig. Danilo E. Sena

Desde el 7 de marzo de 1967 al 31 de diciembre de 1969

COHANDANTES EN JKFE DE LA FUERZA ASRSA

Brig. Danilo E. Sena

Desde el 12 de enero de 1970 al 5 de marzo de 1970

Brig. Jose Perez Caldas (luego Brig. Gral.)

Desde el 6 de marzo de 1970 al 5 de marzo de 1974

Brig.Gral. Dante Paladini (luego Tte.Gral.(Av.)).

Desde el 6 de marzo de 1974 al 23 de enero de 1978

Tte.Gral.(Av.) Raul J. Bendahan

Desde el 24 de enero de 1978 al 13 de mayo de 1981

Tte.Gral.(Av.) Jose D. Cardozo

Desde el 14 de mayo de 1981 al 31 de enero de 1982

Tte.Gral.(Av.) Manuel E. Buadas

Desde el 12 de febrero de 1982

