

RESEÑA HISTORICA DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA

1913 - 17 DE MARZO - 1983

- AGRADECIMIENTO -

En forma muy especial, agradezco a mi amigo, el Sgto.1º (TE)(R) Don Carlos Bernasconi, por sus inestimables y desinteresados consejos, que me guiaron firmemente, sobre todo en la primera parte de esta Reseña.

I N T R O D U C C I O N

Antecedentes

El Uruguay, país atlántico, relativamente cercano a la deslumbradora Europa de la "belle epoque", y proclive por tradición y ascendencia a toda influencia cultural y científica, no podía estar ajeno a las manifestaciones aeronáuticas, que en esos años de la primera década de nuestro siglo, asombraban al mundo.

Las publicaciones y revistas europeas, que regularmente llegaban al Río de la Plata -"L'Aerophile", "La Ilustración Ibérica", "L'Ilustration", The Illustred London News", etc. -al igual que las publicadas en Buenos Aires, "Caras y Caretas", "Fray Mocho", etc.- tenían al día, a los interesados en la conquista del aire, que en esos años daba comienzo.

Sumado a todo esto, la visita de algún aeronauta como el matrimonio Silimbani a Buenos Aires y Salto (1903); y el portugués Guilherme Magalhaes Costa a Montevideo en 1905, con su globo "Portugal"; y más 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 Conchillas, 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 más arriba. La fundación el 13 de enero de 1908 del Aero club Argentino. Y el comienzo en Montevideo, con Enrique Martínez 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. Así como las noticias del éxito, del futuro diplomático Mario García Cames, en Francia, donde se brevetó el 8 de noviembre de 1910 con la licencia de la Federación Aeronáutica Internacional No. 287. Tenían en vilo a la opinión pública.

Pero lo que impresionaría más que nada, fue la llegada al Río de la Plata de los aviadores europeos con sus máquinas voladoras, para las celebraciones del Centenario de la Revolución de Mayo de 1910. De estos hombres pájaros, dos llegarían a nuestro país, el

BIBLIOTECA

primero fugazmente y en Paysandú, el francés 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, también con su Bleriot monoplano, se trataba de Bartolomeo Cattaneo, piloto italiano que entusiasmó a las multitudes que lo vieron elevarse intrepidamente por nuestros cielos, una y otra vez.

Durante el año 1912, se produjeron muchas novedades y hazañas en el Río de la Plata y en Montevideo, como el comienzo de las experiencias de don Francisco Bonilla con su avión "Uruguay I" totalmente diseñado y construído por él que no alcanzó a volar, sino recién en enero de 1913 con el "Uruguay II" rehecho sobre el primero. Pero las espectativas de creación de una Escuela de Aviación Militar sobre lo que ya se venía especulando en algunos círculos de las Fuerzas Armadas, se acrecentaron con los estusiastas proyectos, que no prosperaron tanto del C/C Francisco Rüete (Aeronauta brevetado en Alemania) de la Armada Nacional, que proponía a los Poderes Públicos la fundación de una Escuela y Parque de Aeronáutica 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 República 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 8 el Brevet Internacional No. 154 (Italia), quién a su regreso a nuestro país, en 1913 asesoraría al Presidente de la República en cuestiones aeronáuticas.

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 1º 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, Gral. 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 compraría 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 Círculo de la Prensa, del cual era su Presidente, el maestro de la Juventud de América, José E. Rodó, le dió un impulso importantísimo a la concreción de la Aviación Nacional. Su primer Presidente fue Don Joaquín C. Sánchez, quién 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 compuesta también por el Dr. Adolfo Berro García y el Ing. Bernardo Kayel. Formándose otra Comisión de propaganda que fomentara en la ciudadanía el apoyo necesario para su funcionamiento, esta comisión estaba presidida por el Sr. Vicente A. Salaverri, conocido periodista a quien secundaban como secretarios, Ovidio Fernández Ríos y Miguel Víctor Martínez siendo vocales un grupo de entusiastas de quien es dable recordar a Don Angel S. Adami y Don Italo Eduardo Perotti (aeronauta desde el año anterior en Buenos Aires).

El importante movimiento de opinión pública que significó la creación del Centro Nacional de Aviación como del "Aero Club Uruguayo" (efímera institución en que se convierte la Sección Aeronáutica del Círculo de Armas con la Presidencia del C/F y aeronauta don Francisco Rüete) contribuyó a dejar totalmente preparado el camino, para la fundación de nuestra primera Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos.

PRIMERA PARTE - LOS PRECURSORES (1913 - 1919)

La Escuela de Aviación 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 comenzó a acondicionar el campo elegido por Paillette, así como a levantar su infraestructura. Este campo pertenecía a la sucesión Veracierto y fue ofrecido por el Dr. Domingo Veracierto 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, serviría como aeródromo. Esta ex estancia "Santo Domingo" queda situada en la 3ª Sección 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, recién se expropió el 12 de enero de 1914, en un total de 2.300 hectáreas 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 inscripción de los Oficiales del Ejército que desearan recibir enseñanza de "la aviación", al cual se presentaron diez jóvenes Oficiales.

El 15 de marzo de 1913, se dispone que el C/F Don José Carrasco Galeano se haga cargo del campo de Aviación Militar y en consecuencia deben quedar bajo sus órdenes los oficiales que reciban instrucción de vuelo y la Fuerza allí destacada, quedando 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 habían 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 finalización del techo a dos aguas. Este hangar, única construcción más o menos estable consistía en un galpón de 16 m. por 16 m. y 5 m. de altura, donde se guardaban los dos aviones, que habían llegado a los Cerrillos el día 5 de marzo: un Henri Farman biplano al cual se le había bautizado el "Aguila" (nombre pintado en el timón de profundidad que en este tipo de aparato iba delante de los planos) de instrucción, biplaza, con motor rotativo Gnome de 50 HP; y un Deriot XI monoplano, también con motor de 50 HP, destinado a perfeccionar a los alumnos, que no al-

canzó a volar nunca. Estos aviones fueron fabricados en los talleres de Edmundo Marichal (chileno, criado y educado en Francia, donde era técnico carpintero de los talleres FARMAN) en la calle Güemes al 4228 de la ciudad de Buenos Aires. Los primeros 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 República Don José Batlle y Ordoñez, para inspeccionar el nuevo campo de aviación militar. El día 17 de marzo de 1913, con la lectura de la Orden General No. 1155, quedó inaugurada oficialmente la Escuela de Aviación Militar. De dicha Orden se extracta lo siguiente:
..."habiéndose resuelto el ingreso a la Escuela de Aviación de los siguientes oficiales: Capitán José San Martín; Tte.1º Ramón Arambillete; Ttes. 1ros. Graduados Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan Manuel Boiso Lanza; Ttes. 2dos. Braulio Duarte y Juan P. Vertiz; Alféreces Cesáreo L. Berisso y Enrique Prado; Alférez Graduado Santiago Guido. Se dispone que dichos oficiales se pongan a órdenes del encargado del campo de aviación militar, Capitán de Fragata Don José Carrasco Galeano, debiendo continuar revistando en los cuerpos que actualmente prestan servicios. "Con la lectura de esta Orden, 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 efemérides que rememora el "DIA DE LA FUERZA AEREA".

Luego que todos los oficiales recibieron su bautismo de vuelo, se comenzó la instrucción de vuelo. A los pocos días de inaugurarse la Escuela, hubo un temporal que duró varias jornadas, lo que retardó la instrucción.

La manera de llegar al campo era por el ferrocarril hasta la ciudad de Canelones y de allí en lo que se pudiera a la ex estancia "Santo Domingo". Esto hacía 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 41 días y Berisso 40, en los 3 meses que funcionó la Escuela, según 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 Aviación Militar el Cnel. Graduado Don Nicasio Torres, quien sustituye al C/F Don José Carrasco Galeano.

entre ellos dos de nuestros precursores, el Tte.1º Boiso Lanza y el Alf. Berisso, quienes al tener conocimiento de esta infausta noticia, deciden efectuar un gesto que llamara la atención del Pueblo y las autoridades, y es así que se estableció un diálogo entre los dos jóvenes oficiales, de resultas del cual, Berisso le dice a Boiso Lanza que al otro día volaría de cualquier manera, a lo que este contesta que el también lo hará. Al otro día, 22 de junio, el Alf. Berisso decola en el Farman hacia Montevideo con muy poca instrucción, en once vuelos realizados; Boiso Lanza no puede salir en el Bleriot. Dadas las circunstancias y la velocidad de la máquina 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 más campo y la ciudad de Montevideo pequeña y difícil de encontrar, debido a esa niebla traicionera, en que se vió envuelto. Casi al término de la autonomía del avión, aterrizó en la playa Malvín sin contratiempos y con toda felicidad, luego de un vuelo de 105 minutos.

Este gesto de rebeldía, tenía como fin impresionar a la opinión pública y a las autoridades, deseando evidenciar lo avanzado del adiestramiento. El vuelo fue ampliamente comentado y la prensa se hizo eco de este hecho heróico, primer vuelo solo, efectuado en el Uruguay, de un uruguayo.

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

..."El día 21 del corriente a las 6 y 45 A.M. el Alf. Cesáreo 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 marcha, voló en dirección a Montevideo sin autorización y en una forma oculta.

Inmediatamente de sentir la marcha del motor el Capitán Ayudante Tte.1º Ramón Arambillete se trasladó al hangar, donde estaba el Tte.1º Juan M. Boiso Lanza, con el mismo mecánico, que había sacado a la pista el monoplano "Bleriot" y sentado sobre él, dijo al mecánico que pusiera en marcha el motor, el Tte.1º Arambillete intimó al mecánico para que no diera marcha al motor y ordenó al Tte. Boiso Lanza que se bajara del aparato, orden que aquel no cumplía, insistiendo que lo dejara que iba en el Bleriot a Montevideo, volviéndole a indicar al mecánico pusiera en marcha el mo-

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

A raíz de este informe se arrestaron a los dos oficiales en el Batallón "Florida" de Infantería No. 1.

El biplano "Farman" fue recuperado por Mr. Paillette de la Playa Malvín 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 ocasionó una serie de gastos, pasado al Ministerio de Guerra y Marina que sumaron $ 584, 81.

Con este hecho heróico del Alf.Berisso, y el regreso en vuelo del Instructor Mr. Paillette con el Farman, se cierra la parte aeronáutica de esta Escuela, con la cual se diera orígen a nuestra Aviación 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 ordenó que los mismos se presenten a sus respectivas Unidades. El Cnel. Nicasio Torres, solicita que permanezca el Tte.1º Arambillete, por ser dicho oficial el encargado de personal de peones, distribución de trabajos, etc.

El campo de Aviación Militar, siguió funcionando como tal, sin que se efectuara actividad aeronáutica 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 abonó 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.1º Don Ramón Arambillete. 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 Pingüino por Castaibert (al decir del Gral. Farías y el Gral. Cristi, pequeño avión, con alas recortadas, si así puede llamársele, en el que se daba a los alumnos cierta instrucción preliminar: carreteo, corridas para el decolaje, 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.2º Don Edgardo U. Genta, uno de los fundadores del Arma de Ingenieros y lírico paladín, fue el autor del Himno a la Aviación Militar Uruguaya y el Himno de los Ingenieros.

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; al aviador y precursor de la Escuela de "El Palomar", el argentino Tte. Alfredo Agneta; el Jefe de Policía de Canelones Don Tomás Berreta (luego Presidente de la República); el periodista Don Rafael 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 vió, se mantuvo el campo de Aviación por lo menos hasta fin de ese año, pues el entonces Presidente de la República Don José Batlle y Ordoñez 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 creación de una Escuela Militar de Aviación. Este fue realizado prestamente y el 27 de octubre próximo se nombró una comisión para que lo estudiara, comisión compuesta por el Sub Director de la Escuela Militar Tte.Cnel.Don Roberto P. Riverós; el Comandante del Crucero Uruguay C/F Don Francisco Rüete; y el Comandante del Crucero Montevideo C/C Don José Aguiar. Esta comisión, 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 1914. La Cámara de Diputados se pronunció favorablemente y pasó para un estudio de la Cámara de Senadores, en ese interín estalló la Primera Guerra Mundial y este Proyecto fue dejado de lado por la comisión encargada del Senado, ante los hechos que se sucedieron a raíz de esta conflagración que envolvió al mundo.

Posteriormente a este intento que no cuajó, en el mes de abril de 1915, según consta en un libro que escribió el ex Diputado Washington Paullier "La Defensa Nacional y los Problemas Militares" se hace un estudio de aplicar el Servicio Militar Obligatorio en nuestro país, y en ese proyecto figuraba la Aviación, en el Art. 25 parágrafo "Q" donde dice ..."Adquisición de un Parque de Aerostación con un mínimo de cincuenta aeroplanos y todos los elementos necesarios"...

Todo esto no fue más 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 Joaquín C. Sánchez, hombre vinculado y entusiasta de la Aviación.

Desde el momento mismo que la Escuela de Los Cerrillos dejó de funcionar, hubo una continuidad en cuanto a la aspiración de crear la Aviación Militar tanto por los Poderes Públicos como por otros medios particulares. De estos últimos es recordable el Comité Pro-Aviación Militar, constituído bajo los auspicios del Centro Militar y Naval, a principios del año 1913, del cual su Comité Ejecutivo estaba compuesto de la siguiente manera: Presidente, Gral.de Brigada Don Guillermo West; 1er. Vice Cnel. Don Cándido Robido; 2º Vice Don Coralio J. Enciso; Secretario Cap.Don José San Martín (quién tuviera una actuación descollante el 9 de enero de 1913, al ir de pasajero del piloto alemán Enrique Lübe, en su avión Rampler "Taube", entre Montevideo y Buenos Aires); Secretario Tte.1º Don Juan Manuel Boiso Lanza; Tesorero Tte.Cnel.Gdo. Julio Nuñez Brian; Vocales, C/C Don José Aguiar, Cap. Félix Etchepare y A/N Don Carlos Baldomir. Este Comité inmediatamente de creado, trató de expandirse en todo el ámbito de las Fuerzas Armadas creando Sub Comisiones delegadas y efectuando actos públicos, en escenarios como el Jockey Club, el Ateneo de Montevideo, etc. También intervino, representando a la Aviación Nacional, en ceremonias tan importantes como fueron las exequias del Precursor Ing. Jorge Newbery en Buenos Aires, en el año 1914. Patrocinó la venida a Montevideo del gran aviador paraguayo Tte. Silvio Petirossi, que efectuara electrizantes vuelos en el mes de abril de 1914, en el Hipódromo de Maroñas, siendo agasajado por el Comité, con comidas y paseos campestres (existe una fotografía de los Ttes. Petirossi y Boiso Lanza, en un bote, cazando por el Río Santa Lucía). Efectúa

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

- LOS CUATRO PRIMEROS PILOTOS, PILARES DE NUESTRA AVIACION -

La primera Escuela de Aviación Militar fue clausurada, pero la simiente de la Aviación Nacional había hechado raíces en nuestro medio militar.

En 1915, y durante el fugaz Ministerio de Guerra y Marina del Gral. Segundo Bazzano, se gestionó ante los Gobiernos de Chile y la República Argentina, la admisión de oficiales uruguayos en los cursos de sus respectivas Escuelas de Aviación Militar que ya estaban organizadas y trabajando. Fue así, entonces, que por decreto del 25 de junio de 1915, fueron comisionados a Chile los Ttes. 1eros. Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva y a la República Argentina el Tte.2º Cesáreo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi; aprovechando la fraternal respuesta que tuvo la solicitd cursada a estos países 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 habían comenzado. Recibiendo instrucción en aviones monoplanos "Bleriot" y "Deperdussin"; y biplanos "Sanchez Besa" (diseñados por el Ing. del mismo nombre, de nacionalidad chilena), haciéndose cargo directamente de la instrucción de vuelo, el Capitán Manuel Avalos (de quien hoy lleva su nombre la Escuela de Aeronáutica de Chile) quien fijó a éstos, un horario especial y más intenso de trabajos prácticos, en tal forma que en poco tiempo alcanzaron el nivel de sus compañeros; 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 Lacueva 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 según Enrique Flores Alvarez , autor de la Historia Aeronáutica de Chile, fueron ..."una de las más altas notas registradas en la historia del establecimiento"...haciéndose acreedor del Brevet No. 14.

Saenz Lacueva se demoró más de un mes en obtenerlo, con respecto a su compañero, por haber sufrido un accidente aéreo 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 Aviación Militar de "El Palomar" en las cercanías de Buenos Aires, en el curso especial de Reservistas, perteneciente al 3er. Curso de la Escuela bajo la Dirección 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 27 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 Aeronáutica 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, pronunció un espléndido discurso ante las delegaciones que representaron a los diferentes países americanos concurrentes, destacándose entre los delegados al de los Estados Unidos de América, Ing. Alberto Santos Dumont, figura cumbre de la aviación mundial (el delegado de brasil era el Tte. de Avn. Bento Ribeyro). Los Ttes. Boiso Lanza y Saenz Lacueva , integraron la comisión de Estatutos y la Deportiva, y Boiso Lanza además la Jurídica y la Científica.

De esta Conferencia surgió la Federación Aeronáutica Pan-Americana, FAPA, el día 18 de marzo. De la cual por aclamación fue nombrado Presidente Honorario vitalicio a Santos Dumont, y como Vice-Presidente tercero a nuestro Ministro de Guerra y Marina Don Joaquín C. Sánchez sin encontrarse presente en este evento.

Como festejo principal de esta Primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana, el Aero Club de Chile organizó dos concursos de Aviación: el primero en Viña del Mar y en Segundo en Santiago de Chile. El de Viña del Mar, cumplido el 11 de marzo, consistía en dos pruebas: una carrera de aeroplanos y vuelos en "ocho" (que se tenían que realizar entre dos postes colocados en la pista a quinientos metros uno de otro. Cada aviador debería cerrar tres "ochos" alrededor de estos postes, resultando

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

- Militares -

- Ttes. 1eros. uruguayos Juan M. Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva en monoplano Bleriot de 80 HP.
- Tte.1º Dagoberto Godoy y Sgto. 1º Juan Mansilla en monoplano Bleriot 80 HP.
- Ttes. 1eros. Federico Barahoma y Darío Aguirre en monoplano Bleriot de 80 HP.
- Ttes. 1eros. Julio Torres y Emilio Brandemberg en monoplano Bleriot de 50 HP.
- Sgto. 1º Andrés García en monoplano Bleriot de 80 HP.
- Vice-Sgto. 1º Luis Castro en monoplano Duperdussin de 80 HP.
- Vice-Sgto. 1º Juan Vercheure en biplano Sánchez 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 Bleriot de 50 HP.

En los vuelos en "ocho" resultó primero el Tte.1º Boiso Lanza, siendo calurosamente aplaudido por la habilidad demostrada en la ejecución de esa prueba, difícil para la época.

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

A su regreso a Montevideo, Boiso Lanza, es enterado del ofrecimiento del constructor y aviador francés radicado en Buenos Aires Mr. Paul Castaibert de sus aviones monoplanos "Castaibert" diseñados y construídos por él, que desde el mes de febrero de 1915, ofrecía epistolarmente a su alumno y amigo Francisco Bonilla, que había regresado en esa época de Buenos Aires con su flamante Brevet de piloto aviador en su avión "Uruguay IV", para que éste a su vez propusiera al Estado su compra, tratándose 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 envió 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. Joaquín C. Sánchez, fundador del Centro Nacional de Aviación (hoy Aero Club del Uruguay) gran propulsor de la Aeronáutica, luego de la trasmisión del mando del Presidente Batlle y Ordoñez 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 Fé, Rpca. Argentina, en mayo de 1916, se radicó 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 Aviación, hecho que se concretó el día 30 de junio de 1916, según 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 Aviación Heróica", el amigo Don José Benicio Suarez. La compra de este tipo de aviones se vió avalada por las pruebas a que les exigió Boiso Lanza, tanto en Buenos Aires como en Montevideo, pues según 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, poniéndose en contacto con Castaibert y sus aviones, interesándose, sobre todo en el de 100 HP y el de 60 HP. Y días más tarde, en Montevideo, donde Castaibert llevó un aparato suyo, presumiblemente de 60 HP y fue probado por Boiso Lanza ante el Ministro Don Joaquín C. Sánchez y Don Francisco Bonilla en el campo de aviación donde Don Angel S. Adami daba instrucción en Piedras Blancas y quien presumiblemente tomó la fotografía 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.: a Bonilla, Castaibert, el Ministro Sánchez 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 interés primario como surge de la carta señalada más arriba, del 15 de junio de 1916, fue por dos aviones, uno de 100 HP y otro de 60 HP, pero unos días más

tarde, Boiso Lanza intervino en Buenos Aires durante las Festividades del Centenario de la Independencia de la Rpca. Argentina en varias competencias, ganando dos primeros premios, uno de velocidad y otro de aterrizajes de precisión con un avión "Castaibert" de 80 HP, con el cual Berisso ganaría días más tarde el Raid Buenos Aires - Mendoza, esto está consignado en otra carta de Castaibert del 9 de julio de 1916.

En esas Festividades del Centenario de la Rpca. Argentina, también intervino el Alf. Esteban Cristi, y el día 10 de julio en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, ya Stadium Municipal en Palermo, conjuntamente con los Ttes. argentinos Zanni y Parodi, que ese día efectuaron pruebas de bombardeos, nuestro compatriota en un biplano Farman de 50 HP de la Escuela de El Palomar, realizó ejercicios de lanzamiento de bombas sobre blancos fijos, en el mismo estadio. Tomándosele fotografías de este hecho, que fueron publicadas en la prensa y en la revista "Caras y Caretas" del 22 de julio de 1916.

Como número más importante de los festejos de la conmemoración del Centenario, el Aero Club Argentino organizó para los días 17 al 21 de julio de 1916, el Gran Premio Buenos Aires - Mendoza, que consistía en trasladarse en vuelo y en un mismo aparato, sin pasajeros, desde el estadio municipal de Palermo, en Buenos Aires, hasta la ciudad de Mendoza, en menos de 100 horas, a contar desde el momento de largada del primer aeroplano en El Palomar. Habiendo calculado la Escuela de Aviación Militar que la prueba se desarrollaría en cinco etapas, estableciendo puntos de recalada con los fines de distribución de nafta, aceite, etc. Intervinieron los siguientes competidores: el Capitán Aníbal 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 1º Dagoberto Godoy, monoplano Bleriot XII 80 HP, chileno; Vice Sargento 1º Juan Vercheure, biplano Sánchez Besa 80 HP, chileno; Vice Sargento 1º Luis Castro, monoplano Deperdussin 80 HP, chileno; y Teniente 2º Cesáreo L. Berisso en monoplano Castaibert IV 80 HP, uruguayo, quien se hallaba alejado de todas estas pruebas y concursos del Centenario por encontrarse recuperándose de un accidente que tuvo en un Bleriot de 50 HP el día 27 de mayo en El Palomar, donde experimentó serias lesiones, lo cual no le

impidió, aunque posiblemente no totalmente repuesto, intervenir en esta magna empresa, lo que realza más el triunfo que conseguiría.

La noche del 16 de julio pernoctaron en El Palomar todos los competidores que intervinieron, así el lunes 17 bien temprano se podría comenzar la competencia. Ese día a las 06.46 horas se dió la señal de partida por parte de los precursores argentinos Tte.Cnel. Alejandro Obligado y el Ing. Alberto R. Mascías. Los primeros en partir fueron el Tte.Zanni, el Tte. Berisso, el Tte. 1º Godoy y el Vice-Sargento 1º Castro. Lamentablemente el Tte. Zanni tuvo una rotura en el tanque de combustible, por lo que, tuvo que regresar al aeródromo, y recién al otro día reparada esa falla continuó la carrera.

El Tte. Berisso luego de pernoctar en Rawson, habiendo hecho descensos en Agote y Chivilcoy, por extravío, y en donde debió efectuar algunas reparaciones, reanudó 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", Mendoza; en la tarde, luego de 57 horas de haber partido, de las cuales 14.05 fueron de vuelo efectivo para recorrer los 1048 Kms. del trayecto.

Este fue un magnífico triunfo conseguido por nuestro precursor, único competidor uruguayo entre calificados pilotos, uno de los cuales había sido su instructor, el Tte. Pedro L. Zanni, extraordinario aviador, protagonista en los años veinte de hazañas a escala mundial, como el Raid París-Tokio; por el cual guardaba una entrañable amistad. Cuando este llegaba a Mendoza segundo, un día después que él, lo salió a recibir en su avión, para darle escolta, con la mala fortuna que al aterrizar, Berisso tuvo un accidente, por el cual resultó seriamente herido. Este avión había sido construído en 1914, en los Talleres del aeródromo en Villa Lugano con materiales del país. Era un aparato biplaza, accionado por un motor Gnome de 80 HP, que en ese momento contaba con 156 horas de vuelo. Con él, Castaibert había hecho un Raid el 24 de diciembre de 1914 en compañía del famoso actor y aviador (Brevet No. 2 del Aero Club Argentino) Florencio Parravicini a Rosario. Además, había recorrido con él, en gira aérea, las provincias de Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, La Rioja, Córdoba y el Sur de la Provincia de Buenos Aires.

El 18 de julio de 1916, un día antes que Berisso arribara primero a Mendoza, ocurrieron también dos hechos que fueron triunfos internacionales para nuestros primeros aviadores. El Alf. Esteban Cristi, enterado que el Tte. 1º Boiso Lanza para conmemorar la Jura de la Constitución el 18 de julio al mediodía cruzaría el Río de la Plata entre Buenos Aires y Montevideo con un monoplano Castaibert de 100 HP, se escapa ese día temprano, con un monoplano Bleriot XI de 50 HP, que había sido donado a la Escuela de Aviación Militar, donde estaba haciendo su aprendizaje, por la Compañía Argentina de Tabacos Ltda. en 1912 y fue bautizado con el nombre de "Centenario". Cruza el Río directo a Colonia y de allí luego de dos paradas intermedias, arriba al campo de aviación que tenía el precursor don Angel Adami, detrás del Regimiento de Caballería No. 9 en Piedras Blancas, cerca de Maroñas, con toda felicidad. Siendo el primer uruguayo en conseguirlo.

Horas más tarde, cruza directamente de Buenos Aires a Montevideo Boiso Lanza en el Castaibert de 100 HP, avión semejante a los demás "Castaibert", pero apto para ser triplaza, el motor Gnome era un doble Omega de 14 cilindros (dos estrellas de siete) rotativo, demorando solamente una hora 22 minutos en hacerlo, arribando al campo de maniobras del Regimiento de Caballería No. 1 "Blandengues de Artigas", predio que hoy ocupa el Cilindro Municipal y el Museo Aeronáutico. De allí en automóvil se dirigió al Hipódromo de Maroñas, donde fue recibido por el Ministro de Guerra y Marina don Joaquín C. Sánchez, quien autorizó al Tte. 1º Saenz Lacueva, a efectuar vuelos en homenaje a su compañero, con seguridad en el avión "Castaibert" que el constructor y aviador francés del mismo nombre había traído el día 30 de junio desde Buenos Aires a demostrar y que debía ser de 60 HP como se puede colegir de la correspondencia mantenida entre éste y Bonilla. Avión que, ahora pertenecía al Estado al igual que el de 100 HP y el de 80 HP, del Raid Mendoza, accidentado.

Mientras el Tte.1º Saenz Lacueva, realizara diferentes demostraciones aéreas, el Alférez Tydeo Larre Borges y el Sr. Luis E. Azzarola Gil, le dan la bienvenida con elocuentes discursos, ante el público que colmaba las instalaciones del "Circo de Ituzaingó".

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. 2º 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 Mal Abrigo en el Departamento de San José en el Globo del Aero Club Argentino "Tte. Agneta".

- LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION -

El 24 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 inciativa 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 órdenes del saber y de la vida civilizada, por el éxito obtenido en buena ley con el número reducido de discípulos, egresados los unos de la Escuela de Aviación Militar de Chile y estudiantes los otros de la institución de la misma índole en la República Argentina..." y afirmaba más adelante "...la incorporación a nuestro Ejército del elemento de Guerra, que se ha denominado con sobrada razón "La Quinta Arma", es una necesidad sentida, una exigencia de los progresos modernos en materia militar..." El Proyecto de Ley constaba de doce artículos, en ellos se establecían la creación de la Escuela Militar de Aviación, las directivas a las que se ajustaría su funcionamiento y la misión que la misma cumpliría dentro del Ejército Nacional.

Con dictamen favorable de la respectiva Comisión de Guerra y Marina, la honorable Asamblea General, aprobó, con ligeras modificaciones, el proyecto, convirtiéndolo en Ley No. 5528, que fue promulgada por el Poder Ejecutivo, el 20 de noviembre de 1916. Esta fecha señala la creación de la Escuela Militar de Aviación, sucesora de la Escuela que tenía su Aeródromo en el campo militar de "Los Cerrillos". Y ahora sí, estaban dadas las circunstancias para el éxito. Los instructores eran uruguayos, las máquinas serían del Estado, construídas en Buenos Aires para la Escuela, y el Aeródromo quedaría en las cercanías de Montevideo.

Se nombró primer Director de la novel Escuela, al Tte.1º Juan Manuel Boiso Lanza, el que ascendería a Capitán, semanas más tarde. Los instructores serían el Tte.1º Adhemar Saenz Lacueva, el Tte. Cesáreo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi.

La dotación aeronáutica estaba formada por los 5 aviones "Castaibert" adquiridos al Aviador-Constructor de ese nombre, a mediados de 1916 y recibidos los tres que faltaban, en el puerto de Montevideo el día 21 de febrero de 1917, pues ya se encontraban en Uruguay el de 100 HP, traído en vuelo por el Tte. 1º Boiso Lanza el 18 de julio de 1916 y el que hizo la demostración Castaibert, posiblemente de 60 HP (quizás con motor Le Rhone). Los que llegaron en barco eran de 50, 70 y 80 HP (reparado, con el que ganó el Raid Mendoza el Tte.2º Berisso) todos con motor Gnome. Existe una fotografía en que se ven los tres aviones con las alas plegadas, siendo remolcados por au-

tomóviles hacia el puerto de Buenos Aires por la Avda. de Mayo. Además 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", construído 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 éste, 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.1º Don Cesáreo 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 abondonado y bastante maltrecho, y en 1918 fue llevado al hangar que poseía el precursor Don Angel 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 el, 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 queda transformado el Bleriot, del cual se habla anteriormente.

A principios de 1917 se le encomendó al novel Tte.2º 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 él existía solamente un rancho de terrón y paja, y un único árbol, un añoso ombú, 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 Arma 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 León 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 $ 400.000, mide 72 metros de frente por 25 metros de fondo y 12 metros de altura, y en su parte superior, acondicionada exprofeso, se colocaban los materiales de repuesto.

Las funciones técnicas, como Jefe de Talleres quedaron a cargo de Don Paul Castaibert, 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 Laureano 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 Zulberti; y Don Augusto Santini. Ellos ingresaron el 12 de marzo de 1917. El 11 de junio de 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. 1º, 4 Sgtos.2º, 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 los 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. 1949, se declaran aptos para ingreso, los alumnos que se habían presentado al llamado que se hizo luego de crearse la Escuela. Eran nueve Oficiales subalternos, pertenecientes a diferentes armas del Ejército. Ellos fueron: Ttes.2dos. Salvador Gandolfo y Tydeo Larre Borges y los Alféreces, Alfredo M. Rinaldi, Alfonso Montero Pérez, Coralio C. Lacosta, Efraín González Conzi, José L. Ibarra y Nicolás 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 Yí, allí el Cap. Boiso Lanza daba clases teóricas de gimnasia a los alumnos.

El 6 de junio de 1917 por la Orden General No. 1992, se dispone la presentación de los Oficiales alumnos en la Escuela Militar de Aviación para iniciación de los cursos. Mientras se efectuaban las obras de construcción, se armaron una serie de carpas, que solucionaron el problema de alojamiento. Para llegar hasta el campo de aviación, se usaba el tranvía hasta Gral. Flores y Guerra, y de allí, en breck hasta la Escuela, también algunos entusiastas llegaron al Cno. Mendoza desde el Centro, a caballo. Lo que no faltó nunca fue el maravilloso espíritu de alumnos e instructores, que sortearon toda clase de inconvenientes en esta primer etapa de nuestra Aviación.

El 25 de agosto de 1917, se exhiben por primera vez en público, todo el material de vuelo de la Escuela Militar de Aviación en un vivac y desfile que realizó toda la Guarnición de Montevideo, en Punta Carretas, allí 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 in-

tegrantes de la primera Brigada, que comandaba el Cnel. Don Guillermo Rupretch y que estaba constituída por la Compañía de desembarco del Crucero acorazado "Pueyrredon" de la Armada Argentina, la Escuela Militar de Aviación, la Escuela Naval, la Escuela de Marineros, el Batallón de Marina, la Escuela Militar, la Escuela de Gimnasia y Esgrima, el Batallón de Ingenieros No. 1, el Cuerpo de Bomberos y la Compañía de Ametralladoras. Por primera vez la población de Montevideo, pudo observar no sólo los aviones, sino también 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 entrenamiento de los instructores. Como el que realizara el Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, en un Castaibert de 70 HP, a la ciudad de Paysandú, 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 Paysandú, allí luego de decolar a la hora 15.30 rumbo a Montevideo y cuando se hallaba a unos cincuenta metros, se precipitó a tierra, resultando herido y el avión destrozado. O el que efectuara el Tte.1º 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 consideró 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 examenes prácticos de primer curso. Que se desarrollaron de la siguiente manera: primero efectuó su prueba el Tte.2º Salvador Gandolfo, que consistía ésta al igual que las otras, en una serie de cinco "ochos", en un espacio de quinientos metros, señalado por dos postes, que ostentaban en su parte superior dos grandes globos blancos, y aterrizaje en un punto dado, con el motor en marcha; y otra serie de cinco "ochos" a contramano y aterrizaje sin motor. La prueba se efectuó en el biplano Farman, aparato destinado a los

ejercicios. Le siguieron por orden, el Tte.2º Tydeo Larre Borges y los Alféreces José L. Ibarra y Alfonso Montero Pérez. Cuando este último llevaba consumada la mitad del examen, la rotura del caño conductor del combustible hizo imposible la continuación de los ejercicios, quedando por lo tanto sin rendir examen completo Montero Peréz 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 examenes con estos dos últimos Oficiales.

Al quedar truncas las pruebas por la mañana, los instructores efectuaron demostraciones ante las autoridades y el selecto público presente, que se hallaba en las cercanías de uno de los postes rematados por un globo blanco y del cual formaban parte señoras y señoritas de nuestra sociedad, con los aviones monoplanos Castaibert de 50, 60 y 80 HP; impresionando a estos con su depurado entrenamiento en estos aparatos. En la tarde se sumó a esta concurrencia, el Almirante Caperton y varios Oficiales del Buque de Guerra de los Estados Unidos de América "Pitsburg", que se encontraba de visita en nuestro puerto.

Ese día se concedieron los siguientes Brevets de Piloto Aviador:

Brevet No. 1 Alf. José Luis Ibarra
" No. 2 Tte. 2º Tydeo Larre Borges
" No. 3 Alf. Efraín González Conzi
" No. 4 Alf. Alfonso Montero Peréz

Luego de la finalización de estos examenes, fue designado un nuevo Jefe de la Escuela, por la Orden General No. 2093, pues el Cap. Juan M. Boiso Lanza como se verá más adelante partió para Europa. Esta designación recayó en el Cap. Mateo Tula Dufort compañero de promoción 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 instrucción de vuelo continuó luego de efectuados los primeros examenes, completándose la misma para los restantes alumnos en el mes de julio de ese año, eligiéndose el día 18 para que se efectuaran las pruebas finales del curso. Ese día, que resultó 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 Ejército, Cnel.Don Guillermo Rupretch; el delegado del Poder Ejecutivo, Cnel.Don Coralio Enciso; el

Director de la Escuela Militar de Aviación, Cap. Mateo Tula Dufort; profesores, alumnos y visitantes, el Tte.2º Esteban Cristi, salió en el biplano Farman, con la intención de probar el aparato y "reconocer la atmósfera", teniendo que aterrizar en las cercanías de la Escuela por fallas del motor, sin consecuencias para la máquina. Al quedar este avión, con el cual se efectuaban los examenes, fuera de servicio, el Cap. Tula ordenó que los pilotos ya brevetados en febrero, efectuaran vuelos en el Castaibert monoplano de 50 HP. Es así que decolan primero el Tte. Larre Borges, luego el Alf. Ibarra y más tarde el Alf. Montero Peréz. El Alf. González Conzi no fue autorizado a volar por el Dr. Bartolomé 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 examenes 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 examenes a los cuatro Oficiales que faltaban, otorgándose los siguientes brevets:

Brevet No. 5 Alf. Coralio C. Lacosta
" No. 6 " Alfredo Rinaldi
" No. 7 " Alberto Demichelli
" No. 8 " Nicolás Larroca

- NUESTRO PRIMER MARTIR -

Por decreto del 28 de enero de 1918, 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^2 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, hasta pasar al Nieuport de 13 y 15m^2 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.1º Berisso es enviado a los Estados Unidos de América, donde realiza cursos de vuelo, toma conocimiento del material aéreo y su administración. El 1º de octubre de 1918 comenzó los cursos de pilotaje y observación. Primero en la Base de Rockwell, San Diego, California, finalizándolos el 14 de febrero de 1919, 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 intrépido..." 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 examenes de julio,

se continuó con la instrucción de vuelo en los aviones monoplanos "Escuela A" Castaibert, para que los pilotos terminaran su adiestramiento y así recibir el "Brevet Superior". También en el mes de octubre, por la Orden General No. 2166 del Estado Mayor del Ejército y con fecha 1º 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 efectuará 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 armas, los cuales fueron exonerados de rendir examenes de ingreso teóricos en virtud que no alcanzaron éstos 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, Alféreces: 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 Reyes, 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 Zubía 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 obsolencia 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

1918.

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 Zubía. En estos primeros años hubo una serie de nombramientos de personal técnico en los Talleres, tanto como mecánicos de primera osegunda clase. Evidentemente algunos no se adaptaron o no reunían las condiciones adecuadas y otros, sí continuaron formando parte de esta legión de técnicos precursores que hicieron posible la existencia de la Escuela y más tarde la Aeronáutica Militar como los ya nombrados anteriormente y los nuevos, Nicolás Korniloff, Mauricio Camargo, Juan Chabay, Pablo Pescadere, José Rígoli, 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 9º de Cab. en un avión 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 Presidente por varios períodos de esa Institución.

También como se verá más adelante recibe también a todas las misiones aeronáuticas extranjeras y efectúa algún vuelo de pasajero como el que realizó el 10 de junio de Mendoza a "El Palomar" y vuelta a Mendoza en un Airco 4 siendo piloto el May.británico don Shirley G. Kingsley.

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

Los aspirantes a alumnos, comenzaron la instrucción de vuelo, pero como se expresó anteriormente fue muy complejo poder volar

con el H. Farman, que era el avión con el cual se daba instrucción, dada su decrepitud, luego de los diferentes accidentes y aterrizajes forzosos. Ante la aparición del AVRO 504 K que trajo el Mayor Scott, el Farman parecía 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 máquinas, como la que se le adquirió al May. Scott, el grupo de los nueve alumnos fue reintegrado a sus destinos de origen a partir del mes de agosto de 1919. Insolitamente en abril de ese año uno de los dos instructores conque contaba la Escuela, el Tte.2º Esteban Cristi, fue destinado al Batallón de Infantería (de donde provenía) de Salto; por esta causa solamente quedó como instructor el Cap. Adhemar Saenz Lacueva, quien ya había comenzado, o estaba por hacerlo, a recibir instrucción de vuelo en el AVRO 504 K de manos del May. Scott.

El Director de la Escuela, Cap. Mateo Tula Dufort, es comisionado a Europa en misión de estudios y observación, por lo que se nombra a un nuevo Director, por la Orden General No. 2325, con fecha 24 de setiembre de 1919. Este nombramiento recae en el Mayor don Victoriano Rovira, quien se vera apoyado en su gestión por los Capitanes instructores, Saenz L cueva y Berisso, recién llegado de los Estados Unidos de América.

El Cap. Tula cumple varias misiones en las Islas Británicas y en Francia donde comienza un curso de Aviación en la Escuela Militar de Aviación de Istres, en las cercanías de Nimes. Lamentablemente el 22 de setiembre de 1920, mientras realizaba entrenamiento de vuelo en un avión Caudron, sufre un accidente, perdiendo la vida. Había ingresado en la Escuela de Istres el 19 de abril de 1920.

- LAS MISIONES AERONAUTICAS EXTRANJERAS -

Al finalizar la Primera Guerra Mundial, los países aliados, vencedores de esta gran conflagración, se encontraron con un sobrante de material de vuelo en sus arsenales. Esto implicaba a su vez, la detención de sus factorías especializadas en este tipo de armamento así como la disminución del desarrollo de su industria aeronáutica. Es por esa causa que cada país vencedor, trata de colocar sus excedentes en América. Para lograr influenciar en nuestros países, va-

rias misiones aeronáuticas se trasladan a la América del Sur, sobre todo a Buenos Aires de donde se expanden para el resto de los países americanos. Es así que llegan al Río de la Plata, misiones aéreas de Italia, Gran Bretaña, Estados Unidos de América y sobre todo de Francia con una gran profusión de medios aeronáuticos e infraestructura, sumado a un selecto grupo de instructores. Todas estas misiones estuvieron en Montevideo y casi todas ellas nos vendieron sus aviones. La misión inglesa que estaba encabezada por el May. de la R.A.F. Frank P. Scott quien representaba a la empresa británica A.V. Roe Co. Ltd., fue la primera en arribar, estuvo en el campo del Cno. Mendoza efectuando demostraciones aéreas, a partir de abril de 1919, con un avión biplano AVRO 504 K de motor rotativo Le Rhone de 100 HP, con el que había cruzado el Río de la Plata,acompañado por su esposa, desde "El Palomar".

El 17 de abril, al día siguiente de su arribo de "El Palomar", efectuó varias demostraciones con su avión en el Aeródromo de la Escuela Militar de Aviación, invitando a varios Oficiales a acompañarlo, cuando arribo al Campo de Aviación 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 éste la invitación, efectuando con su ilustre acompañante varios tipos de acrobacia, como "tonneau", "looping", "caída de hoja", etc., yendo más tarde hasta el Río Santa Lucía, aterrizando al final sin ningún percance. El Dr. Brum gratamente impresionado por el vuelo, así lo hizo notar a los periodistas que en su residencia lo entrevistaron otro día.

El May. Scott vendé 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 radican.

En julio de ese año completó 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 flamantes 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. Raidway de la R. A.F. en marzo de 1920. Se pagó por ellos la suma de £ 3666:3:3, incluído flete y embalaje, se embarcaron junto con £ 1500:0:0 de repuestos incluídos 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 Manufactoring 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.H. 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. Cesáreo L. Berisso un avión biplano Ansaldo S.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 reconstruído 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 hacía poco tiempo de los Estados Unidos de América, donde tuvo oportunidad de volar y recibir instrucción de vuelo en este tipo de aparato. Hizo muchos vuelos por el interior de la República. Existe una fotografía, tomada en la Argentina, donde se puede ver, acompañando a Leon en su avión, al gran escritor salteño Horacio Quiroga.

La misión aeronáutica 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 Almandos Almonacid, de nacionalidad argentina, gran amigo del Uruguay y fundador de la Aeroposta Argentina y Uruguaya (companías subsidiarias de la Compagnie Generale Aeropostale, más tarde Air France). Con fecha 2 de enero de 1920 el Tte.1º Tydeo Larre Borges es designado para efectuar prácticas con esta Misión en el Campo de "El Palomar", donde estaba asentada. Al Campo del Cno. Mendoza, muchas veces arribaron los pilotos franceses, con los aviones Breguet XIV y Spad los que la Escuela Militar de Aviación adquiriría a partir de 1920, para completar su dotación aérea. Tan es así que en enero de ese año el Tte.Cnel. Precardin, envía al Cno. Mendoza al Tte. Charles Hildebrand que daría instrucción en Breguet XIV de fotografía aérea; al ayudante Marcel de Saint Sulpice como instructor de Breguet XIV; al Teniente Eduard Gournard como instructor de Spad; y a algunos mecánicos para entrenar en mantenimiento de los nuevos aparatos a las tripulaciones terrestres. Conjuntamente con esta misión que arribó a Buenos Aires, a Río de Janeiro, hizo lo propio otra al mando del Tte.Cnel. Etienne Magnin, instalándose en el Campo Dos Affonsos, donde se fundó la Escuela de Aviación Militar. En el segundo curso de esta Escuela, en marzo de 1920, fueron inscriptos y comenzaron la instrucción de vuelo, cuatro oficiales pilotos uruguayos, ellos eran, el Tte.1º Tydeo Larre Borges y los Ttes.2º José L. Ibarra, Coralio C. Lacosta y Nicolás Larroca. También acompañó a estos Oficiales, don Gerardo Dotti, quien efectuó un curso de perfeccionamiento de mecánica de aviones Nieuport y Spad. Este curso de Vuelo Superior fue impartido de manos de los ins-

tructores Capitanes Etienne Lafay, Hubert Dumont, Raúl Vieira de Mello, etc., en aviones Nieuport y Spad de 80 HP, graduándose los tres primeros como pilotos aviadores militares en el correr de ese año, regresando al país en el mes de noviembre.

Por último debemos consignar la llegada a "El Palomar" de la misión comercial que representaba para el Río de la Plata a la "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 Aviación" donde fueron instructores por un corto lapso de tiempo en Melilla. Ellos fueron los Capitanes de la R.A.F. Charles E. Wilmont y James Frazer Bremner. El primero llegó a Montevideo a mediados del año 1920 y el 2 de julio de ese año, realizó el primer vuelo en el flamante campo de Aviación de Melilla, con un avión AVRO 504 K con motor Le Rhone de 110 HP, nuevo, igual a los que vendió el May. Scott a la Aviación Militar. Ese día voló primero Wilmont solo y luego con Angel S. Adami, el 3er. vuelo en ese campo lo realizó inmediatamente después el Cap. Cesáreo L. Berisso con el mismo avión.. Al haberse ido para Chile el May. Scott la Representación de la A.V. Roe Co. Ltd. quedó acéfala encargándose de ella la Handley Page al llegar a Buenos Aires, esta es la causa por la cual entregó este avión el Cap. Wilmont. Meses más tarde esta firma vendió otro AVRO 504 K al "Centro Nacional de Aviación" y fue entregado el 23 de octubre en Melilla por el Cap. Bremner, quien se quedó en Montevideo hasta mediados de noviembre haciendo varios vuelos demostrativos en Melilla. Regresó los primeros días de marzo de 1921 y el día 3 de ese mes comenzó a impartir instrucción de vuelo a dos alumnos, uno sería el primer piloto civil brevetado en Uruguay, se trataba del Sr. Julio Zerbino y el otro, la primera víctima de la Aviación Civil en Melilla el 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 Siddeley Puma de 200 HP, como se consigna más adelante.

SEGUNDA PARTE - BERISSO Y SU AVIACION HEROICA (1920 - 1935)

- EL SEGUNDO CURSO -

Al accidentarse el AVRO con el Cap. Saenz Lacueva y el Tte. Rinaldi, la Escuela quedó practicamente sin aviones. Hasta que llegara al país el May. Scott y luego las otras misiones aeronáuticas, los aviones conque 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. Cesáreo 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 conque contaba la Escuela habían vuelto a sus armas de orígen incluídos los dos instructores el Cap. Saenz Lacueva y el Tte.2º Cristi. Por casi todo el año de 1920 el Cap. Berisso fue el único piloto que tenía el campo del Cno. Mendoza y él tuvo que recibir el nuevo material aéreo y probarlo, así como cumplir todas las misiones que se le encomendó a la Escuela.

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

día anterior, ejecutó diversos ejercicios sobre el campo, efectuando la exploración a distancia de la Brigada y luego,por orden del mencionado General, un vuelo de reconocimiento hasta Melo (existe una foto publicada en el Mundo Uruguayo, del Cap. Berisso y el Cnel. Patiño) regresando enseguida a Olimar y de allí al campo del Cno. Mendoza. Esta fue la primera intervención de la Aviación Militar en maniobras con el Ejército Nacional. Posteriormente año a año intervendría siempre, sobre todo en maniobras en el campo militar de Los Cerrillos. También cumple varios vuelos extraordinarios como la visita que realiza 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. O la que efectúa el día 2 de julio en un "Spad", también a Buenos Aires. El 23 de setiembre, en un AVRO, recién recibido, de los comprados en Gran Bretaña, efectúa un Raid hasta Artigas, siendo su pasajero el Dr. Asdrúbal 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 AVRO 504 K (los cuales se numeraron 1, 2, 3 y 4) estos con motor rotativo "Le Rhone" de 110 HP; 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 matriculó con el número 1). También en la Escuela existía un avión Ansaldo SVA-10,con motor SPA de 220 HP, de propiedad particular del Cap. Berisso, donado a éste por suscripción popular.

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.1º Tydeo Larre Borges y los Ttes.2º Coralio C. Lacosta y José 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 Cap. Cesáreo L. Berisso, se abocó a la posibilidad de efec-

tuar 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 amenamente contado por el extinto Gral.Don Medardo R. Farías, 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.1º C. Bernasconi. Consistía ésta 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 Societé 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 Fcs. 76000 para los primeros equivalentes a $ 6.109,81 y de Fcs. 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 Fcs. 454.899 equivalentes a pesos de la época 37.307,72; los que arribaron en febrero de 1921. El 10 de julio de ese año se probó en vuelo uno de estos aparatos, el que se matriculó con el No. 2.

En los primeros meses de 1921, se comenzó la instrucción de vuelo de este segundo curso de pilotaje en los aviones AVRO, a los que se les sumó otro más, el No. 5, que fue construído 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 unicamente 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 una escuadrilla de la Escuela Militar de Aviación, al mando del Cap. Cesáreo L. Berisso en un avión SPAD, siendo sus laderos también con SPAD el Cap. Tydeo Larre Borges y el Tte.1º José L. Ibarra. Luego venía un Breguet XIV piloteado por el Tte.1º 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 504 K piloteados por el Tte.2º Joaquin S. Costa y el Tte.2º 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 Montevideo y Buenos Aires. Esta gran fiesta aeronáutica que tuvo

lugar el sábado 17 de diciembre de 1921, se efectuó con el fin, de recaudar fondos para la realización de un Raid Buenos Aires-Lima, Perú; que efectuaría el piloto argentino Miguel Eduardo Hearne, en febrero de 1922, auspiciado por la Brigada de aviadores de la Liga Patriótica Argentina. Dicha fiesta tuvo como atracción principal al acróbata Eugene Geberth y al piloto Max Holtzem, ambos alemanes, que efectuaban acrobacias en el avión biplano "SAML" de este último. También se efectuó un Festival en el Teatro Urquiza, todo organizado por el aviador argentino Enrique Roger, Presidente de la Brigada de Aviadores de la Liga Patriótica Argentina.

De la Escuela intervinieron: el Cap. Berisso en un SPAD de 220 HP, que efectuó cantidad de acrobacias; el Cap. Tydeo Larre Borges en un SPAD; el Tte.1º Rogelio Otero, con un AVRO 504 K; el Tte.2º Eduardo Galeano con un AVRO 504 K; y por último el Dr. Francisco Ghigliani, gran amigo del Cap. Berisso y de los demás aviadores de la Escuela, con un AVRO 504 K del Instituto, efectuando al igual que estos una magnífica demostración. Es de destacar que en ese año de 1921, como se ha consignado más arriba, los alumnos oficiales de la Escuela eran 12, pero en realidad estos fueron un total de 16 pues había 4 alumnos del Aero Club del Uruguay, que recibieron instrucción de vuelo de manos de los 4 instructores y con los aviones AVRO 504 K de la dotación del Instituto, uno de ellos fue el Dr.F. Ghigliani quien comenzó su instrucción el 24 de enero de 1921 y salió solo el 15 de setiembre de ese año. También recibieron instrucción, el Jefe de Mecánicos de la Escuela, Don Gerardo Dotti, el Sr. Luis Conti y por último el Sdo. Oscar M. Buceta, autorizado por el Poder Ejecutivo.

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

Brevet No. 9 Tte.1º Rogelio Otero
" No.10 Tte.1º Glauco Larre Borges
" No.11 Tte.2º Medardo R. Farías
" No.12 Tte.2º Eduardo Galeano
" No.13 Tte.2º Tomás Duarte
" No.14 Tte.2º Carmelo Bentancurt
" No.15 Tte.1º Julio Z. Angulo
" No.16 Tte.2º Pascual Morales
" No.17 Tte.1º Joaquín S. Costa

Brevet No.18 Tte.2º Antolín 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.1º Joaquín 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 Aeronáutica 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 aeronáutico, como la princesa aviadora rumana Mlle. 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 Maroñas, donde se realizan exhibiciones acrobáticas, interviniendo cuatro aviones de la Escuela Militar de Aviación, tres SPAD y un AVRO 504 K, piloteados respectivamente por el Director e instructores May. Cesáreo L. Berisso, Cap. Tydeo Larre Borges, Tte.1º José L. Ibarra y Tte.1º Coralio C. Lacosta. Quienes ejecutaron diversas maniobras acrobáticas, al igual que la Princesa antedicha, quien efectuara demostraciones volantineras, sobre el ala superior del avión "PFALZ" de 110 HP que piloteaba el aviador Max Holtzen, entusiasmando al público que llenaba las instalaciones del Hipódromo aquella mañana.

Luego que ingresó don José Rígoli en 1920 como mecánico, varios más 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 entró como mecánico de 1ª clase, retirándose en 1954 con el grado de Tte.Cnel.(TEA), habiendo servido más 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, Bebé, con motor Le Rhone de 80 HP, sesquiplanos, monoplazas. Habían sido adquiridos en Francia, su país de orígen 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 Cesáreo L. Berisso. En él se establecían diferentes reglas en cuanto a la organización de la Escuela, como la creación de cuatro divisiones a saber:

I - División Instrucción
II - División Escuadrillas y Personal
III - División Talleres
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 pasó a depender directamente de este Ministerio, como así estaba dispuesto en el tercer artí-

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
" 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
" " " No. 2 Tte.2º Eduardo Galeano
" " " No. 3 Tte.1º Glauco Larre Borges
" " " No. 4 Tte.1º Medardo R. Farías

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 éste, junto con un motor en desuso.

En enero de 1923 la Escuela interviene con sus aviones en las maniobras de la División en el Campo de Los Cerrillos, como ya lo había hecho en 1920 en campos 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 División 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. 22 Tte.2º Oscar D. Gestido
" No. 23 Tte.2º José Baptista
" No. 24 Alf. Homero Araújo
" No. 25 Tte.2º Bernardo Bajac
" No. 26 Alf. Felipe Gutierrez
" No. 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. José Luis Ibarra, con el fin de estudiar los nuevos métodos y sistemas de aeronáutica, 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 Hidroaviación, conjuntamente con su hermano el Cap. Glauco Larre Borges en el año 1926, en preparación del gran Raid que realizarían al año siguiente, sin éxito, del cruce del Atlántico Sur.

En ese año se recibieron los siguientes aviones: AVRO No.10 que voló por primera vez el 23 de mayo de 1924; y un hidroavión biplano F.B.A. (Franco - British Aviation) fabricado en Italia por la S.I.A.I. (Societa Idrovolanti Alta Italia), con motor Isota Fraschini de 170 HP, transformado en anfibio en los Talleres de la Escuela Militar de Aviación, por don Miguel Juan Nadal que le adaptó un tren de aterrizaje. Este hidro fue donado por el Sr. Domingo Zambra, recibiendo agradecimientos por medio del Comité Pro-Aviación Militar. Hizo su primer vuelo el 16 de julio de 1924, siendo el piloto el May. Cesáreo L. Berisso, acompañado por el Tte.2º José Baptista. En el mes de agosto de ese año efectuó 3 vuelos más, siendo el último, el realizado el día 25 de agosto de 1924. No voló más, hasta el 28 de febrero de 1927 en que el May. Berisso le efectúa el último vuelo.

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

Durante el año 1924 el Sr. Luis Conti continuó recibiendo

instrucción 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 Aviación, por ser esta entidad la representante de la Federación Aeronáutica Internacional en nuestro país. Ellos fueron los únicos socios del Aero Club del Uruguay, que lo obtuvieron, el Dr. Francisco Ghigliani, a pesar de su experiencia, por falta de interés 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 mecánico de primera clase.

- CUARTO CURSO Y PRIMERO DE PILOTAJE DE TROPA -

En enero de 1924 se efectúa 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 Ejército, seleccionándose 10 de ellos, con quienes se fundó el primer Curso de Pilotaje de Tropa. De ese personal seleccionado alcanzaron a recibirse 8 como Pilotos Aviadores el 21 de enero de 1925:

Brevet de Piloto Aviador de Tropa No. 1 Cbo. Manuel Pampin
" " " " " " No. 2 Sdo. Luis C. Laguisquet
" " " " " " No. 3 Cbo. Raúl R. Sandes
" " " " " " No. 4 Sgto. Pío N. Vazquez
" " " " " " No. 5 Sgto.Diego Silva Ortiz
" " " " " " No. 6 Cbo. Artemio Pérez
" " " " " " No. 7 Sgto. Ramón Feria
" " " " " " No. 8 Cbo. Agenor Dominguez

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

Brevet No.28 Tte.1º 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 más que terminan el curso de Pilotos Aviadores:

Brevet No. 31 Tte.2º Carlos De Anda
" No. 32 Tte.2º Victoriano Dominguez
" No. 33 Alf. Enrique Ferrando
" No. 34 Alf. Héctor Juanicó

A principios de 1925 la Escuela contaba con 9 aviones AVRO 504 K de instrucción incluído 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 practicamente 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, voló por primera vez el 23 de abril de 1925, AVRO No. 12, voló por primera vez el 11 de junio de 1925; los aviones SVA (de orígen italiano con motor SPA de 220 HP, que ya existía uno desde 1920, propiedad personal del May. Berisso) y el No. 3 que había 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 "Avión 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 Aeronáu-

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 Martinsyde, también de orígen 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 Cesáreo 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" 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 Castelar 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 GRANDES 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 sobró, sino por las dificultades que significaba nuestra relativa pequeñez tanto geográfica como económica. En la Escuela Militar de Aviación, se llegaron a construír algunos aviones, el primero fue un AVRO 504 K, reconstruído 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 como 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 plafond al avión) - Buenos Aires - Montevideo, de 4.500 kilómetros y 32 horas de vuelo, que cumplieran en un avión Breguet XIV de 300 HP de motor, el precursor Teniente Coronel Don Cesáreo 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. Farías y el mecánico Alf.Asdo. don José Rígoli, 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 Fé, 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 fallas, habiendo cumplido este Raid con todo éxito.

En ese año de 1926, tan lleno de páginas importantes en la Historia de nuestra Aviación, por iniciativa del entonces May. Tydeo Larre Borges, uno de nuestros más importantes y auténticos pioneros, se crea un Comité Pro-Raid alrededor del Mundo, para promover un vuelo de 52.700 kilómetros alrededor del mundo, partiendo de Montevideo hacia el Este, regresando por el Oeste, con el cruce del Atlántico de Pernambuco (Recife) a Da-

kar y el Pacífico, de Japón por las Aleutianas a Alaska. Este ambicioso proyecto, cantado liricamente por el gran amigo de la Aviación el "Poeta Soldado", Cap.Don Edgardo U. Genta en el Poema "A las Alas del Uruguay", canto heróico de América, no pudo llevarse a cabo, por falta de medios, aunque luego transformado en el cruce del Atlántico 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 Dornier Wal "Uruguay" con dos motores franceses Farman de 550 HP, lo que le daba una velocidad de 175 K/H. La heroica tripulación estaba compuesta por el May. Tydeo Larre Borges, el Cap. José L. Ibarra, el Cap. Glauco Larre Borges y el Alf.(Asdo.) José Rígoli como mecánico. Cumplieron las siguientes etapas rumbo América: Alicante (España) - Málaga (España), donde fueron recibidos por los famosos aviadores Ramón Franco y Ruiz de Alda, Casablanca (Marruecos francés) 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 avión, quedando la tripulación 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 Kábila que los tenía prisioneros, por los pilotos de la Línea LATECOERE, Marcel Reine y León Antoine quienes los devolvieron a la civilización en Cabo Juby, en sus aviones LATE.

El 17 de marzo de 1929, comienza el gran Raid Montevideo - Nueva York, vía Costa del Pacífico que llevan a cabo el Tte. Cnel.Don Cesáreo L. Berisso, el May.Don Rogelio Otero y el mecánico don Dagoberto Moll en el avión A.R.M.E. (avión reconstruído modelo Escuela) tipo Breguet XIV, es decir con un fuselaje basado en este avión, de absoluta construcción nacional, como los aviones AVRO, en los Talleres de la Escuela Militar de Aviación, al que se le adaptó un motor Lorraine en W de 450 HP. Este avión se bautizó "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 Aviación, incluído 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 (Perú) en 6 horas 30 minutos de vuelo. El 28 reiniciaron el vuelo hacia Paita en la costa norte del Perú, 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 Tumbez todavía en el Perú. 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 Río 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 Pacífico. De donde son evacuados en un avión Fairchild, el día 26 de abril, hacia Paita en el Perú. 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 años veinte, del cual fue protagonista un uruguayo. Se trata de la conquista del Atlántico sur, por el Cap. León Challe de L'ARMEE 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 Atlántico, y de allí volando toda la noche sobre el Océano, arriban en las primeras horas del día 17 de diciembre a la costa brasileña. 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 más 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

triunfalmente en todas las ciudades que llegan. Este como se dijo fue el último 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 Atlántico 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 1934. 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 Araújo (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 Rodriguez; y el Potez No. 5 con el Cap. Oscar Sánchez, acompañado por el mecánico José Rígoli. 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, llevado a cabo por dos hombres de espíritu romántico, ejemplo de la más enaltecedora amistad, el precursor Cnel. Don Cesáreo 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 Aeronáutica peruana, sobrevuelan la Ciudad de Virreyes y sobre ella el Poeta arrojó miles

de volantes de color verde claro, que contenían el Poema "Al Perú" de su autoría:

Bellísimas peruanas, generosos peruanos,
Escuchad desde el lírico cielo deslumbrador
Como os llega el saludo de fraternales manos . . .
Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor!
Es el pueblo uruguayo! Trae de los lejanos
Tesoros del Atlántico, su tributo mejor:
El estuche fantástico de una palabra: "Hermanos"!
Y dentro del estuche una diadema: "Amor"!
Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones,
Colmado de riquezas, de lauros, de canciones;
Vibrante de ideales, pleno de juventud;
Subiendo desde El Plata por celestes escalas
Uruguay en el trémulo palpitar de sus alas
Salud, grita a los cielos, que responden: salud!

Estuvieron en Lima, donde fueron agasajados, hasta el día 28 de enero de 1935 en que partieran de regreso a Montevideo, arribando el día 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 Aeronáutica, no estuvo ajena a las conquistas de la Aviación. Cada Raid que se emprendía, significaba un esfuerzo extraordinario y quijotesco para nuestros medios, y la gloria siempre tan esquiva, nos supo tocar con su varita mágica varias veces, gracias a la maravillosa y heroica intrepidez de nuestros hombres.

- LOS HECHOS SALIENTES DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION DE 1925 A 1935 -

El 25 de enero de 1925, arriba al campo del Cno. Mendoza, la Misión Roig que representaba a la Compagnie des Entreprises Aeronautiques "Latecoere", con dos aviones Breguet XIV piloteados por los aviadores Etienne Lafay (ex instructor de la Escuela Dos Affonsos) y Paul Vachet, con dos mecánicos, todos bajo las órdenes del famoso aviador Cap. Roig. Este hecho tuvo una gran importancia en el futuro de nuestra aeronáutica, fue una

avanzada de la línea aeropostal que más tarde organizaría La Compagnie General Aeropostale y que nos legaría dos de nuestros Aeródromos más importantes, como son el Aeródromo Gral. Artigas y el Aeropuerto Tte.2º Mario W. Parallada, así también como el Aeródromo de la ciudad de Treinta y Tres.

Y el 31 de enero de ese año de 1925, terminan los examenes del 2º Curso de Aplicación, entregándose los siguientes Brevets de Piloto Aviador Militar:

Brevet de P.A.M. No. 5 Tte.2º Oscar Diego Gestido
" " " No. 6 Tte.2º José Baptista
" " " No. 7 Tte.1º Hernán S. Barú
" " " No. 8 Tte.2º Mario W. Parallada
" " " No. 9 Tte.2º Bernardo Bajac
" " " No.10 Tte.2º Felipe Gutierrez
" " " No.11 Tte.2º Homero B. Araújo

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

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

Brevet de P.A.M. No. 12 Tte.1º Carlos de Anda
" " " No. 13 Tte.2º Enrique Ferrando
" " " No. 14 Tte.2º Mariano Ríos Gianola
" " " No. 15 Tte.2º Héctor Joanicó
" " " No. 16 Tte.2º Victoriano Dominguez
" " " No. 17 Tte.1º Joaquín S. Costa
" " " No. 18 Tte.2º Servando E. Castillos

El 9 de febrero de 1926 arriba al puerto de Montevideo, el hidroavión español "Plus Ultra" al mando del Comandante Ramón Franco con el Cap. Ruiz de Alda, el Tte. de Navío Alfredo Durán y el mecánico Rada, como tripulantes. Recibido en vuelo en la Costa de Maldonado por el Director de la Escuela Militar de Aviación Tte.Cnel. Berisso en el avión 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 1º de marzo de 1926.

El 20 de agosto de 1926, se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa, 9 Suboficiales del Ejército que habían ingresado el año anterior. Ellos son:

Brevet	de	P.A.	de	Tropa	No. 9 Sgto. Bonifacio Ortiz
"	"	"	"	"	No.10 Cbo. Alberto Ciganda
"	"	"	"	"	No.11 Cbo. Anacleto Aire
"	"	"	"	"	No.12 Sgto. Adilio Ferreira
"	"	"	"	"	No.13 Sgto. Miguel Ferreira Gomez
"	"	"	"	"	No.14 Sub.Of.Carlos Ferreira Gomez
"	"	"	"	"	No.15 Sgto. Juan R. Martínez
"	"	"	"	"	No.16 Sub.Of.Estanislao Petrarca
"	"	"	"	"	No.17 Sgto. Héctor Galeano

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

Cbo. Manuel Pampín	Brevet	de	P.A.M.	de	Tropa	No. 1
Cbo. Manuel Sandes	"	"	"	"	"	No. 2
Sdo. Luis C. Laquisquet	"	"	"	"	"	No. 3
Sgto. Pío N. Vazquez	"	"	"	"	"	No. 4
Sgto. Diego Silva Ortiz	"	"	"	"	"	No. 5
Cbo. Artemio Pérez	"	"	"	"	"	No. 6

El Sdo. Luis C. Laquisquet, pertenecía a la Armada Nacional y fue el primer Piloto con que contó el Servicio Aeronáutico 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 Aplicación:

Sgto. Bonifacio Ortiz	Brevet	P.A.M.	de	Tropa	No. 7
Sgto. Adilio Ferreira	"	"	"	"	No. 8
Sgto.1º Carlos A. Ferreira Gomez	"	"	"	"	No. 9
Sgto. Miguel A. Ferreira Gomez	"	"	"	"	No.10
Cbo. Anacleto C. Aire	"	"	"	"	No.11
Cbo. Alberto Ciganda	"	"	"	"	No.12
Sgto. Héctor Galeano	"	"	"	"	No.13
Sgto.1º Estanislao Petrarca	"	"	"	"	No.14
Sgto. Juan R. Martínez	"	"	"	"	No.15

El Cbo. Alberto Ciganda también formaba parte de la Armada

Nacional, y regresó al Servicio Aeronáutico junto con el Sdo. Laquisquet. Más tarde tendría una relevante actuación como Piloto Civil y fundador del Aero Club Maragato, (San José).

El 15 de noviembre de 1926 se coloca la piedra fundamental del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" en el Aeródromo del Cno. Don Pedro de Mendoza. Sufragada por el Comité Pro Aviación Militar que presidía el Dr. Luis Piera, como símbolo de "Aliento y Futuro". Su autor sería el escultor nacional Don José Belloni y se inauguró el 31 de julio de 1927, su primer emplazamiento fue frente a lo que es hoy el Comando de la Brigada de Seguridad Terrestre.

Ese mismo día del 31 de julio de 1927 se inauguró también el primer gabinete Psico Físico con que contaría la Aviación Uruguaya, en el mismo lugar del viejo campo de Mendoza, donde hoy se encuentra el Gabinete de Medicina Aeronáutica. 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 avión. Este nuevo Gabinete, uno de los más completos de Sud América contaba con 48 piezas valiosísimas para ejercitar los diferentes examenes.

En el año 1926 se recibieron, armaron y probaron los siguientes aviones: Morane Soulnier (monoplano, ala parasol, biplaza de instrucción, de orígen francés, con motor Gnome-Rhone, rotativo de 80 HP) que comenzó a volar el 8 de abril de 1926 como avión de instrucción 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 reconstruído 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; 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: Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso y el mecánico

Dagoberto Moll; Cap. O.D. Gestido y Tte.1º Victoriano Dominguez; Cap. Hernán S. Barú y Tte.1º 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 Rígoli 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. 35 G/M Julio C. Poussin
" No. 36 G/M Horacio del Pilar Bogarin
" No. 37 Tte.1º Guido Gagliardini
" No. 38 Tte.2º Ismael Spínola
" No. 39 G/M Juan C. Deambrosio
" No. 40 G/M Clemente Pradines Brasil
" No. 41 G/M Leopoldo Otero Torrens

También en ese día se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa cuatro alumnos.

Brevet de P. A. de Tropa No. 18 Sdo. Julio Ibarra
" " " " " No. 19 Cbo. Eladio Silvera
" " " " " No. 20 Sdo. Juan Tabarez
" " " " " No. 21 Sgto. Octavio Veloz

En 1927, efectúa su primer vuelo el día 28 de febrero el avión fabricado y delineado en los Talleres de la Escuela, ti-

po Breguet A.R.M. 1 (Avión Reconstruído Modelo Uno), luego denominado A.M.E. (Avión Modelo Escuela) y por último A.R.M.E. (Avión Reconstruído Modelo Escuela) "Montevideo". Este aparato basado en el fuselaje del Breguet 14, se le adpató un motor Lorraine Dietrich en W de 450 HP y se le fuseló aerodinamicamente, saliendo el radiador del refrigerante por debajo del Capot. Luego de probado muchas veces en vuelo el 30 de marzo de 1928 el Tte.Cnel. Berisso y el May. Rogelio Otero realizan con el un circuito de la República de la siguiente manera, Montevideo - Maldonado - Rocha - Sta. Teresa - Río Branco - Rivera Artigas - volviendo al otro día por Sta. Rosa - Salto - Paysandú - Fray Bentos - Nueva Palmira - Colonia - Montevideo. Con este avión el Cte. Berisso haría su gran Raid hasta Colombia en 1929. También se armaron los siguientes aviones: SPAD No.9, que voló el día 27 de mayo de 1927; el AVRO No. 13 que voló el día 21 de junio de 1927, el Nieuport 24, que voló por primera vez el 27 de junio de 1927; y el Nieuport 23 que voló por primera vez el 9 de julio de 1927.

Al año siguiente, 1928, por resolución 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 formación de los Pilotos Aviadores, así como que ese personal civil que por primera vez ingresaba a la Escuela, formara parte para siempre de la misma, sin arma de origen más que la propia aeronáutica. Este fue el primer y verdadero gesto independentista de Nuestra Fuerza.

En abril de 1928 ingresa a la Escuela Militar de Aviación como mecánico, don Alcides Ma. Luzuriaga, quien haría una larga carrera en la Aeronáutica Militar retirándose como Mayor al igual que otros técnicos pioneros, como se especificó anteriormente, y que es dable recordarlos por el aporte de toda una vida al servicio de la Aviación, ellos fueron: el May. Manuel Andrés, ingresado el 19 de enero de 1920; el Tte.Cnel. Serafín Giarda, ingresado el 1º de mayo de 1921; el May. Antonio Falcone, ingresado el 1º de octubre de 1921; el Tte.Cnel. Alfredo Pittamiglio, ingresado el 5 de julio de 1922; el May. Rogelio López, ingresado el 1º de octubre de 1922; el Tte.1º Francisco López, ingresado el 1º de noviembre de 1922; el Cap. José G. Blanco, ingresado el 21 de diciembre de 1922, el Tte.Cnel. An-

gel Mangarelli, ingresado el 11 de junio de 1923; el Tte.Cnel. Juan C. Gambarini, recordado fotógrafo, ingresado el 1º de agosto de 1923; el Cap. Arturo Cristiano, ingresado el 11 de setiembre de 1923; el Tte.2º Jesús Casanova, ingresado el 1º de abril de 1925; el Cap. Pedro Fostik, ingresado el 1º de octbre de 1925; el Tte.Cnel. Beltrán Cóppola, ingresado el 1º de noviembre de 1925; el May. Juan E. Alvarez, ingresado el 1º de abril de 1926; el Tte.1º Luis De Horta, ingresado el 1º de abril de 1926; el Tte.2º Andrés Campaña, ingresado el 17 de abril de 1926; el May. Juan C. Ferreira, ingresado el 21 de julio de 1926; el Tte.Cnel. Oscar Suarez, ingresado el 1º de marzo de 1927; el May. Leonardo Sívori, ingresado el 1º de agosto de 1927; el Tte.Cnel. Luis García, ingresado el 25 de agosto de 1928; el May. José Ma. Olano, ingresado el 1º de octubre de 1928; el May. Juan R. Pimienta, ingresado el 1º de febrero de 1929; el Cap. Meslay Suarez, ingresado el 13 de marzo de 1929, y el Tte.Cnel. Rómulo Pérez, ingresado el 17 de setiembre de 1929, hoy todavía prestando servicios.

Durante los años treinta, continuaron ingresando tanto en la Escuela Militar de Aviación, como en la Aeronáutica Militar, Técnicos Especialistas que alcanzaron la jerarquía de Oficiales y Jefes en la Aeronáutica Militar y en la Fuerza Aérea, todos ellos destacados Técnicos o Artesanos que estuvieron al frente de los talleres y secciones que conformaban la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, en Boiso Lanza. Ellos fueron: el May. Néstor Ifran, ingresado el 1º de marzo de 1930; el Cap. Pedro Bracamonte, ingresado el 1º de mayo de 1930; el May. Nicolás Mantero, ingresado el 10 de setiembre de 1930; el May.(CT) Juan F. Hernández, ingresado el 1º de agosto de 1931; el May. Justo M. Sánchez, ingresado el 1º de noviembre de 1931; el Cap. Carlos M. Bermudez, ingresado el 1º de abril de 1932; el Cap. Américo Barrales, ingresado el 1º de febrero de 1933; el Cap. Ramón Ayala, ingresado el 1º de julio de 1933; el Tte.Cnel. Román Alcoba, ingresado el 1º de agosto de 1934; el Tte.2º Alfredo Canavesi, ingresado el 1º de enero de 1936; el Cap.(CT) Victorio Mori, ingresado el 1º de febrero de 1936; el Cap. Félix Sosa, ingresado el 1º de junio de 1936; el Cnel. Essaú Prada, ingresado el 1º de marzo de 1938; el Tte.1º Justo Rossa, ingresado el 18 de setiembre de 1941; el May. Andrés Ridao, ingresado el 24 de diciembre de 1942; el Tte.1º Manuel M.R. Villagrán, ingresado el 1º de marzo de 1943;

el May. Ruben J. Florio, ingresado el 1º de setiembre de 1947.

En ese año de 1928 el Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, nuestro gran precursor, y único Oficial que siempre estuvo, desde el génesis mismo de la Aviación, al servicio de ella, hasta alcanzar el Generalato, siempre preocupado por su evolución y luchando contra la incomprensión e indiferencia de muchos y la lógica modestia de nuestros recursos, hace un estudio, que lo publica en forma de folleto, de 61 páginas, "Como puede organizarse la Aeronáutica Militar", siendo su subtítulo "organización en tiempo de Paz". Divide a éste en 4 títulos:

I Ley Orgánica
II Organización General
III Preparación técnica de aeronáutica. Principios Generales de Instrucción
IV Particularidades relativas a la Instrucción de la Aviación y de la Aerostación.

En base a esta idea, es que a fines de 1935 por la Ley Presupuestal No. 9538, se crea la Aeronáutica Militar, impulsada por su compañero y camarada de siempre, el precursor Tte.Cnel. Don Esteban Cristi. En este folleto, se estudia exhaustivamente como se organizaría nuestra Aeronáutica Militar, hasta en los más mínimos detalles de todo orden, incluída su dotación de personal. Infraestructura, medios, etc. Haciendo también un estudio preliminar de la función futura del Ejército del Aire o Fuerza Aérea.

El 6 de setiembre de 1928 realiza su primer vuelo el Nieuport No. 18, luego de ser armado en los Talleres de la Escuela.

También hace su primer vuelo el 15 de setiembre de 1928 un avión Breguet acondicionado especialmente para ambulancia, el que será el primero en su género en Sud América.

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

Brevet No. 42 Tte. José A. Baudean
" No. 43 G/M Washington Marroche
" No. 44 Tte. Cecilio Bentancur
" No. 45 G/M Carlos Curbelo
" No. 46 Tte.2º Roberto Rodriguez
" No. 47 Tte.2º Miguel A. Gamou
" No. 48 Tte.2º Oscar M. Sánchez

Brevet No. 49 G/M Mario Botto
" No. 50 Tte.2º Edmundo Canaldas

También en ese día 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 República Oriental del Uruguay", nos da una serie de datos sobre la Escuela Militar de Aviación, del año 1928, que pueden ser esclarecedores y ellos son los siguientes: la E.M.A. cuenta con 62 aviones y en cuanto al Personal da las siguientes cifras: 1 Director; 4 Instructores Aviadores Militares; 9 pilotos de escuadrilla; 1 Teniente ayudante; 1 Sub Oficial; 14 Sargentos; 72 hombres de Tropa; 20 Aprendices; y 32 hombres de personal técnico y obrero.

En 1929 el Cap. Felipe Gutierrez, profesor de Historia de la Aeronáutica, en los cursos de Pilotaje de la Escuela, publica la primera Historia de la Aeronáutica Universal, escrita en el país, de su autoría.

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
" " " " " No. 25 Cbo. Modesto Lorenzo
" " " " " No. 26 Sdo. Luis Tuya
" " " " " No. 27 Sdo. Juan C. Viera
" " " " " No. 28 Sdo. Héctor Rodriguez

En ese año de 1929, se recibe y vuela por primera vez, el 31 de julio, un avión Potez XXV T.O.E. A.2, con motor Hispano-Suiza de 500 HP en W, noble material de vuelo, que prestaría señalados servicios a nuestra aeronáutica, hasta casi las postrimerías de los años cuarenta. Todavía por esos años, el General (PAM)(R) Don Cesáreo L. Berisso, los sábados venía a Boiso Lanza, a volar uno de ellos, el No. 404 (que hoy está en el Museo), acompañado por algún mecánico de su época (generalmente el hoy May.(R) don Alcides Luzuriaga). El último vuelo que efectuó un Potez, fue con el Gral. Berisso, el 28 de diciembre de 1948; el último vuelo que efectuó el Gral. como piloto fue en el PT-26 No. 664 el 14 de mayo de 1949. De este tipo de avión, se recibió otro, el No. 2, el 23 de abril de 1930; el No. 3

el 2 de febrero de 1931 y los siete restantes en enero y febrero de 1933 (numerados del 4 al 10; posteriormente en octubre de 1941, cuando se cambió la numeración de los aviones tomaron los números 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.

También en ese año de 1929 se armaron y fabricaron los siguientes aviones: 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 AVRO 504 K que llevará el distintivo AC-2 aunque ya en esa época el Aero Club del Uruguay había practicamente desaparecido y no se daba más instrucción de vuelo; y se sigue probando exhaustivamente el avión de construcción nacional "Montevideo", con el cual el 17 de marzo de 1929 partiría el Tte.Cnel. Berisso en su raid a Nueva York.

El día 17 de enero de 1930, en una ceremonia, se entregan los siguientes Brevets:

Brevet de P.A.M. No. 19 G/M Washington Marroche
" " " No. 20 G/M Mario A. Botto
" " " No. 21 G/M Carlos A. Curbelo
" " " No. 22 Tte.1º Cecilio Bentancur
" " " No. 23 Tte.2º Oscar M. Sánchez
" " " No. 24 Tte.1º Ismael Spínola
" " " No. 25 Tte.2º Roberto B. Rodriguez
" " " No. 26 Tte.2º Miguel A. Gamón
" " " No. 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. Montejo
" " " " " No. 18 Cbo. Eladio Silvera

Y ese mismo día, se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet de P.A. de Tropa No. 29 Sdo. Elbio Gongorra
" " " " " No. 30 Sdo. Emerito Scheppard
" " " " " No. 31 Sdo. Eufronio Floro Plada
" " " " " No. 32 Sdo. Víctor Luciano
" " " " " No. 33 Sgto. Ramón M. Moreno

Brevet de P.A. de Tropa No. 34 SubOf. Juan C. Cuadro
" " " " " No. 35 SubOf. Roberto I. González

El 9 de setiembre de 1930, al Aeródromo que eligiera el Tte. 2º Cristi en 1917, como campo de Aviación para la Escuela Militar de Aviación se le designa Cap. Juan M. Boiso Lanza, en homenaje a su primer Director y mártir.

El día 30 de diciembre de 1930 terminan su curso de Aplicación los siguientes Pilotos Aviadores de Tropa:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 19 Sdo. Elbio Gongorra
" " " " " No. 20 Sdo. Eufronio F. Plada
" " " " " No. 21 Sdo. Víctor Luciano

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

El 16 de setiembre de 1931, es nombrado Director de la Escuela sustituyendo al Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, el Cnel. Tydeo Larre Borges. De esa manera se aleja de la Dirección, luego de casi diez años, este pionero de nuestra aviación, indiscutido organizador, vidente de una futura Fuerza Aérea, personalidad fascinante y austera. Primero y verdadero estudioso de todo lo relativo a la Aeronáutica. Figura inolvidable y querida en las dos márgenes del Plata, donde fue Precursor de la Aeronáutica.

El 22 de diciembre de 1931, se reciben de Pilotos Aviadores los siguientes Oficiales del Ejército:

Brevet No. 51 Tte.2º Raúl A. Amighetti
" No. 52 Tte.2º Isaías Sánchez
" No. 53 Alf.Conrado Saez
" No. 54 Alf. Mario Otero Lemos
" No. 55 Alf. Aramís Gomeza
" No. 56 Tte.2º Raúl Gomeza
" No. 57 Tte.2º Manuel Vega
" No. 58 Tte.2º Saúl Nieto

Así también como dos alumnos del Curso de pilotaje de Tropa:

Brevet de P.A. de Tropa No. 36 Cbo. Casimiro Elizalde
" " " " " No. 37 Sdo. Neré Larroca

En ese año de 1931, se construyen los últimos AVRO 504 K, son los números 9 y 21; también un Breguet XIV el No. 6; se recibe un Farman, con motor Lorraine de 250 HP como avión sanitario, y se arman 3 Nieuport, Nos. 10, 14 y 15.

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

rantes, para los cursos de Pilotos Aviadores. La situación de la Escuela en cuanto a material de vuelo de instrucción era crítica, los aviones AVRO 504 K que prestaran tantos servicios durante más de 10 años se fueron desgastando, además de la merma que significaron su destrucción por accidentes,irrecuperables. En total llegaron a haber 18 aviones AVRO de los cuales 14 fueron armados acá.

De acuerdo al oficio de fecha 28 de setiembre de 1931, el Director de la Escuela Militar de Aviación, ordena al Sub Director de la misma, el entonces Tte.Cnel. Don Rogelio Otero, que conjuntamente con el Jefe de la División Instrucción, 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 evacúa 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 Transatlánticos que se realizaría en el mes de mayo en Roma, donde fue Vice-Presidente; se hizo cargo de la Dirección de la Escuela el Cap. de Fragata don Atilio Frigerio.

Dada la situación precaria de los aviones de instrucción, AVRO 504 K, como se mencionó más arriba, en el año 1932, un solo alumno obtiene su Brevet de Piloto Aviador, el día 22 de julio.

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

En el año 1932, siguen volando los aviones tipo Breguet "Montevideo", construídos 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 avión primeramente se experimentó con flotadores, como hidroavión 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 voló dos veces y el No. 2, lo hizo algunas más, accidentándose el 29

de enero de 1935, en las cercanías de San Ramón, en un vuelo de transporte de vituallas a los destacamentos aéreos de Melo. El piloto era el May. Felipe Gutierrez y su acompañante el mecánico don Alcides Luzuriaga.

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

En febrero de 1934 terminan el curso de aplicación, 4 oficiales, quienes se reciben de Pilotos Aviadores Militares. Es el último 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 escalafón de Aeronáutica, primer paso para la creación de la Aeronáutica Militar como 5ª Arma del Ejército, y un estimulante más para la permanencia del personal piloto aviador en la Escuela Militar de Aviación, sin necesidad de tener que continuar la carrera en sus armas de origen sobre todo para evitar la interrupción de su profesión en lo que se refiere a ascensos. El 16 de abril próximo, luego de creado este escalafón, 18 oficiales encabezados por el Precursor Cnel. Don Cesáreo 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 Aplicación, que habían rendido examenes en febrero de ese año:

Brevet de P.A.M. No. 28 Tte.1º Raúl Aquiles Amighetti
" " " No. 29 Tte.1º Isaías F. Sánchez
" " " No. 30 Tte.1º Raúl Gomeza
" " " No. 31 Tte.1º Conrado A. Saez

En diciembre de 1934, se usa por primera vez un sello de goma, en la Escuela Militar de Aviación, luego de creado el escalafón de Aeronáutica, donde dice Aeronáutica Militar, convalidando este primer paso dado en marzo de ese año.

En enero de 1935 para sustituír a los AVRO 504 K, se reciben 5 aviones Tiger Moth, numerados del 1 al 5, de las fábricas inglesas De Havilland, con motor Gipsi de 130 HP, noble material usado por ocho generaciones de pilotos.

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

mentos y las caballadas de los revolucionarios, destacándose el bombardeo de las caballadas en Paso Aguiar y el Cordobés, en donde se dispersó totalmente a las tropas irregulares.

También 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 idóneo, 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 méritos de guerra el Sgto. 1º Eladio Silvera a Alférez de Aeronáutica. El día 2 de febrero de 1935, luego de cumplir una misión de reconocimiento y bombardeo, al campo revolucionario, en el avión Potez No. 7, al aterrizar en Melo explotó una bomba de 10 Kgs. no desprendida, ocasionando un incendio y destrucción del aparato, siendo salvado por el observador Cap. Roberto B. Rodriguez. El Sgto. 1º Silvera resultó con una herida en una pierna, restableciéndose prontamente. Su ascenso fue con fecha 1º de febrero de 1935.

Efectúa su primer vuelo en la Escuela Militar de Aviación el día 21 de febrero de 1935, un avión Hanriot H431, sesquiplano biplaza, con motor Lorraine de 240 HP, traído por el May. Gestido y el mecánico Rígoli de la población de Libertad en San José, el día 15 de febrero de 1935, presumiblemente luego de un "depanage" en ese sitio. Este avión demostrado anteriormente en los días 2, 5 y 6 de octubre de 1931, por el Sr. Evrard, permaneció en el Río de la Plata hasta esos días de febrero de 1935 en que se comenzó a usar en la Escuela Militar de Aviación, sin haber sido adquirido por el Estado, como avión demostrador. Su matrícula francesa era F-AJKE. El Sr. Ricardo M. Druillet en representación de la casa Lorraine de Francia, propietaria 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 1942 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 Fé (Rpca. 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 Lanza, tuvo una panne de motor por falta de combustible, en las cercanías de Las Piedras, quedando destruído 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 14 de diciembre de 1935, se reciben de Pilotos Aviadores los siguientes Sres. Oficiales:

Brevet No. 59 Tte.2º Ramón Irrazabal
" No. 60 Alf. Carlos M. Sención
" No. 61 Alf. Erling Olsen Böje
" No. 62 Tte.2º Gustavo Bernadou
" No. 63 Tte.2º José B. Escursell
" No. 64 Tte.2º Gualberto Trelles
" No. 65 Alf. Horacio Enciso
" No. 66 Tte.2º Manuel Rivas Gomez
" No. 67 Tte.2º Juan C. Aragón
" No. 68 Alf. Diemo W. Herter

Ese mismo día obtienen su Brevet de Piloto Aviador de Tropa el siguiente personal:

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

Brevet de P.A. de Tropa No. 40 Sgto. 1º Paolino Risso
" " " " " No. 41 Cbo. Juan J. Vonella
" " " " " No. 42 Sdo. Carlos Antúnez

TERCERA PARTE - LA AERONAUTICA MILITAR (1936 - 1953)

LA EXPANSION

La década de los años treinta se caracterizó por la expansión que fue tomando la aeronáutica, tanto civil como militar, en nuestro país.

Hasta el año 1931, la Aeronáutica civil practicamente era un ente totalmente independiente y regía su actividad de acuerdo a las normas, en principio, que imponía el Centro Nacional de Aviación, que a su vez dependía de la Federación Aeronáutica Internacional en cuanto a reglas de vuelo, expedición de Brevets, etc., tan es así que el 9 de febrero de 1929, pasó por Montevideo y estuvo cuatro días como huésped oficial, el Presidente de la F.A. I Conde Henri de la Vaulx (llegó al campo de Aviación de la Aeropostale en Pando con el gran piloto Jean Mermoz). En ese año de 1931, el día 17 de abril, el Poder Ejecutivo aprueba por Decreto la Reglamentación de la Navegación Aérea, y delega el Contralor de dicha actividad a la Escuela Militar de Aviación. Con este Decreto el Poder Ejecutivo por primera vez, ve en la Aeronáutica Militar el brazo y la mente ejecutiva en todo lo concerniente al control del tránsito aéreo. Esa década de los años treinta trajo también un importante auge en las Líneas Aéreas, tanto extranjeras, como la fundación de las Líneas Nacionales, P.L.U.N.A., CAUSA y el Expreso del Plata; por lo cual había que encarar la Aviación de otra manera y reglamentar todo lo concerniente a ella de acuerdo a los usos que se daban en otros países que iban a la cabeza, como en Europa y los Estados Unidos de América.

El 31 de diciembre de 1935 por Ley Presupuestal No. 9538, se crea, como se dijo anteriormente, la Aeronáutica Militar y

sus reparticiones, como 5ª Arma del Ejército, Ley por la cual se determina la organización de la Aeronáutica Militar, por ella además se le asignaron rubros propios para su desenvolvimiento táctico y técnico.

Por esa Ley se crearon los siguientes órganos:

- Dirección de Aeronáutica Militar
- Escuela Militar de Aeronáutica (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".

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 sólo 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 organica como administrativamente.

En octubre de 1935 se habían dividido los aviones que operaban en la Escuela Militar de Aviación, en dos grupos: 1º) 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 2º) el Grupo Mixto que estaba constituído 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 usaría 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 guión 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, cuadriplazas, 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.2º 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 P.A.M. No. 32 Tte.2º Alcides Perdomo
" " " No. 33 Tte.2º Erling Olsen-Böje
" " " No. 34 Tte.2º Gustavo Bernadou
" " " No. 35 Tte.2º Manuel Rivas Gomez
" " " No. 36 Tte.2º José B. Escursell

Brevet de P.A.M. No. 37 Alf. Carlos M. Sención
" " " No. 38 Tte.2º Ramón Irrazabal
" " " No. 39 Tte.2º Horacio Enciso

También ese día lo reciben los alumnos del Curso de Aplicación de Tropa:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 22 Sgto.1º Paulino E. Risso
" " " " " No. 23 Cbo. Hilario Almandoz
" " " " " No. 24 Sdo.Dgdo. Juan H. Curbelo
" " " " " No. 25 Cbo. Juan J. Vonella

Así como también reciben su Brevet de Piloto Aviador de Tropa, el siguiente personal, alumnos del Curso de Pilotaje:

Brevet de P.A. de Tropa No. 43 Sgto. Pedro A. Ureta
" " " " " No. 44 Cbo. Nilo A. Zerpa
" " " " " No. 45 Cbo. Amilcar San Román
" " " " " No. 46 Sdo. Hermes Pereira
" " " " " No. 47 Sgto.1º Efraín Bacardaz

El 21 de diciembre de 1936, se aprueba la Ley No. 9628, por la que se expropia el campo empadronado con el número 14203, situado en la 7ª Sección Judicial del Departamento de Canelones, con un área de 124 hectáreas, 110 metros cuadrados, que pertenecía a la "Aeroposta Uruguaya Sociedad Anónima", subsidiaria de la Cía. Air France, para futura sede de la Escuela Militar de Aeronáutica. Esta expropiación fue pagada por el Estado el día 29 de setiembre de 1937 en la cantidad de ciento sesenta mil pesos y comprendía el campo en sí y todas las facilidades e infraestructura que allí había levantado primero la Compagnie Generale Aeropostale, desde 1928 y a partir de 1933 Air France. La correspondiente escritura fue firmada en representación 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 aviación, donde tantas veces llegaron y partieron los pilotos de la leyenda, como lo fueron Jean Mermoz, Antoine de Saint Exupery, Gabriel Thomas, Marcel Reine, Leon Antoine, etc. Ya la Aeronáutica Militar, muchas veces había compartido con ellos sus vuelos, pues desde 1930 los primeros vuelos "solos" de los alumnos de la Escuela Militar de Aviación se efectuaban en Pando, por ser el de Boiso Lanza de reducidas dimensiones para tal fin. A raíz de esto al Sdo. Rómulo Pérez (hoy Tte.Cnel. retirado, prestan-

do servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica) se le ordenó que se constituyera en Pando, para atender los aviones de la Escuela Militar de Aviación, lo cual sigue haciendo todavía hoy luego de más de 53 años de servicios.

El 28 de diciembre de 1936, arriba, al campo que arrendaba la Aeroposta Uruguaya S.A., en las cercanías de la ciudad de Durazno, como Aeródromo de Alternativa de las Líneas Aéreas de Air France, el primer destacamento militar, perteneciente a la Base Aeronáutica No. 2, que tenía como sede provisoria el Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza. Y es a partir de ese momento que la Base Aércnáutica No. 2 toma posesión de ese predio. Este destacamento estaba compuesto por personal de tropa y asimilado de la Base a cargo de uno o más oficiales que normalmente se relevaban con un avión De Havilland Tiger Moth, semanalmente. Este predio compuesto por los padrones Nos. 606, 607, 4996 y 7029, sumaban unas 445 hectáreas y era una antigua estancia del Ex Presidente Gral. don Máximo Tajes, y en esos años perteneciente a sus descendientes. Este personal comenzó a levantar las primeras construcciones militares que se sumarían a las ya construídas por la Compañía Air France, de caracter 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 Aeronáutica 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 Aenáutica Militar No. 5875, 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, conmemorando la fecha, por la Avda. 18 de Julio de nuestra capital. Pero esta vez tuvo una trascendencia especial para la recientemente creada Aeronáutica Militar. En ese desfile, por primer vez interviene una Compañía de la Aeronáutica Militar, compuesta por 120 hombres al mando del Cap.don Isaias F. Sánchez, y sobrevuela el mismo todas las "Fuerzas Aéreas" (así describe en el Artículo 3 de la Orden de la Dirección de Aeronáutica Militar No. 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 Aeronáutica Militar May. Hernán S. Barú.

Por la Orden de la Dirección de Aeronáutica 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 Aeronáutica.

El 16 de noviembre se reciben de pilotos aviadores los siguientes Oficiales:

Brevet No. 70 Alf. Mario S. Arenas
" No. 71 " Juan C. Jorge
" No. 72 " Hugo Torre
" No. 73 " Pedro O. Iglesias
" No. 74 " Armando Mutter
" No. 75 " Diether Herter
" No. 76 " Juan N. Carvalho
" No. 77 " Rafael Ramagli
" No. 78 " Gualberto Etcheverry
" No. 79 " Carlos Vidal

Y de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos del Curso de Aplicación:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 26 Cbo. Nilo Zerpa
" " " " " No. 27 Sdo. Hermes Pereira
" " " " " No. 28 Sgto. Pedro A. Ureta
" " " " " No. 29 Sgto.1º Efraín L. Bacardaz

El 20 de noviembre de 1937, al cumplirse 21 años de la fundación de la Escuela Militar de Aeronáutica, ésta 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. Rómulo Borrat Fabini y Julio César 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 ó 15 Kgs.

También entre octubre y diciembre de 1937, recibe y arma nueve aviones más D.H. Tiger Moth, numerados del 10 al 18. Siendo esta la última remesa de este tipo de aparatos que compró nuestra Aeronáutica.

El 1º de agosto de 1938, a iniciativa del entonces Mayor don Medardo R. Farías, por la Orden de la Dirección General de la Aeronáutica Militar No. 6194, se toma el día 10 de agosto para homenajear a todos los que como el primer mártir, Cap. Juan M. Boiso Lanza, han caído en cumplimiento del deber. El homenaje se efectuaba ante el monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", en el Aeródromo Boiso Lanza, donde se inscribía en letras de oro el nombre de los caídos en accidentes aéreos, tanto de la Aeronáutica Militar como de la Naval.

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

A principios de ese año de 1938, ocurrió un grave accidente de aviación, en el Paraje Itacumbú del Depto. de Artigas, a un avión Loockheed bimotor, de la Aeronáutica Argentina, con 4 tripulantes y 5 pasajeros, todos oficiales de alta graduación y el hijo del Sr. Presidente de la República Argentina, Sr. Eduardo

del accidente el Cap. Conrado A. Saez, en un avión Stinson, constatando la magnitud de la tragedia, en que habían perecido todos los ocupantes del avión argentino. Los cuerpos de las víctimas fueron trasladados a Montevideo, y escoltados por aire, por escuadrillas de la Aeronáutica Militar y sus féretros cubiertos con nuestra Bandera. Este hecho tan aciago para la Argentina, unió más que nunca, si cabe, a nuestras Aeronáuticas, 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 Wrigth de 365 HP de origen americano, numerados del 1 al 6. Estos aparatos fueron adquiridos, al igual que los "RO 37 bis", por la "Comisión de Adquisición de Material de vuelo para la Aeronáutica Militar", para complementar la instrucción de vuelo de los pilotos militares en las misiones de información y de pequeño bombardeo. Para tal fin, estos aviones que fueron diseñados como de turismo, se les colocó (en la fábrica), una ametralladora en el ala derecha y otra en el asiento del observador (era biplaza en tamdem) tipo torrecilla y lanzabombas para bombas de 15 Kgs. El piloto además tomaba puntería 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. Alfredo Lamela
" No. 81 " Alberto García
" No. 82 " Fernando Blanco
" No. 83 " Mariano Navajas
" No. 84 " Juan A. Villanueva
" No. 85 " Remo Laporta
" No. 86 " Jaime Meregalli
" No. 87 " Rivera Arcos
" No. 88 " Carlos M. Macció
" No. 89 " Victoriano Paolino
" No. 90 " Juan H. Alfaro
" No. 91 " José L. Suarez
" No. 92 " Juan J. Calanchini
" No. 93 " Oscar Fernández
" No. 94 " Juvenal Rodriguez

Brevet No. 95 Alf. Adail Altesor

Ese mismo día también se reciben de Pilotos Aviadores de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet de P.A. de Tropa No. 48 Sdo.Walter Alvarado
" " " " " No. 49 Sdo. Julio López
" " " " " No. 50 Cbo. Juan A. Borba
" " " " " No. 51 Sdo. Elio Ventura
" " " " " No. 52 Sdo. Enrique Díaz
" " " " " No. 53 Sdo. Saúl Garín
" " " " " No. 54 Cbo. Albérico Igoa
" " " " " No. 55 Sdo. Ramón Piñeiro
" " " " " No. 56 Sdo. Juan Nuñez

Así también, reciben ese día su Brevet de P.A.M. los oficiales que terminaron el Curso de Aplicación:

Brevet de P.A.M. No. 40 Tte.2º Juan C. Jorge
" " " No. 41 Tte.1º Gualberto F. Trelles
" " " No. 42 Alf. Pedro O. Iglesias
" " " No. 43 Tte.2º Hugo E. Torre
" " " No. 44 Alf. Mario S. Arenas
" " " No. 45 Tte.2º Diether Herter
" " " No. 46 Alf. Armando M. Mutter
" " " No. 47 Alf. Gualberto Etcheverry
" " " No. 48 Tte.1º Juan C. Aragón
" " " No. 49 Tte.2º Rafael Ramagli
" " " No. 50 Alf. Juan N. Carvalho

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

Brevet No. 96 Alf. Rolando del Río

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

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

El 22 de abril de 1939, se hace cargo interinamente de la Dirección General de Aeronáutica Militar el TTe.Cnel. don Oscar D. Gestido por pasar a retiro por edad el Coronel y pionero de la aviación don Esteban Cristi, precursor de la Aeronáutica Uruguaya y Argentina.

El 1º de agosto de 1939 por la Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar No. 6567 se denomina Tte.2º Mario W. Pa-

rallada al Aeródromo de Durazno, antiguo campo de alternativa de Air France, homenajeándose de esta manera a un Oficial, hijo de Durazno, que había fallecido en un accidente de aviación; ya anteriormente, el 10 de junio de 1939 se había habilitado, las construcciones que se empezaron a levantar en el año 1937, que eran el llamado Pabellón de los Servicios y el "angar donde hoy se guardan los vehículos. Con estos elementos la Base comenzó a operar precariamente con su personal y material en su nueva y definitiva sede. Más adelante se continuaron levantando las otras edificaciones, las cuales se habilitaron en el año 1944. En esos primeros años, la dotación aérea con que contaba la Base era, una escuradilla de Información con 3 aviones R.O. 37 (bis); 2 aviones Potez XXV; y 2 aviones Tiger Moth. En el año 1943 pasó a formar parte de esta dotación, el avión sanitario D.H. "Dragon Rapide" (biplano, bimotor).

Al mudarse la Base Aeronáutica No. 2 a su lugar definitivo y al pasar de la Escuela Militar de Aeronáutica también a su definitiva sede, en el Aeródromo Boiso Lanza quedó la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, que sería su sede por muchos años (hoy transformado en Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y Brigada de Comunicaciones y Electrónica) y la Base Aeronáutica No. 1, estas dos Unidades con mayor holgura ahora, en este pequeño e histórico campo.

Por la Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar No. 6559, art. 2 del 9 de agosto de 1939, se crea el Estado Mayor de la Aeronáutica Militar, siendo su primer Jefe el May.don Aníbal Gaye. De esta manera poco a poco la Aeronáutica Militar, iba tomando cuerpo como Arma Independiente. Su organización era diferente a las demás del Ejército, contaba con una Dirección General, como cabeza, mientras que las otras Armas solamente tenían una Inspección.

Durante el año 1939, tres Oficiales de la Armada Nacional, efectúan un curso de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica, 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 Aplicación y reciben su Brevet de Piloto Aviador Militar los siguientes Oficiales y personal subalterno:

Brevet de P.A.M. No. 51 Alf. Alfredo Lamela
" " " No. 52 Tte.2º Alberto L. García

Brevet de P.A.M. No. 53 Tte.2º Mariano Navajas
" " " No. 54 Alf. Juan A. Villanueva
" " " No. 55 Alf. Jaime Meregalli
" " " No. 56 Alf. Remo Laporta
" " " No. 57 Alf. Rivera Arcos
" " " No. 58 Alf. Juan H. Alfaro
" " " No. 59 Alf. Victoriano Paolino
" " " No. 60 Alf. Fernando R. Blanco
" " " No. 61 Alf. Carlos M. Macció
" " " No. 62 Alf. Juvenal Rodriguez
" " " No. 63 Alf. Adail Altesor
" " " No. 64 Alf. José L. Suarez

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 30 Sdo. Walter Alvarado
" " " " " No. 31 Sdo. Julio D. López
" " " " " No. 32 Cbo. Juan A. Borba
" " " " " No. 33 Sdo. Saúl R. Garín
" " " " " No. 34 Sdo. Elio Ventura
" " " " " No. 35 Sdo. Enrique F. Díaz
" " " " " No. 36 Apuntador Ramón I. Piñeiro

El 13 de marzo de 1940 por la Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar No.6698 se distribuyó el material de vuelo con que contaba la Aeronáutica Militar en las diferentes Unidades de la siguiente manera:

- Base Aeronáutica No. 1, una escuadrilla de información compuesta por 3 aviones RO 37 bis Nos. 1, 4 y 6; una escuadrilla de caza, 3 aviones Waco Nos. 3, 5 y 6; un avión Hanriot fotográfico y de enlace; y un avión D.H. Tiger Moth, No. 15.

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

- Base Aeronáutica No.2, una escuadrilla de información compuesta por 3 aviones RO 37 bis, Nos. 2, 3 y 5; dos aviones Potez XXV Nos. 1 y 10; y dos aviones D.H. Tiger Moth, Nos. 16 y 17.

- Escuela Militar de Aeronáutica, nueve aviones D.H. Tiger Moth, de instrucción, Nos. 2, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13 y 14; dos aviones Potez XXV nos. 3 y 8 y el avión ambulancia D.H. Dragon Rapid.

- Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, un avión ambulancia Farman; un avión Stinson; y un avión 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 Aeronáutica Militar, dependiente de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, que había sido creada por Ley Presupuestal de 1936, y que daría origen a la Escuela Técnica de Aeronáutica. En el año 1941, reclutados jovenes de las Escuelas Industriales, Escuelas Educacionales y voluntarios por concurso, se comienzan a dictar cursos de: mecánicos, carpinteror mecánicos, fotográfos, radiotelegrafistas y meteorologistas. Al reglamentar todo lo concerniente a esta Escuela, el espíritu 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. José Pérez Caldas
" No. 99 Alf. Luis Alfaro
" No.100 Alf. Omar Sosa
" No.101 Alf. Manuel Vilar
" No.102 Alf. Alcides Rovira
" No.103 Alf. Tabaré de León
" No.104 Alf. Rodolfo Zubía

También terminan un curso de Pilotos Aviadores tres Oficiales de la Armada Nacional, ellos eran los Guardia Marina: Carlos Mari, Carlos Canfield y Gastón Larrañaga.

A mediados del año 1940, deja de funcionar la Compañía de Aviación Air France, en América, al haber sido invadida la Rep. Francesa por el ejército alemán durante la 2ª Guerra Mundial. A raíz de este hecho, los aeródromos Gral. Artigas y Parallada, que eran compartidos con esta Compañía, desde que la Aeronáutica Militar se hizo cargo de ellos, pasan a ser usados unicamente por la Aviación Militar, aunque Parallada nunca perderá el caracter de aeródromo mixto, civil y militar. Más 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 Aeronáutica Militar, llegando algunos de ellos a

cargos de jerarquías importantes como el Tte.Cnel. Don Tomás Cantore y el Tte.1º Ing.Agr.Don César Piacenza que fue Director General de Aviación Civil.

- LOS GRANDES CAMBIOS -

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

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

Brevet No. 105 Tte.2º Adriano Osimani
" 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 Aeronáutica. Al igual que las otras cuatro Armas, ahora la Aviación tendrá su curso especializado, dedicando su estudio estrictamente a lo relacionado con ella, y en el futuro los cadetes se recibirán de Oficiales del Arma de Aeronáutica, luego de tres años de estudios en la Escuela Militar, para pasar luego de recibirse de Alféreces, a la Escuela Militar de Aeronáutica donde efectuarán el Curso de Aplicación, pues al recibirse de Oficiales los alumnos del Curso de Aeronáutica recibían las alas de Piloto Aviador y el Brevet correspondiente.

A partir del 11 de setiembre de 1941, y por la Orden General de la Aeronáutica Militar No. 6981, se cambió la matriculación de los aviones de la Aeronáutica Militar de esa fecha, en lugar de un sólo número, con que se identificaban los diferentes tipos de aviones y por su fabricante, se le agregan dos más, criterio que todavía hoy se aplica y se los divide entre, tipos de avión por la misión que cumplen sin tener en cuenta su fabricante. Además, antes de la matrícula o número del avión irá la característica que identificará a la Unidad a la que pertenece el apa-

rato. Será de la misma medida que los números y estará separada de ellos por un guión. Estas características serán las siguientes:

Escuela Militar de Aeronáutica ..... E
Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios..... S
Base Aeronáutica No. 1 ..... B 1
Base Aeronáutica No. 2 ..... B 2

Las matrículas se distribuyeron de la siguiente manera:

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

- Los aviones de Caza, llevaron los números 200 en adelante, en realidad no había ningún avión con las características de avión de Caza, pero se reservó esa matrícula para más tarde y al siguiente año se recibieron los Curtiss SNC-1, a los que se matriculó del 200 en adelante.

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

- Los aviones de Información como los aviones Potez XXV, llevaron los números 400 en adelante.

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

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

También por esta Orden General, se reglamentó el Distintivo que ya portaban los aviones desde los tempranos años de 1917, es decir la bandera de Artigas en el timón de dirección y la escarapela de Artigas en los planos de arriba y abajo, y si los aviones eran biplanos, en la parte superior de los planos superiores y en la parte inferior de los planos inferiores, siendo las dimensiones del diámetro de la escarapela, los 4/5 del ancho del plano.

En el año 1941, por primera vez desde el año 1918, en que el Tte.1º Cesáreo L. Berisso, realiza un Curso en los Estados Unidos de América, varios Oficiales de la Aeronáutica Militar y de la Marina cumplen misiones oficiales en ese país con la finalidad de proponer los materiales aeronáuticos adecuados para adquirirse con fines de Defensa Nacional. En ese mismo período también Oficiales de la Aeronáutica Militar, de la Armada y Civiles, realizan cursos

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

El día 17 de noviembre de 1941, terminaron su curso de aplicación los siguientes oficiales:

Brevet de Piloto Aviador Militar No. 65 Alf. Danilo Sena
" " " " " No. 66 Tte.2º Adriano Osimani
" " " " " No. 67 Alf. José Peréz Caldas
" " " " " No. 68 Alf. Francisco A. Otero
" " " " " No. 69 Alf. Alcides Rovira
" " " " " No. 70 Alf. Manuel V. Vilar
" " " " " No. 71 Alf. Tabaré de León

En ese año de 1941, un Sgto.1º(PAM) de la Aeronáutica Militar, termina su Curso de Pasaje de Grado en la Escuela Militar y el día 23 de diciembre recibe su despacho de Alférez.

Alf. (PAM) Efraín Lucas Bacardaz

Esta década de los años cuarenta, que comienza con la 2ª Guerra Mundial trajo aparejados para la Aviación en general grandes cambios, los conceptos variaron rapidamente, la tecnificación avanza a grandes pasos. Nuestro país no escapa a estos cambios y la fuente tradicional de recursos de material áéreo que siempre fue Europa, se va a ver desplazada por la Guerra y serán los Estados Unidos de América, nuestros futuros proveedores, así como el lugar donde se enviarán en adelante los Oficiales y al personal a efectuar los cursos de perfeccionamiento.

En 1942 se recibe el primer material de vuelo de estructura metálica y tren retráctil, ellos son los aviones North América (AT-6B)(nobilísimo material diseñado en los años treinta y que hoy todavía se encuentra en uso en muchas Fuerzas Aéreas) 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 arman y vuelan los aviones numerados 333 y 334 y el 16 de abril el 335, sumándoseles el 336 el 2 de mayo. En esos paratos los Oficiales pertenecientes a la Base Aeronáutica No. 1, reciben instrucción de manos de una misión americana de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos de América, compuesta por el May. William Duncan, Tte.1º Fructuoso Barreda y Tte.2º 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-

ró del 200 al 208, siendo adjudicados,la mayoría, a la Base Aeronáutica No. 2. Era un aparato de ala baja, metálico, biplaza, de tren retráctil, 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 4128, 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 Préstamos y Arriendos".

En el año 1942 entre todas las Unidades de la Aeronáutica Militar existia una Compañía de Aeronáutica compuesta por 220 hombres e integrada por 1 Sgto.1º, 8 Sgtos., 20 Cabos, 4 Tambores, 4 Cornetas 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 Aeronáutica 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 todos 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 Laulhé
" No. 108 Tte.2º Oscar B. Sena
" No. 109 Alf. Víctor Mañé
" No. 110 Alf. Dante Paladini
" No. 111 Alf. Odegar Borba
" No. 112 Alf. Raúl Bendahan
" No. 113 Alf. Carlos Alonso
" No. 114 Alf. Julio C. Urbin

Brevet No. 115 Alf. Hermes Cabrera
" No. 116 Alf. Justino González
" No. 117 Alf. Luciano Pritsch
" No. 118 Alf. José P. Jaume

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

Alf. Ulpiano Benito Sánchez Leiton
Brevet No. 119 Alf. Humberto R. Bia
" No. 120 Alf. Atilio Bonelli
" No. 121 Alf. Hiram Regazzoni
" No. 122 Alf. Rudemar Pereira
" No. 123 Alf. Carlos R. Gómez
" No. 124 Alf. Eduardo Allo
" No. 125 Alf. Luis A. Baró
" No. 126 Alf. Beethoven Montagne
" No. 127 Alf. Walter Gianarelli
" No. 128 Alf. José M. Mazzetti
" No. 129 Alf. Galaor Etcheverry

El Alférez Ulpiano Benito Sánchez Leiton, no recibió Brevet por la siguiente causa: en los años 1930 y 1931 efectuó el curso de Piloto Aviador de Tropa en la Escuela Militar de Aviación habiendo volado en total 29 horas con 56 minutos, sin haber terminado este curso, por lo tanto no recibió Brevet en nuestro país. En el año 1932 se dirigió a la República del Paraguay e ingresó en la Escuela Militar de Aviación de ese país hermano, como alumno, el 7 de diciembre de 1932, de donde egresó como Tte.2º "Honoris Causa" Piloto Aviador Militar, el día 18 de noviembre de 1933, en plena Guerra del Chaco, entre los países hermanos de Bolivia y Paraguay. Prestó servicios en el Frente, volando los aviones Potez 25 A 2 TOE, similares a los que existían en nuestro país, cumpliendo varias misiones e interviniendo en 4 combates. En uno de ellos acaecido el día 23 de mayo de 1934, resultó herido mientras cumplía una misión voluntaria en Cañada Esperanza (Strongest), por lo que se le confirió el Grado de Tte.1º "Honoris Causa", su avión el Potez No. 12 resultó practicamente cribado por más de 200 impactos, y el paracaídas resultó con 14 más. Por haber perdido mucha sangre se desvaneció al aterrizar y fue ayudado por su observador el Tte.1º

de Reserva Job Von Sastrow, quien lo pudo sacar del avión. Al regreso al Uruguay en 1936, ingresó en la Aeronáutica Militar con el grado de Sgto.1º (PAM), luego de un examen teórico y de vuelo, revalidándosele el Brevet de P.A.M. En el año 1941 ingresó en el curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1º en la Escuela Militar, egresando como Alférez, de la Aeronáutica 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 Aeronáutica. También en ese año terminaron su curso de pilotaje tres oficiales de la Armada Nacional. Ellos fueron los Guardia Marinas Enrique Falco, Carlos Martínez Labadie y Oscar P. Llorens.

Al crearse la Dirección de la Aeronáutica Militar, luego transformada en Dirección General, su sede fue desde ese 31 de diciembre de 1935 el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, junto con las demás Unidades, creadas ese día. El 26 de julio de 1943, la Aeronáutica Militar arrienda una hermosa residencia en el Prado, Avda. Agraciada No. 3546 esq. Buschental como nueva sede de las oficinas de la Dirección General, Estado Mayor, etc. Esta casa posteriormente fue demolida y en ese predio se encuentra la plazoleta Gral. Félix Ma. Olmedo.

El día 16 de julio de 1943, terminan su curso de Aplicación los siguientes oficiales:

Brevet de P.A.M. No. 72 Tte.1º Oscar Sena
" " " No. 73 Alf. Beethoven Montagne
" " " No. 74 Alf. Luis A. Baró
" " " No. 75 Alf. José P. Jaume
" " " No. 76 Alf. Atilio Bonelli
" " " No. 77 Alf. Carlos Alonso
" " " No. 78 Alf. José M. Mazzetti
" " " No. 79 Alf. Julio C. Urbin
" " " No. 80 Alf. Hiram Regazzoni
" " " No. 81 Alf. Dante Paladini
" " " No. 82 Alf. Carlos R. Gómez
" " " No. 83 Alf. Eduardo Allo
" " " No. 84 Alf. Luciano W. Pritsch
" " " No. 85 Alf. Galaor Etcheverry
" " " No. 86 Alf. Odegar Borba

El 23 de diciembre de 1943, obtienen su Brevet de Pilotos Aviadores los siguientes oficiales, recientemente egresados de la Escuela Militar, como Alféreces del Arma de Aeronáutica:

Brevet No. 130 Alf. José D. Cardozo
" No. 131 Alf. Washington Perdomo
" No. 132 Alf. Ruben Camps
" No. 133 Alf. José Fedrigotti
" No. 134 Alf. Nery Batello
" No. 135 Alf. Redelise Turcatti

También terminan un curso de pilotaje cuatro oficiales de la Armada Nacional. Ellos fueron los Guardia Marinas: Julio Rico, Adhemar Torres, Carlos Fernández y Matías Scherchener.

Con fecha 1º de febrero de 1944, asciende al grado de General el pionero de la Aviación Rioplatense, don Cesáreo L. Berisso, a la sazón Inspector del Arma de Aeronáutica.

Durante el año 1944, se armaron varios aviones AT-6D, que vinieron en barco, fueron los números 337, 338, 339, 340, 341 y 342; también en el mes de julio de 1944, se recibió el Avión Beechcraft "Staggerwing" UC-43, biplano, cuadriplaza con motor P y W de 450 HP, matriculado con el No. 501, bello avión que presto servicios durante muchos años en la antigua Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios. Y en setiembre se recibieron cuatro aviones Piper 100 AE-1, como estafetas y ambulancias, (se abría la parte superior del fuselaje detrás de la cabina y se podía colocar una camilla)numerados 502, 503, 504 y 505.

El día 12 de agosto de 1944, se conceden 4 Brevets de Piloto Aviador Militar como reválida, a 4 Oficiales que efectuaron el Curso de Aplicación en el Brasil:

Brevet de P.A.M. No. 87 Alf. Guillermo Laulhé
" " " No. 88 Alf. Raúl J. Bendahan
" " " No. 89 Alf. Walter Gianarelli
" " " No. 90 Alf. Humberto R. Bia

El primer aterrizaje de un avión en el Aeropuerto de Carrasco, fue realizado por el Gral. Cesáreo L. Berisso, en la pista Norte-Sur de 1.700 metros, el día 19 de setiembre de 1944, en el PT-19 620, acompañado del mecánico Alf. Alcides Luzuriaga.

Desde fines de 1938, no se recibió ningún piloto aviador de tropa, pero el 15 de noviembre de 1944, terminó su curso de pilotaje la promoción más numerosa, ellos fueron los siguientes alumnos:

Brevet de P. A. de Tropa No. 58 Sdo. Washington Galarza
" " " " " " No. 59 Sdo. Carlos Ferraro
" " " " " " No. 60 Sdo. Aníbal Rabellino
" " " " " " No. 61 Sdo. Edgardo Aramburu
" " " " " " No. 62 Sdo. Félix Arroqui
" " " " " " No. 63 Sdo. Amado Ramos
" " " " " " No. 64 Sdo. Elso Acerenza
" " " " " " No. 65 Sdo. Carlos Díaz
" " " " " " No. 66 Sdo. Wilson Lorda
" " " " " " No. 67 Sdo.Dgdo. César Viera
" " " " " " No. 68 Sdo. Gilberto Céspedes
" " " " " " No. 69 Sdo. Roberto Magnoni
" " " " " " No. 70 Sdo. Antonio Legnani
" " " " " " No. 71 Sdo. Júpiter Pérez
" " " " " " No. 72 Sdo. Omar García
" " " " " " No. 73 Sdo. Roberto López
" " " " " " No. 74 Sdo.Dgdo. Tabaré Galvez
" " " " " " No. 75 Sdo. Marcelino García
" " " " " " No. 76 Cbo. Ruben Jackson
" " " " " " No. 77 Sdo. Lino Marquizo
" " " " " " No. 78 Sdo. Juan Etchepare

Durante ese año de 1944, se terminaron y habilitaron en la Base Aeronáutica 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 Aeronáutica y Laguna del Sauce, de acuerdo a los cálculos 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. Además de todas estas edificaciones, se hizo el cuerpo de Guardia con la entrada al Aeródromo, y a continuación el laboratorio fotográfico, alojamiento de clases pilotos aviadores, enfermería y salón de armamento; frente a este cuerpo edilicio, se levantó el alojamiento del personal, cerrando todo este grupo de construcciones, se levantó el casino, comedor y cocina de tropa. También las pistas estaban balizadas, existían dos de césped, 09-27 sobre la que hoy está hecha la pista bituminizada y afirmada, y 18-36 pista corta cuya cabecera norte estaba muy

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

También en la Escuela Militar de Aeronáutica en ese año de 1944, hubo grandes cambios en su infraestructura. Se habilitaron la mayor parte de las nuevas construcciones que se habían comenzado a levantar en 1941: el hangar, semejante a los construídos en Base 2, Carrasco y Laguna del Sauce; la actual enfermería, que originalmente fue alojamiento para el Curso de Pilotaje de Oficiales, luego de Pilotaje de Tropa y más tarde sede de la Compañía de Tropa; el edificio de dos plantas al sureste del edificio del Comando, el cual a partir de 1948 y hasta 1977, serviría como dormitorio, enfernería, casino y comedor del Cuerpo de Cadetes; el edificio de Comando con la torre de Control; los cuerpos de Guardia y el arco de la entrada donde dice en su parte superior "Escuela Militar de Aeronáutica", del cual partía un camino hacia una Fuente circular, equidistante del hangar y del edificio de Comando, la cual fue demolida en 1950, para dejar lugar a la Plaza de Armas. En esos años de 1944 y 1945 se demolieron algunas construcciones que quedaban de la vieja "Air France" como la casa que había sido hecha para el Radio Telegrafista, la cual quedaba frente a la ruta y detrás de la actual enfermería, y se usaba como oficinas de la Dirección. También se demolió el "Batiment TSF", donde estaba la Radio, para dejar lugar a las construcciones que en forma de herradura se levantaron a continuación de la cancha de tenis por un lado y de la actual enfermería del otro, que serían los futuros salones de clase, bedelía, anfiteatro, casino de oficiales, etc.

El 5 de diciembre de 1944, se da por terminada la misión de estudios de varios oficiales, que efectuaron cursos de vuelo en Brasil. También esta era la primera vez que acudían oficiales de nuestra Aeronáutica al igual que lo que pasó con los Estados Unidos de América, 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 Alféreces de Aeronáutica, los siguientes oficiales:

Brevet de Piloto Aviador No. 136 Alf. Carlos Mercader
" " " " No. 137 Alf. Adhemar Prego
" " " " No. 138 Alf. Saúl Da Silveira
" " " " No. 139 Alf. Artigas Pedecert

Brevet de Piloto Aviador No. 140 Alf. Ariel Cabrera
" " " " No. 141 " Washington Suarez
" " " " No. 142 " Angel Arriera
" " " " No. 143 " Husley Lay Costa
" " " " No. 144 " Enrique Mazzoni

En la segunda semana de febrero de 1945 aterriza en el Aeropuerto de Carrasco por primera vez un avión cuadrimotor, se trata de la fortaleza Volante B-17 de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos de América que viene piloteada 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 1945, obtiene su brevet de Piloto Aviador de Tropa el siguiente alumno:

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

El 1º de marzo de 1945, 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 Boletin 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 Salguero de la Hanty (h) con su imágen y nombre, en su recuerdo.

El día 18 de agosto de 1945, finalizan su curso de aplicación, la promoción recibida en diciembre de 1944:

Brevet de P.A.M. No. 91 Alf. Saúl Da Silveira
" " " No. 92 " Carlos Mercader
" " " No. 93 " Ariel Cabrera
" " " No. 94 " Washington Suarez
" " " No. 95 " Enrique Mazzoni
" " " No. 96 " Husley Lay Costa
" " " No. 97 " Artigas Pedecert
" " " No. 98 " Rudemar Pereira
" " " No. 99 " 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.

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 37 Cbo. Washington Galarza
" " " " " No. 38 " Aníbal Rabellino
" " " " " No. 39 " Carlos A. Díaz
" " " " " No. 40 " César Viera
" " " " " No. 41 " Wilson Lorda
" " " " " No. 42 " Carlos A. Ferraro
" " " " " No. 43 " Elso Acerenza
" " " " " No. 44 " Adgardo Aramburú
" " " " " No. 45 " Júpiter Pérez
" " " " " No. 46 " Roberto Magnoni
" " " " " No. 47 " Gilberto Céspedes
" " " " " No. 48 " Félix Arroqui
" " " " " No. 49 " Antonio Legnani
" " " " " No. 50 " Tabaré Galvez
" " " " " No. 51 " Roberto A. López
" " " " " No. 52 " Omar García
" " " " " No. 53 " Marcelino García
" " " " " No. 54 " Julio M. Larrosa
" " " " " No. 55 " Ruben Jackson
" " " " " No. 56 " Lino Marquizo

El 20 de diciembre de 1945 se reciben de Alféreces de Aeronáutica los siguientes oficiales:

Brevet de Piloto Aviador No. 145 Alf. Pedro Rivero
" " " " No. 146 " Juan De León
" " " " No. 147 " Francisco Rivas
" " " " No. 148 " Manuel Buadas
" " " " No. 149 " Jorge Borad
" " " " No. 150 " Federico Ortiz
" " " " No. 151 " Roberto Mascaró

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

Brevet de P.A.M. No. 100 Alf. José Darío Cardozo
" " " No. 101 " Ruben Camps
" " " No. 102 " Washington Perdomo
" " " No. 103 " Nery Batello

Y dos Brevets a Oficiales que terminaron el Curso de Aplicación:

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

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

En febrero de 1946, el Estado adquiere el avión Beechcraft UC-45 bimotor, con motores P y W de 450 HP, que perteneciera a la Misión Aérea y Agregaduría Aérea de los Estados Unidos de América en nuestro país. Se le adjudica la matrícula 506 y tenía pintado el nombre de "El Berraco", que era como se le nombraba normalmente, a partir de ese momento al UC-43 matrícula 501, se le comenzó a llamar "Berraco chico" (posiblemente porque también era Beechcraft y de transporte). Su primer vuelo con la matrícula de la Aeronáutica Militar lo efectuó el 17 de mayo de 1946, fue afectado al uso de la Dirección General.

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 aceptó 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 "Bolivar" 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, dió cabida a que nuestro país interviniera en las próximas que se realizaron en los diferentes países incluído Uruguay, coincidiendo siempre con el inicio del Campeonato Sudamericano de Atletismo. A partir de ésta se organizaron once Postas Aéreas Militares, todas cumplidas con aviones multimotores a los siguientes países: 2ª Abril de 1947 a Río de Janeiro, Brasil; 3ª abril de 1949 a Lima, Perú; 4ª abril de 1952 a Buenos Aires, Rep. Argentina; 5ª abril de 1954 a San Pablo, Brasil; 6ª abril de 1956 a Santiago de Chile; 7ª abril de 1958 a Montevideo, en nuestro país; 8ª junio de 1960 a Buenos Aires, Rep. Argentina; 9ª mayo de 1961 a Lima, Perú; 10ª junio de 1963 a Cali, Colombia; 11ª octubre de 1969 a Quito, Ecuador; y

12ª octubre de 1971 a Lima, Perú.

El día 29 de agosto de 1946, finalizan su Curso de Aplicación y reciben sus respectivos Brevets de P.A.M. los siguientes oficiales:

Brevet	de	P.A.M.	No. 106	Alf.	Juan A. De León López
"	"	"	No. 107	"	Pedro Rivero
"	"	"	No. 108	"	Jorge A. Borad
"	"	"	No. 109	"	Francisco A. Rivas
"	"	"	No. 110	"	Roberto Mascaró
"	"	"	No. 111	"	Adhemar Prego
"	"	"	No. 112	"	Manuel E. Buadas

El 2 de setiembre de 1946 el Director General de Aeronáutica Militar Cnel.(PAM) Don Oscar D. Gestido, pasa a desempeñar el cargo de Director de PLUNA (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea), que en ese mes el día 17, pasa a ser totalmente del Estado, al adquirir éste la totalidad de su capital accionario. Sustituye al Cnel. Gestido, el Gral.(PAM) Don Cesáreo L. Berisso como Director General de Aeronáutica Militar, quien es nombrado el día 19 de setiembre de 1946.

Es bajo la Dirección General del Gral. Berisso, que el día 10 de octubre de 1946, se crea la Escuela Técnica de Aeronáutica. Esta Escuela tiene sus orígenes en la Escuela de Aprendices creada el 19 de setiembre de 1940 y puesta a funcionar en el año 1941, al amparo de una rigurosa selección de ingreso. A su vez esta Escuela de Aprendices tuvo sus orígenes en el Curso de Aprendices creado por Ley Presupuestal del año 1936, con jovenes reclutados en las Colonias Educacionales, de donde se extrajeron numerosos técnicos, que dieron lo mejor de su vida a la vieja Aeronáutica Militar y luego Fuerza Aérea. 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 343 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-

viones 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 numeró 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
" " " " No. 153 " Rafael Bertrin
" " " " No. 154 " Walther Machado
" " " " No. 155 " Mariano Rodrigo
" " " " No. 156 " Celso Barrios
" " " " No. 157 " Juan Machicote
" " " " No. 158 " Marcelino García Vazquez

El día 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 Aeronáutico No. 3 (Bombardeo) y más tarde Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo), tendrá su primer asiento en el Aeródromo Militar Gral. Artigas, y su dotación serán los aviones AT-11 y C-47, que vienen con una misión aeronáutica de los EE.UU. de América en ese año.

En este viejo aeródromo Gral. Artigas es que el 6 de junio de 1947 se entregan los diplomas obtenidos por el personal de pilotos y técnicos de la Aeronáutica Militar, a la finalización de cursos que impartió allí una misión aeronáutica de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos de América, la cual estuvo al mando del Tte.Cnel. William H. Mc Whorter e integrada por 18 oficiales y 22 aerotécnicos de Tropa. Estos cursos trataron sobre instrucción de pilotaje de aviones C-47, AT-11 y AT-6; asimismo como de mantenimiento y abastecimiento de este tipo de aviones. Todo esto en preparación del nuevo material de vuelo que recibiría ese mismo año la Aeronáutica Militar. Utilizando las facilidades del "American Republic Proyect". Esta misión trajo al país varios aviones, con los cuales se impartió la instrucción de vuelo antedicha y que pasaron a formar parte de la Aeronáutica Militar, en ese año de 1947. Estos aviones fueron siete AT-6 a partir del numerado 344, hasta el 351; cinco aviones bimotores AT-11 del 100 al 104 y dos C-47 el 507 y el 508. Los aviones AT-11 y C-47 inte-

graron la dotación del recién creado Grupo 3 (Bombardeo), al igual que 3 aviones PT-26 que también se le adjudicó.

El 24 de agosto de 1947, la Base Aérea No. 1 se muda a su actual y definitivo emplazamiento, el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ocupando solamente una parte de sus instalaciones, pues como todavía no se había terminado la Aerostación actual, las dependencias de Aeronáutica Civil y las Compañías de Navegación Aérea, tenían sus oficinas instaladas provisoriamente en el predio de la Base.

El día 7 de noviembre de 1947 arriba al Aeródromo Gral. Artigas una escuadrilla de 7 aviones AT-6 traídos en vuelo desde los Esta-Dos Unidos de América, por la ruta del Atlántico, por tripulaciones uruguayas, al mando del Tte.Cnel. Gualberto F. Trelles. A fin de ese mes de noviembre, arriban también 5 aviones bimotores AT-11 traídos también en vuelo desde los Estados Unidos de América, al mando del Cnel. Hernán S. Barú. Estos aviones son matriculados de la siguiente manera: los AT-6 fueron numerados del 352 al 358; y los AT-11 del 105 al 109.

El 24 de noviembre de 1947 por decreto del Poder Ejecutivo No. 10.433 pasó a situación de retiro, por imperio de la Ley el Gral. Don Cesáreo L. Berisso, asumiendo ese mismo día la Dirección General de la Aeronáutica Militar el Cnel.Don Oscar M. Sánchez.

El día 2 de diciembre de 1947 reciben su Brevet de P.A.M. los siguientes oficiales que habían finalizado su Curso de Aplicación:

Brevet de P.A.M. No. 114 Alf. Walther Machado
" " " No. 115 " Mariano Rodrigo
" " " No. 116 " Jesús Altamirano
" " " No. 117 " Juan C. Machicote
" " " No. 118 " Rafael Bertrin
" " " No. 119 " Celso R. Barrios
" " " No. 120 " Marcelino García

El 24 de diciembre de 1947, se reciben como Alféreces de Aeronáutica los siguientes oficiales, que previamente, el 2 de diciembre, habían recibido su Brevet de Piloto Aviador en la Escuela Militar de Aeronáutica:

Brevet de Piloto Aviador No. 159 Alf. Hebert Pampillón
" " " " No. 160 " Pedro Godin
" " " " No. 161 " William Cabrera
" " " " No. 162 " Oscar Musto
" " " " No. 163 " Servando Culshaw

Brevet de Piloto Aviador No. 164 Alf. Carlos Souto
" " " " No. 165 " Dewar Viña
" " " " No. 166 " Luis A. Charquero
" " " " No. 167 " Walter Samarello
" " " " No. 168 " Héctor Dutra

También reciben su despacho de Alféreces de Aeronáutica los siguientes oficiales que terminaron el Curso de pasaje de Grado para Sgtos. 1º:

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

- PRIMEROS SINTOMAS DE INDEPENDENCIA DE LA AERONAUTICA MILITAR -

Con el Decreto No. 11438, de fecha 26 de abril de 1948, por el cual se crea el Curso de Cadetes de Aeronáutica, en la Escuela Militar de Aeronáutica, segregándose del Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar, se da un paso fundamental a la futura creación de la Fuerza Aérea, pues de esta manera nuestro primer instituto aeronáutico queda a cargo de la formación integral del futuro oficial de aeronáutica. De acuerdo a los nuevos programas, se eliminará posteriormente la realización de los cursos de aplicación, y por consiguiente los únicos Brevets que se otorgarán a partir del año 1951 serán los de Piloto Aviador Militar, que como se recordará se habían comenzado a otorgar a partir del año 1923, en que se terminó el primer curso de aplicación, durante el primer año del Comando de la Escuela Militar de Aviación por el May.Berisso.

El 25 de agosto de 1948 por primera vez el Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica recientemente formado y compuesto por los 1eros., 2dos. y 3eros. años de Cadetes, desfila ante la población uruguaya con su nuevo uniforme, 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 kepis 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 año 1948, el Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo) comienza a mudarse a la Base Aérea No. 1, asiento definitivo de ese Grupo de Aviación.

En ese año de 1948, se hizo una distribución general de los

aviones de la Aeronáutica Militar por medio de la Orden de la Dirección General de la Aeronáutica Militar No. 7865 de la siguiente manera:

- Escuela Militar de Aeronáutica:
  - 3 AT-6D Nos. 344, 357 y 358
  - 4 AT-6C Nos. 345, 346, 350 y 351
  - 11 PT-19 A Nos. 620, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 629, 630 y 631
  - 8 PT-19 B Nos. 632, 634, 635, 636, 637, 638, 639 y 640
  - 8 PT-26 Nos. 641, 642, 643, 649, 652, 656, 657 y 658
- Base Aeronáutica No. 1:
  - 1 AT-6B No. 333
  - 6 AT-6D Nos. 337, 340, 341, 352, 353 y 354
  - 3 AT-6C Nos. 347, 348 y 349
  - 3 Tiger Moth Nos. 604, 606 y 611
  - 3 PT-26 Nos. 644, 645 y 646
  - 1 Piper EA-1 No. 505
- Base Aeronáutica No. 2:
  - 8 Curtiss SNC-1 Nos. 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206 y 207
  - 3 AT-6B Nos. 334, 335 y 336
  - 2 AT-6D Nos. 355 y 356
  - 3 Tiger Moth Nos. 601, 602 y 603
  - 2 PT-26 Nos. 650 y 651
  - 2 Waco Nos. 301 y 302
  - 1 Piper AE-1 No. 502
  - 1 Dragon Rapid CX-ABL
- Grupo Aeronáutico No. 3 (Bombardeo):
  - 8 AT-11 Nos. 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107 y 108
  - 2 C-47 Nos. 507 y 508
  - 1 UC-45 BH No. 506
  - 2 PT-26 Nos. 647 y 648
- Dirección General de Talleres Almacenes 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 Aeronáutica la Promoción "Cap.Gral. Máximo Santos", esta es la pri-

mera promoción de Oficiales que se reciben en este 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
"	"	"	"	No. 170	"	Américo González
"	"	"	"	No. 171	"	Walter Malán
"	"	"	"	No. 172	"	Amado Ramos
"	"	"	"	No. 173	"	Carlos Botta
"	"	"	"	No. 174	"	Rogelio Puig
"	"	"	"	No. 175	"	Julio Loureiro
"	"	"	"	No. 176	"	José R. Rubira
"	"	"	"	No. 177	"	Hugo de Rogattis
"	"	"	"	No. 178	"	Juan A. Bia
"	"	"	"	No. 179	"	Aníbal Tabarez

A su vez ese día, reciben su Brevet de P.A.M., luego de haber finalizado su Curso de Aplicación, los siguientes oficiales:

Brevet	de	P.A.M.	No. 121	Alf.	Hebert Pampillón
"	"	"	No. 122	"	Dewar Viña
"	"	"	No. 123	"	Servando Culshaw
"	"	"	No. 124	"	Walter Samarello
"	"	"	No. 125	"	Héctor Dutra
"	"	"	No. 126	"	Oscar Musto
"	"	"	No. 127	"	Luis Charquero
"	"	"	No. 128	"	William Cabrera

También ese mismo día obtienen su Brevet de Piloto Aviador de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet	de	P.A.	de	Tropa	No. 80	Cbo.	Leonel Sánchez
"	"	"	"	"	No. 81	Sdo.	Oriol Sención
"	"	"	"	"	No. 82	"	Walter González
"	"	"	"	"	No. 83	"	Solangel Ramos
"	"	"	"	"	No. 84	"	Ramón Martínez
"	"	"	"	"	No. 85	"	Carlos Camerosano
"	"	"	"	"	No. 86	"	Aurelio González

En 1949 continuó la separación paulatina de la Aeronáutica Militar y Ejército, es así que en la Escuela Militar de Aeronáutica, se crean los Cursos de Pasaje de Grado para Ttes.1eros. y Capitanes que hasta ese año se efectuaban en la Escuela de Armas y Servicios. Pero el hecho más significativo fue la autorización el 7 de febrero de 1949 del ingreso a los Cursos para la formación de

oficiales en la Escuela Militar de Aeronáutica de jóvenes civiles provenientes de las aulas universitarias de toda la República.

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 Cbo. Glorialdo Abascal
" " " " " No. 88 Sdo. Elio Cufré
" " " " " No. 89 " Enzo Fernández
" " " " " No. 90 " Uruguay Curbelo
" " " " " No. 91 " Angel Barrios
" " " " " No. 92 " Julio Catani
" " " " " No. 93 " Walter Uhalde
" " " " " No. 94 " Abel Nuñez de Moraes
" " " " " No. 95 " Luis Acha

Esta segunda tanda de Pilotos de Tropa, conjuntamente con los que recibieron el Brevet el 29 de diciembre de 1948, efectuaron el Cúrso de aplicación en el correr de 1949, terminando todos a fin de año en 1949 como pilotos aviadores militares de tropa.

El día 1º de junio de 1949, ingresa a la Escuela Militar de Aeronáutica el primer contingente de alumnos, que fundan el primer y segundo año de Preparatorios o Aspirantes de la Escuela. Ellos serán los primeros oficiales formados totalmente en este Instituto y que egresaran en 1952 y 1953 respectivamente como las promociones "Juan Antonio Lavalleja" y "Joaquín Suarez".

En agosto de 1949 se reciben los aviones sanitarios L 17-B Ryan "Navion" con motor continental de 180 HP cuadriplazas a los cuales se les adjudica la numeración 1903 y 1904, vienen a reemplazar al bimotor Dragon Rapid, como aviones ambulancias.

El 5 de enero de 1950, la promoción "Sargento Mayor Juan Bernassa y Jeréz" recibe sus alas de Piloto Aviador, ellos son los siguientes oficiales:

Brevet de Piloto Aviador No. 180 Alf. Nelson Correa
" " " " No. 181 " Osorio Furtado
" " " " No. 182 " Delfino Armagno
" " " " No. 183 " Italo Lamboglia
" " " " No. 184 " Juan Erro
" " " " No. 185 " José Sasiain
" " " " No. 186 " Alfredo Arbe
" " " " No. 187 " Gabriel Sigillito
" " " " No. 188 " Héctor Calafí
" " " " No. 189 " Yamandú Yeregui

Brevet de Piloto Aviador No. 190 Alf. Luis Murguía
" " " " No. 191 " Rivera Visca
" " " " No. 192 " Gerardo Maurente
" " " " No. 193 " Oscar Zciacick
" " " " No. 194 " Alejandro Medina
" " " " No. 195 " Aldo Gil
" " " " No. 196 " Carlos Pineyrúa
" " " " No. 197 " Felix Tettamanti

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

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

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

Brevet de P.A.M. No. 129 Alf. Carlos A. Botta
" " " No. 130 " Américo González
" " " No. 131 " Hermes Machado
" " " No. 132 " Rogelio S. Puig
" " " No. 133 " Amado Ramos
" " " No. 134 " Walter Malan
" " " No. 135 " Juan A. Bia
" " " No. 136 " Julio C. Loureiro
" " " No. 137 " Aníbal Tabarez
" " " No. 138 " Hugo De Rogattis
" " " No. 139 " José Rubira

Y los alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa que también reciben su Brevet de P.A.M. de Tropa y el Grado de Cabo de la Aeronáutica Militar:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 57 Cbo. Leonel Sánchez
" " " " " No. 58 " Walter Uhalde
" " " " " No. 59 " Elio Cufré
" " " " " No. 60 " Glorialdo Abascal
" " " " " No. 61 " Abel Nuñez de Moraes
" " " " " No. 62 " Ramón Martínez
" " " " " No. 63 " Oriol Sención
" " " " " No. 64 " Angel Barrios

Brevet	de	P.A.M.	de	Tropa	No. 65	Cbo.	Solangel Ramos
"	"	"	"	"	No. 66	"	Luis Acha
"	"	"	"	"	No. 67	"	Uruguay Curbelo
"	"	"	"	"	No. 68	"	Walter González
"	"	"	"	"	No. 69	"	Enzo Fernández
"	"	"	"	"	No. 70	"	Carlos Camerosano
"	"	"	"	"	No. 71	"	Julio Catani
"	"	"	"	"	No. 72	"	Aurelio González

El 20 de abril de 1950 arriba el primer avión al Uruguay, de un total de 39 adquiridos para la Aeronáutica Militar, se trata del C-47 A matrícula 510. La compra de estos 39 aviones (tres C-47, once B-25 y veinticinco F-51), fue dispuesto el 28 de agosto de 1948, con carácter urgente, por el Ministerio de Defensa Nacional, lo cual fue autorizado por Decreto del Poder Ejecutivo No. 12556 de fecha 29 de octubre de 1948 al gasto de U$S 825.000, aumentado más tarde a la cantidad de U$S 865.000. Estos aviones se compraron de acuerdo con el "Convenio de Préstamos y Arriendos" con los Estados Unidos de América, mediante el contrato W-ANL-(MP-1)-466 URUGUAY 33 (parte I y II) firmado en marzo de 1949.

El 30 de abril arriba el matriculado con el número 509 y también en abril es recibido en California el más tarde matriculado con el No. 511. Estos tres aviones son traídos en vuelo por tripulaciones de la Aeronáutica Militar desde Glendale (California) hasta Carrasco. Y el 11 de junio arriban los 11 aviones B-25J desde los Estados Unidos, traídos en vuelo por la ruta del Atlántico, también por tripulantes de la Aeronáutica Militar; este avión era un bimotor de ala media, fabricado por North American Aviation Inc., con una potencia en los motores marca Wright Cyclone de 1830 HP. El grupo vino al mando del May. Juan C. Jorge. Se numeraron del 150 al 160.

La separación de la Aeronáutica 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 Aeronáutica, 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 Aérea Nacional (como

se ha denominado en el Proyecto), con los actuales elementos que contaba la Aeronáutica Militar, creándose la Inspección General de la Fuerza Aérea que sustituiría a la Dirección General de la Aeronáutica 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 esq. Yí que será la nueva sede de la Dirección General de Aeronáutica Militar, y que más tarde, a partir del 4 de diciembre de 1953 será la sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea, hasta que se mude al Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza, donde será su definitivo emplazamiento. A esta gran casa "Viejo estilo", que tenía entrada también por la calle Yí, muy ornamentada y finamente terminada, se le agregó en el año 1953 otra casa lindera por la Avda. Uruguay.

Entre el 23 de noviembre y el 4 de diciembre de 1950 arriban a la Base Aérea 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 Allinson o Packard). Este grupo viene al mando del Tte.Cnel. Carlos M. Sención y está compuesto por oficiales de la Aeronáutica Militar, que realizan el vuelo, por la ruta del Atlántico, desde los Estados Unidos de América, con pleno éxito. Estos aviones se numeraron del 250 al 273, más tarde arriban otros dos en barco, que se habían accidentado en los Estados Unidos, a los cuales se les adjudican las matrículas 274 y 275. Acompañando cada escuadrilla de F-51 D, vienen también dos C-47, para integrar los aviones de transporte con que cuenta ahora la Aeronáutica Militar, que con el que había llegado el 21 de abril, son tres más estos aviones y se numeran 509, 510 y 511.

Como se dijo anteriormente el 28 de diciembre de 1950 reciben su Brevet de Navegante Bombardero, los siguientes Sres. Oficiales, luego de terminar su Curso de Aplicación:

Brevet de Navegante Bombardero No. 1 Alf. Oscar Zciacick
" " " " No. 2 " Alejandro Medina
" " " " No. 3 " Aldo Gil
" " " " No. 4 " Carlos Piñeyrúa
" " " " No. 5 " Félix Tettamanti

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

ciales que componen la Promoción Gral. José G. Artigas, compuesta por:

Brevet	de	Piloto	Aviador	No. 198	Alf.	Pompílio Ferrando
"	"	"	"	No. 199	"	Nery Egaña
"	"	"	"	No. 200	"	Víctor Alvarez
"	"	"	"	No. 201	"	Fernando Arbe
"	"	"	"	No. 202	"	Carlos Morales
"	"	"	"	No. 203	"	Nilo Amestoy
"	"	"	"	No. 204	"	Saúl Rey
"	"	"	"	No. 205	"	Raúl Petrarca
"	"	"	"	No. 206	"	Julio Giacummo
"	"	"	"	No. 207	"	Félix Rosales
"	"	"	"	No. 208	"	Pedro Benvenuto
"	"	"	"	No. 209	"	Daniel Yates
"	"	"	"	No. 210	"	Ignacio Zubiaga
"	"	"	"	No. 211	"	Ari Esolk

Esta será la última promoción que efectuará el Curso de Aplicación, para obtener el Brevet de Piloto Aviador Militar, y el año 1951 será el último en que se realice, recordemos que el primero se efectuó en el año 1923.

También ese día al finalizar su curso de Aplicación, reciben sus Brevets de P.A.M. los siguientes oficiales:

Brevet	de	P.A.M.	No. 140	Alf.	Nelson Correa
"	"	"	No. 141	"	Juan B. Erro
"	"	"	No. 142	"	Italo Lamboglia
"	"	"	No. 143	"	Delfino Armagno
"	"	"	No. 144	"	Héctor Calafí
"	"	"	No. 145	"	Osorio Furtado
"	"	"	No. 146	"	Alfredo C. Arbe
"	"	"	No. 147	"	Yamandú Yeregui
"	"	"	No. 148	"	José Sasiain
"	"	"	No. 149	"	Luis Murguía
"	"	"	No. 150	"	Rivera Visca
"	"	"	No. 151	"	Gerardo Maurente
"	"	"	No. 152	"	Gabriel Sigillito

El 1º de febrero de 1951, se reciben de Alféreces y obtienen su Brevet de Piloto Aviador los siguientes oficiales pertenecientes a la promoción "Gral. José G. Artigas".

Brevet	de	Piloto	Aviador	No. 212	Alf.	Luis H. Medina
"	"	"	"	No. 213	"	Mario Rodriguez

De acuerdo a lo dicho más arriba estos dos serán los últimos Brevets de Piloto Aviador que otorgue la Escuela Militar de Aeronáutica. De aquí en adelante se otorgará un solo Brevet para los aviadores, que es el de Piloto Aviador Militar; para los Navegantes bombarderos, el que les corresponda.

El 8 de mayo de 1951, por Decreto No. 18820 y 18821 respectivamente, se crean los Grupos de Aviación No. 2 (Caza) y No. 4 (Transporte) que integrarán la Base Aérea No 1, junto con el Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo). La dotación del Grupo No. 2 (Caza), serán los aviones F-51 D, la del Grupo No. 3 (Bombardeo) los aviones B-25 J y la del Grupo No. 4 (Transporte) los aviones C-47. En el Decreto de creación del Grupo de Aviación No. 2, se establece que tendrá asiento transitorio en la Base Aeronáutica No. 1.

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

El Gral. Piloto Aviador Militar, don Oscar D. Gestido, que acompañó la evolución de la Escuela Militar de Aviación y la Aeronáutica Militar, siempre como distinguido integrante de sus cuadros, desde los tempranos días de la aviación heroica, es nombrado el día 23 de junio de 1951, Inspector General del Ejército, equivalente a lo que es hoy el Comandante en Jefe del Ejército.

Por Decreto No. 19859 de fecha 27 de noviembre de 1951, se establece como Día del Arma de Aeronáutica, el 17 de marzo, conmemorando el día en que comenzó a funcionar la primigenia Escuela de Aviación Militar de "Los Cerrillos".

El 27 de diciembre de 1951, al terminarse el último curso de aplicación que imparte la Escuela Militar de Aeronáutica, reciben su Brevet de P.A.M. la promoción "Gral. José G. Artigas".

Brevet de P.A.M. No. 152 Alf. Pompílio Ferrando
" " " No. 153 " Saúl Rey
" " " No. 154 " Nilo Amestoy
" " " No. 155 " Ari Esolk
" " " No. 156 " Nery Egaña
" " " No. 157 " Víctor Alvarez
" " " No. 158 " Félix Rosales

Brevet	de	P.A.M.	No. 159	Alf.	Julio Giacummo
"	"	"	No. 160	"	Pedro Benvenuto
"	"	"	No. 161	"	Mario Rodriguez
"	"	"	No. 162	"	Fernando Arbe
"	"	"	No. 163	"	Luis H. Medina
"	"	"	No. 164	"	Ignacio Zubiaga
"	"	"	No. 165	"	Carlos Morales
"	"	"	No. 166	"	Daniel Yates
"	"	"	No. 167	"	Raúl Petrarca

También ese día, termina sus cursos la Promoción "Gral. Fructuoso Rivera", recibiendo su Brevet de Piloto Aviador Militar y su despacho de Alférez de Aeronáutica, los siguientes Señores Oficiales:

Brevet	de	P.A.M.	No. 168	Alf.	Alfredo Sosa
"	"	"	No. 169	"	Pablo Williams
"	"	"	No. 170	"	Eduardo Franco
"	"	"	No. 171	"	Miguel Lagrotta
"	"	"	No. 172	"	Julio Cabral
"	"	"	No. 173	"	Wilder Jackson
"	"	"	No. 174	"	Angel Correa
"	"	"	No. 175	"	Rufino Casella
"	"	"	No. 176	"	Pablo Ziegler
"	"	"	No. 177	"	Juan Barú
"	"	"	No. 178	"	Milton Casella
"	"	"	No. 179	"	Amilcar Ruiz
"	"	"	No. 180	"	Carlos Avenatti
"	"	"	No. 181	"	Juan C. González
"	"	"	No. 182	"	Eugenio Sclavo
"	"	"	No. 183	"	Miguel Rienzi
"	"	"	No. 184	"	Elvio Accinelli
"	"	"	No. 185	"	Luis Duarte
"	"	"	No. 186	"	Zapicań Benavente
"	"	"	No. 187	"	Washington Schneider
"	"	"	No. 188	"	Ruben Americola
"	"	"	No. 189	"	Julio Solari
"	"	"	No. 190	"	Washington Falchi
"	"	"	No. 191	"	Leonel Ascone
"	"	"	No. 192	"	Ariel Fagúndez
"	"	"	No. 193	"	Edison Thomas
"	"	"	No. 194	"	Juan Dobrich

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

El 16 de mayo de 1952, es designado Director General de Aeronáutica Militar el Gral.(Piloto Aviador Militar) don Medardo R. Farías, sustituyendo al Cnel.(PAM) Oscar M. Sánchez, quien pasa a ocupar el cargo de Inspector del Arma de Aeronáutica.

El 30 de junio de 1952 se suscribe entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y los Estados Unidos de América un "Convenio de Asistencia Militar", refrendado por la Asamblea General el 10 de junio de 1953. Este tratado de XI artículos cuyo texto completo figura en el Boletín 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 Recírroca y otros instrumentos internacionales, para ayudar a cualquier Estado americano, víctima de un ataque armado y a actuar conjuntamente en la defensa común y en el mantenimiento de la paz y la seguridad del Hemisferio Occidental"..., se conviene lo siguiente: y vienen los once artículos antedichos, con obligaciones militares para ambos países, siendo nuestro país ampliamente favorecido, por la ayuda que significó el mantenimiento y modernización del equipo, así como el entrenamiento y estudios cursados en los Estados Unidos y otros países por el personal de las tres Fuerzas.

Se graduan de Alféreces (PAM) los integrantes de la Promoción "Gral. Juan Antonio Lavalleja" el día 21 de diciembre de 1952. Siendo ellos los primeros oficiales en recibirse, habiendo entrado directamente a la Escuela Militar de Aeronáutica, 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
" " " No. 197 " César Viera
" " " No. 198 " Roberto Meyer
" " " No. 199 " Alfredo Bayssé
" " " No. 200 " Ruben Acosta
" " " No. 201 " Luis Fasana
" " " No. 202 " Juan Maruri
" " " No. 203 " Carlos Gallardo
" " " No. 204 " Carlos Pache
" " " No. 205 " Iliodino Cruz
" " " No. 206 " Walter Altamirano

Brevet de	P.A.M.	No. 207	Alf.	Ismael Tello
"	"	No. 208	"	Luis Luca
"	"	No. 209	"	Virginio Vega
"	"	No. 210	"	Oscar Miguez
"	"	No. 211	"	Gabriel García
"	"	No. 212	"	Julio Ferradás
"	"	No. 213	"	Carlos Escayola
"	"	No. 214	"	Julio Cirullo
"	"	No. 215	"	Jorge Thomasset
"	"	No. 216	"	Luis Revello
"	"	No. 217	"	Federico Callorda

Esta promoción es la primera en ser destinada integramente a la Base Aérea No. 2, para completar su entrenamiento de vuelo, menos los Alféreces Lorda y Viera, que se recibieron de oficiales luego de terminar el curso de pasaje de grado de Sargentos 1eros. (P.A.M.), y por lo tanto con experiencia suficiente.

Al cumplirse los 40 años de la creación de la Escuela de Aviación Militar, el 17 de marzo de 1953, se conmemora esta fecha con diferentes actos, entre ellos es digno de relevancia, la piedra fundamental que se coloca en el lugar donde funcionó esta primitiva Escuela en el Campo Militar de Los Cerrillos, del futuro monumento a la Aviación Militar. En ese acto vuela un avión Castaibert, construído en 1914 y con el que ganó el Tte.Berisso el Raid Buenos Aires - Mendoza, piloteado por el May. Alfredo Lamela, este aparato fue reconstruído en los talleres de la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios, por los mecánicos Cap. José Rígoli y el Tte.2º Oscar Suarez. Actualmente este avión es la pieza más valiosa del Museo Aeronáutico.

De acuerdo al Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 3548 de fecha 21 de noviembre de 1953, se cambiaron los planes de estudios de la Escuela Militar de Aeronáutica y otros institutos del Ejército, reduciéndose en un año la carrera de Oficial del Arma de Aeronáutica, luego de la Fuerza Aérea. Esto fue posible eliminando el segundo año de preparatorios, quedando como en la actualidad, un año de Aspirantes y tres del Curso Profesional o Cadetes. El curso de 1er. año de Aspirantes, que habían ingresado en ese año de 1953, pasa conjuntamente con el segundo año de Aspirantes, al iniciarse el año lectivo de 1954 al 1er. año de Cadetes, quedando reunidas dos promociones en un solo Curso.

CUARTA PARTE LA FUERZA AEREA (1954-1983)

LA NUEVA ORGANIZACION

El 4 de diciembre de 1953 por Ley No. 12070, se crea la Fuerza Aérea, con todos los elementos que componen la Aeronáutica Militar, sumándosele la Inspección General de la Fuerza Aérea, que también nace ese día. De esta manera la Fuerza Aérea, pasa a integrar en un mismo pie de igualdad que el Ejército Nacional y la Armada Nacional, las Fuerzas Armadas, dependientes cada una de ellas del Ministerio de Defensa Nacional. El Director General de Aeronáutica Militar, el Gral. Don Medardo R. Farías, es nombrado por Decreto No. 23117 del Poder Ejecutivo, Inspector General de la Fuerza Aérea, es de hacer destacar este nombramiento en un verdadero hombre del aire, como era este pionero de la Aeronáutica, unido durante casi toda su carrera a la Aeronáutica Militar, desde los tempranos días del 2º Curso de la Escuela Militar de Aviación en 1921. Por esta Ley de creación de la Fuerza Aérea, se determina la división en tres escalafones, las diferentes categorías de oficiales a saber:

A- Pilotos Aviadores Militares (PAM)
B- Navegantes Diversos Roles (NDR)
C- Técnicos Especialistas (TE)

El 21 de diciembre de 1953, se reciben de Alféreces la Promoción don Joaquín Suarez, obteniendo los siguientes Brevets de Pilotos Aviadores Militares:

Brevet	de	P.A.M.	No. 218	Alf.	Marrei Hernández
"	"	"	No. 219	"	Aldo Bustamante
"	"	"	No. 220	"	Amilcar Osaba
"	"	"	No. 221	"	Tabaré Galvez
"	"	"	No. 222	"	Júpiter Pérez
"	"	"	No. 223	"	Hernán Sena
"	"	"	No. 224	"	Mario Prefumo
"	"	"	No. 225	"	Jorge Carvalho
"	"	"	No. 226	"	Carlos Berrutti
"	"	"	No. 227	"	Esperanza Pintos
"	"	"	No. 228	"	Carlos Piriz

Brevet	de	P.A.M.	No. 229	Alf.	Arancibio Amado
"	"	"	No. 230	"	Raúl Quijano
"	"	"	No. 231	"	Rómulo Bolani
"	"	"	No. 232	"	Walter González
"	"	"	No. 233	"	Hermes Sosa
"	"	"	No. 234	"	Julio Botta
"	"	"	No. 235	"	Humberto Gómez

Los Alféreces T. Galvez y J. Pérez, recibieron su despacho de oficiales, luego de la finalización del Curso de pasaje de grado para Sargentos 1eros.

El 1º de febrero de 1954 asciende al grado de Brigadier, creado conjuntamente con la Fuerza Aérea, el Cnel.(PAM) don Mariano Ríos Gianola, será el primer oficial general de la Nueva Fuerza, creada dos meses atrás. Este dignísimo Oficial General, estaba unido a la Aviación Militar desde la época heroica de la Escuela Militar de Aviación, allá por el año 1924.

El 17 de marzo de 1954, se cumplen una serie de festejos y actos conmemorando el "Día de la Fuerza Aérea", pues este es el primer aniversario de creación de la Fuerza que se celebra como tal. Estos actos son los siguientes:

- Colocación de una ofrenda floral, al pie del Monumento al Gral. Artigas, en la Plaza Indenpendencia.
- Entrega de una placa recordatoria al Ejército Nacional.
- Inauguración de un monolito al Cap. J.M. Boiso Lanza en el Aeródromo que lleva su nombre y otro al Tte.2º Mario W. Parallada en la Base Aérea No. 2 en Durazno.
- Almuerzo de camaradería en el Parque Hotel y entrega de alas de oro de piloto, a los pioneros del Río de la Plata. Es dable recordar entre ellos a las figuras señeras de los precursores: Gral. Don Cesáreo L. Berisso, Gral. Don Esteban Cristi, Gral. Don Tydeo Larre Borges, Brig.Gral. de la Fuerza Aérea Argentina Don Angel María 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 Meregalli, 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 importaba 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 ésta, su obra, que es el legado para todas las generaciones presentes y futuras. Su primera sede transitoria fue el Hall del edificio anexado 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 Meregalli, hasta el día de su fallecimiento.

En el mes de octubre de ese año de 1954, arribaron dos aviones "Globe-Master" 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-6D se matricularon del número 359 al 368.

Luego de inaugurado el Aeropuerto Nacional de Carrasco en el año 1953, la Comisión creada el 26 de diciembre de 1940, para proyectar y dirigir dicha obra tan importante para el desarrollo del país que se llamó "Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco" (que además tenía la misión de determinar los campos 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 1940, 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 1941), se transforma según el decreto No. 23791, del 18 de noviembre de 1954, en la "Comisión Nacional de Aeropuertos", que tendrá además de los cometidos antedichos, el de estudiar proyectos y dirección de las obras de mejoramiento y conservación de todos los Aeródromos y Aeropuertos de la República. Esta nueva dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, tendrá como se desprende de lo escrito, una íntima relación con la Fuerza Aérea, y ésta por la orden de la Inspección General de

la Fuerza Aérea No. 155, ordena a todas sus unidades y reparticiones que le presten a dicha Comisión la más amplia colaboración para el mejor desempeño de su cometido. Esta Comisión en 1973 se transformaría en la DIGAN (Dirección General de Aeropuertos Nacionales) y más tarde por la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea en la D.G.I.A. (Dirección General de Infraestructura Aeronáutica) dependiente directamente de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

El Primer Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos fue el Sr. Brigadier Don Mariano Ríos Gianola.

El 21 de diciembre de 1954, se gradúa la promoción "Cap. Juan M. Boiso Lanza", con los nuevos uniformes de la Fuerza Aérea, de acuerdo al reglamento de uniformes aprobado el 24 de noviembre por el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 3740. Ellos obtuvieron los siguientes Brevets de P.A.M. y N.D.R.:

Brevet	de	P.A.M.	No. 236	Alf.	Jorge Martínez
"	"	"	No. 237	"	Rafael Orique
"	"	"	No. 238	"	Julio Larrosa
"	"	"	No. 239	"	Oscar Etchevers
"	"	"	No. 240	"	Clever Cabrera
"	"	"	No. 241	"	Miguel Galán
"	"	"	No. 242	"	Alain Alonzo
"	"	"	No. 243	"	Dante Lagurara
"	"	"	No. 244	"	Ramón Sánchez
"	"	"	No. 245	"	Luis Riverós
"	"	"	No. 246	"	Goy Ortiz
"	"	"	No. 247	"	Julio Deus
"	"	"	No. 248	"	Juan C. Franchini
"	"	"	No. 249	"	Rivera Ribas
"	"	"	No. 250	"	José Baratta

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

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

El 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 orgien 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 prefi-

jo FA antes del número.

Al pasar a retiro, el 1º de marzo de 1955, por imperio de la Ley, el Gral.Don Medardo R. Farías; es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, el Gral. Don Hernán S. Barú, quien perteneciera 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 éste que aterrizar en Paysandú por mal tiempo. Los F-51 que iban piloteados por el Tte.1º(P.A.M.) Gabriel Sigillito y el Tte.2º(P.A.M.) Juan Maruri, interceptaron un avión anfibio PB4-5 "Catalina" 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 el atardecer 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 Provisorio 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-13G biplazas, con motor FRANKLING 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 provisorio en la Base Aérea No. 2, hoy definitivo. 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 "Arco", mientras la situación de inestabilidad se mantuviera en Argentina. Los aviones empleados en esa instancia fueron T-6. Más tarde en 1958, le fueron asignados los aviones F-51 "Mustang" 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.M. No. 251 Alf. Carlos Boretto
" " " No. 252 " Ismael Schol
" " " No. 253 " Oscar Pérez
" " " No. 254 " José Dego
" " " No. 255 " Dante Carrero
" " " No. 256 " Milton Cristiani
" " " No. 257 " Rodolfo Rolando
" " " No. 258 " Rodolfo Urruty
" " " No. 259 " Juan A. Pereira

Y de Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 7 Alf. Humberto Coccaro
" " " No. 8 " Luis A. Alvez

Y el 1º de febrero de 1956, reciben su despacho de Alféreces el resto de esta promoción, constituída por los siguientes alumnos:

Brevet de P.A.M. No. 260 Alf. Edwin Noble
" " " No. 261 " Eliseo Cheloni

Brevet de P.A.M. No. 262 Alf. Edgardo Rodriguez
" " " No. 263 " Justo Bacelo
" " " No. 264 " José Araújo
" " " 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 1º de febrero de 1956, asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAM) Don Gualberto F. Trelles.

Aunque escapa especificamente 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 nombró una comisión provisoria que fue presidida por el Gral. Tydeo Larre Borges, fundándose 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. Ellos fueron 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 Alféreces de la Fuerza Aérea, la promoción Cap. Mateo Tula Dufort, constituída por los siguientes Oficiales:

Brevet de P.A.M. No. 266 Alf. Hebert Etcheverry
" " " No. 267 " Julio Uría
" " " No. 268 " José E. Villanueva
" " " No. 269 " Raúl Sampedro
" " " No. 270 " Carlos Ceballos
" " " No. 271 " Héctor Caetano
" " " No. 272 " Hugo Reggio
" " " No. 273 " Héctor Salas
" " " No. 274 " Hugo Morandi
" " " No. 275 " Angel Hernández

Brevet de P.A.M. No. 276 Alf. José Heguy
" " " No. 277 " Medardo Farías
" " " No. 278 " Henry Saralegui
" " " No. 279 " José Mella
" " " No. 280 " Sergio Almarán
" " " No. 281 " Artigas Cairo
" " " No. 282 " Gregorio Abella

Y los siguientes Oficiales, Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 10 Alf. Romeo Pucholo, y también se le otorga el Brevet de N.D.R. No. 11 al Alf. Héctor 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 habían llegado al país totalmente armados, sobre cubierta en buques. Venían absolutamente cubiertos con una capa protectora de un plástico especial pegado a la chapa. Se les adjudicó las matrículas desde el número 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 Aérea, el Gral. Don Hernán 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. 24053, dado a publicidad por el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 4305 del 17 de octubre de 1957, se crea la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, transformándose de esta manera la Dirección de los Cursos de Pasaje de Grado en la Futura Escuela que capacitaría y formaría los Oficiales de Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

También por el Pacto MDAP el 7 de noviembre de 1957 el Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo), recibió un B-25 J, que sería 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 Alféreces de la Fuerza Aérea, la Promoción Tte.Cnel. Erling Olsen Böje, que la forman los siguientes Sres. Oficiales:

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

Brevet de P.A.M. No. 284 Alf. Juan A. Beloqui
" " " No. 285 " Milton Techera
" " " No. 286 " Adán Da Luz
" " " No. 287 " Werner A. Malates
" " " No. 288 " Hebert Itté
" " " No. 289 " Dinor R. Ramírez

El 10 de enero de 1958, arriban los restantes B 25, dos del tipo J y uno del tipo H, éste, con la nariz sin plexiglas, pues llevaba originalmente un cañon de 75 mm., a los cuales se les adjudicó 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 renovar los aparatos que se usaban para tal fin, los Piper 100, llegados en 1944.

Con fecha 1º 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
" " " " " 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 renueva 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
" " " No. 291 " Julio Clavijo
" " " No. 292 " Elio Cufré

Brevet de P.A.M. No. 293 Alf. Nelson Garrido
" " " No. 294 " Ramón Martínez
" " " No. 295 " Carlos Flebbe
" " " No. 296 " Juan J. da Silva
" " " No. 297 " Miguel Suñol
" " " No. 298 " Esteban Casariego
" " " No. 299 " Ahiva Berriel
" " " No. 300 " Nery Santos
" " " No. 301 " Oscar Vilche
" " " No. 302 " Lorenzo de Medina
" " " No. 303 " Eduardo Gestido
" " " No. 304 " Hugo Parentini
" " " No. 305 " Humberto Sena
" " " No. 306 " Enrique Nassutti
" " " No. 307 " Homero Abella

Los Alféreces Elio Cufré y Ramón Martínez, reciben su despacho de oficial, luego de la finalización del Curso de Pasaje de Grado para Sargentos 1eros.

Conjuntamente con esta promoción se recibe también como Alf. (TE) José Bueri Figueroa.

Ese día obtienen el grado de Cabo de la Fuerza Aérea y el Diploma correspondiente de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos:

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 75 Cbo. Elbio Muñoz
" " " " " No. 76 Cbo. Aníbal Iglesias

El 24 de febr. de 1959, reabre sus puertas el Museo Nacional de Aviación (hoy Museo Aeronáutico) en su nueva ubicación, en cinco galpones, situados en el predio de la Exposición Nacional de la Producción, sobre la Avda. Centenario.

El 1º de marzo de 1959 es nombrado Inspector Interino de la Fuerza Aérea, sucediendo al Sr.Brig.Don Gualberto F. Trelles, el Cnel.(PAM) Don Conrado A.Sáez.

En el mes de mayo de 1959, comienzan un curso de calificación de aviones a reacción, tres oficiales de la Armada de la hermana República Argentina. Este curso se realiza en el Grupo de Aviación No. 2 (Caza) con aviones T-33 y finalizó el 4 de agosto de ese año, 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 Administración y Suministros de la Fuerza Aérea" (S.A.S.F.A.). Este Servicio to-

ma a su cargo la administración de los rubros que hasta ese momento eran responsabilidad de la Intendencia del Ejército y la Marina. Su primera sede fue en el local de la Inspección General de la Fuerza Aérea en las calles Uruguay y Yí.

El 22 de octubre y el 26 de noviembre de 1959, se crean respectivamente la Comisión Calificadora de Servicios Militares y el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea. Dando de esta manera un paso más hacia la consolidación de la organización de la Fuerza Aérea.

El 21 de diciembre de 1959, terminan sus cursos y egresan como Alféreces de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, pertenecientes a la Promoción Tte.2º Alfredo Rinaldi:

Brevet de P.A.M. No. 308 Alf. Víctor Balbi
" " " No. 309 " Ruben D. Terra
" " " No. 310 " Sergio Badano
" " " No. 311 " Carlos Escuder
" " " No. 312 " Julio Gutierrez
" " " No. 313 " Julio Almada
" " " No. 314 " Abelardo Ríos
" " " No. 315 " Julio A. Brites
" " " No. 316 " Humberto Arione
" " " No. 317 " Heraclio Abelleira
" " " No. 318 " Washington Saldivia
" " " No. 319 " Julio Fasana
" " " No. 320 " Arnoldo Cambón
" " " No. 321 " Edison Rosas
" " " No. 322 " Gisleno Cuadrado
" " " No. 323 " Roque Aita
" " " No. 324 " Dámaso H. Cuadro
" " " No. 325 " Alejandro Wilson
" " " No. 326 " Jorge de la Llana
" " " No. 327 " Gerardo García
" " " No. 328 " Guillermo Ferreiro

Y como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 12 Alf. Joel L. Otero
" " " No. 13 " Mario G. Conde

Y como Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros. alumnos del Curso para Oficiales:

Alférez (TE) José A. Grisolia

Alférez (TE) Juan A. Buzó
" " Carlos M. Alvarez
" " Ramón Clastornik

También en ese día reciben el Brevet de Piloto Aviador Militar de Tropa y la jerarquía de Cabo, los siguientes alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Brevet de P.A.M. de Tropa No. 77 Cbo. Pedro E. Barrios
" " " " " No. 78 " José Ma. Valdenegro
" " " " " No. 79 " José I. Barrios
" " " " " No. 80 " José A. Estela
" " " " " No. 81 " José G. Graviz
" " " " " No. 82 " Jesús O. Pintos
" " " " " No. 83 " Hugo J. Rondeau

- LA CONSOLIDACION -

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 este nueva Fuerza dentro del contexto de las Fuerzas Armadas.

Con fecha 1º de febrero de 1960 asciende al Grado de Brigadier, el Cnel.(PAM) 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 Táctico (CAT)
   1) Brigada Aérea I, integrada por los Grupos de Aviación: No. 2 (Caza); No. 3 (Bombardeo); No. 4 (Transporte) y No. 5 (Búsqueda y Rescate)
   2) Brigada Aérea II, integrada por el Grupo de Aviación No. 1 (Reconocimiento Táctico)

B- Comando Aéreo de Entrenamiento (CADE)
   1) Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo (ECEMA)
   2) Escuela Militar de Aeronáutica (EMA)
   3) Escuela Técnica de Aeronáutica (ETA)

C- Comando Aéreo de Material (CAM)
   1) Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento (BMA)
   2) Brigada de Comunicaciones y Electrónica (BCyE)
   3) Dirección de Aeródromos

Esta será, salvo alguna pequeña modificación, como la desaparición de la Dirección de Aeródromos, o la creación de nuevos Grupos de Aviación, la organización definitiva en que se basará la Fuerza Aérea.

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

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

Brevet de P.A.M. No. 329 Alf. Ariel Pérez
" " " No. 330 " Mario Consens
" " " No. 331 " Roberto Leira
" " " No. 332 " Carlos Muñoa
" " " No. 333 " Carlos Pucholo
" " " No. 334 " Javier Bentancor

Brevet de P.A.M. No. 335 Alf. Miguel Laso
" " " No. 336 " José Villamil
" " " No. 337 " Ramírez González
" " " No. 338 " Gerónimo Cardozo
" " " No. 339 " Hugo Soto
" " " No. 340 " Wellington Acevedo
" " " No. 341 " Antonio Iglesias
" " " No. 342 " Walter Vives
" " " No. 343 " David Puchot
" " " No. 344 " Carlos Zárate

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 14 Alf. Carlos A. Grezzi
" " " No. 15 " Delco H. Almada
" " " No. 16 " Oscar H. Vallejo
" " " No. 17 " Walter I. Robaina

Y como Alférez Técnico Especialista el siguiente Sgto. 1º alumno del Curso para Oficiales:

Alférez (TE) César R. Tarocco

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

Para sustituir los aviones Ryan "Navion" ambulancia en uso en la Fuerza Aérea, desde fines de la década del 40, se adquirieron dos aviones Cessna 182 "Skylane" con motor Continental de 230 HP. Dichos aviones vinieron encajonados y fueron armados en el Aeródromo Angel S. Adami. El 6 de noviembre de 1961 se les matriculó con los Nos. 523 y 524.

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

Brevet de P.A.M. No. 345 Alf. Asdrúbal Curbelo
" " " No. 346 " Ricardo Zecca
" " " No. 347 " Ruben Fernández
" " " No. 348 " Jorge Mac Eachen
" " " No. 349 " Walter Martínez
" " " No. 350 " Ariel Ferré
" " " No. 351 " Yamandú Camacho

Brevet de P.A.M. No. 352 Alf. Miguel Olivera
" " " No. 353 " César Borucki
" " " No. 354 " Adolfo Cachón
" " " No. 355 " Néstor Arrigoni
" " " No. 356 " José Porro
" " " No. 357 " Enrique Crossa
" " " No. 358 " Jorge Pedragosa
" " " No. 359 " Carlos Moraes
" " " No. 360 " Walter Pintos

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 18 Alf. José E. Fulladosa
" " " No. 19 " William Demattias
" " " No. 20 " Julio M. De Sosa

Y de Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE) Ismael Green
" " Juan Calvo

El 1º de febrero de 1962 asciende a Brigadier de la Fuerza Aérea el Cnel. (PAM) Don Remo Laporta, quien se había recibido de Alférez en la Escuela Militar, en el año 1937.

Aprovechando la fecha del 17 de marzo de 1962, se inaugura la nueva sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea, en los edificios levantados para tal fin en el Aeródromo "Cap. J. M. Boiso Lanza". La mudanza había comenzado el día 7 de diciembre de 1961.

En ese año de 1962 la Fuerza Aérea recibe por el Convenio de Ayuda Recíproca con los Estados Unidos de América (MAP) cuatro aviones, C-47, más. Dos llegan el 6 de abril, se les matriculó 516 y 517; y los otros dos arriban el 15 y el 17 de diciembre y se les matriculó con los Nos. 518 y 519.

Respondiendo al impetuoso avance tecnológico que, sobre todo en el campo de la electrónica, viene alcanzando a equipos y procedimientos, la Fuerza Aérea el 6 de julio de 1962, organiza el Servicio de Comunicaciones y Electrónica (luego Brigada de Comunicaciones y Electrónica), en el que se establece un único mando técnico en la especialidad y agrupa a todos los medios en personal y material bajo esa Dirección.

El 21 de diciembre de 1962 reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos pertenecientes a la promoción

"Gral. Medardo R. Farías":

Brevet de P.A.M. No. 361 Alf. Artigas Fernández
" " " No. 362 " José San Martín
" " " No. 363 " Juan Martínez
" " " No. 364 " Roberto Ferradás
" " " No. 365 " Fredy Prieto
" " " No. 366 " Víctor González
" " " No. 367 " Erich Buhl
" " " No. 368 " Mario Cipolina
" " " No. 369 " Julio Araújo
" " " No. 370 " Servando Cid de la Paz
" " " No. 371 " Horst Buhl
" " " No. 372 " Eros Carbajal
" " " No. 373 " Edward Castro
" " " No. 374 " Rolando Fernández
" " " No. 375 " Oscar Machado
" " " No. 376 " Eduardo Aguirre
" " " No. 377 " Mario Gurbindo
" " " No. 378 " Ramón Suarez
" " " No. 379 " Enzo Scarone
" " " No. 380 " Walter Dopazo
" " " No. 381 " Juan Sienra
" " " No. 382 " Ariel Paganini
" " " No. 383 " Guzmán Falagian
" " " No. 384 " Enrique Marfetán
" " " No. 385 " Alfredo Sánchez

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Brevet de N.D.R. No. 21 Alf. Juan A. Braun
" " " No. 22 " Luis H. Otero

Y de Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para Oficiales:

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 desfilan los Cuerpos de Alumnos de la Escuela de Formación con la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea de reciente creación, que

ha tomado ese 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 reeditó el histórico vuelo que cumpliera el 21 de junio de 1913 el precursor Gral. Don Ceśareo L. Berisso, en el Farman de la primitiva Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, hasta la playa Malvín. De esta manera la Fuerza Aérea le rindió un cálido 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 (Bombardeo), 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 promoción "Cincuentenario de la Aviación Militar"

Brevet	de	P.A.M.	No. 386	Alf.	Eduardo Lepere
"	"	"	No. 387	"	Jorge Acuña
"	"	"	No. 388	"	Víctor Fay
"	"	"	No. 389	"	Fernando Cardozo
"	"	"	No. 390	"	José Mayo
"	"	"	No. 391	"	Nelson Huguet
"	"	"	No. 392	"	Alfredo Amengual
"	"	"	No. 393	"	Alberto Muñoz
"	"	"	No. 394	"	Hugo Carrera
"	"	"	No. 395	"	Hugo Spinatelli

Conjuntamente con esta Promoción de Pilotos Aviadores Militares, se recibieron los Sub-Tenientes de la Fuerza Aérea de Bolivia Julio Argandoña, Víctor Guzmán y Arturo Camacho, en usufructo de becas otorgadas por nuestra Escuela.

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 25 Alf. Héctor de los Santos
" " " No. 26 " Félix A. Tornoni
" " " No. 27 " Enrique Echegoyen

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

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

El 5 de junio de 1964 por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea No. 977, fue creada la Comisión de Aeródromos por la cual se crea la Dirección de Aeródromos. Más tarde el 15 de diciembre de 1964, por decreto No. 24612 inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 5533, se reglamentó la organización y funcionamiento del Servicio de Aeródromo en las Bases Aéreas, siendo su misión primordial la vigilancia y seguridad de las Unidades del Aeródromo.

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 Aérea No. 995 de fecha 20 de octubre de 1964, se organiza el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, quedando constituído de la siguiente manera:

a) Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea
b) Ayudantía
c) A/1 Sub Jefatura para Personal
A/2 " " " Inteligencia
A/3 " " " Operaciones
A/4 " " " Logística

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

Brevet de P.A.M. No. 396 Alf. Angel Piriz
" " " No. 397 " José Sosa
" " " No. 398 " Jorge Méndez
" " " No. 399 " Leopoldo Heimann
" " " No. 400 " Lázaro Bachechi

Brevet de P.A.M. No. 401 Alf. Alfredo Arrambide
" " " No. 402 " Hugo Reboledo
" " " No. 403 " Pedro Nicolini
" " " No. 404 " Miguel Quinelli
" " " No. 405 " Ramón Amilivia
" " " No. 406 " Ego Correa Luna

El Alf. A. Piriz, recibió su despacho de Oficial, luego de la finalización del Curso de Pasaje de Grado de Sgtos. 1eros.

Conjuntamente con esta promoción de Pilotos Aviadores Militares se recibieron los Sub-Tenientes José Céspedes y Aristides Cañete de la Fuerza Aérea del Paraguay, los cuales pasaron al año próximo a la Base de Durazno donde efectuaron el curso avanzado de vuelo y al finalizar éste, al Grupo de Aviación No. 2 (Caza) donde recibieron instrucción de T-33.

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 28 Alf. Ricardo Miranda
" " " No. 29 " Norberto Araújo

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para oficiales:

Alf.(TE) Aníbal López
" " Ariel Cardozo
" " Agustín Raffo
" " Bernabé Martínez

El 2 de abril de 1965 se recibe en la Brigada Aérea I, un C-47D por el pacto MAP el cual se matriculó con el No. 522. También por el pacto MAP ese año se reciben 8 aviones Cessna U 17 A "Skywagon" de motor continental a inyección 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.

También en este año de 1965 como estaba dispuesto por el decreto No. 24366 y por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea No. 1040 del 9 de julio, se integran los Comandos Aéreos de la manera descripta anteriormente.

El 21 de diciembre de 1965, reciben los despachos de Alféreces los alumnos de la promoción "Gral. Victoriano Rovira":

Brevet de P.A.M. No. 407 Alf. Shandelaio González
" " " No. 408 " José González
" " " No. 409 " Roberto Amorín
" " " No. 410 " Elbio Firpo

Brevet de P.A.M. No. 411 Alf. Clemente Pascale
" " " No. 412 " Henry Solano
" " " No. 413 " Sebastián Falero
" " " No. 414 " Aníbal Iglesias

El Alf. A. Iglesias, recibió su despacho de Oficial, luego de la finalización del Curso de Pasaje de Grado de Sgtos. 1eros.

Conjuntamente con esta promoción de Pilotos Aviadores Militares, se recibieron los Sub-Tenientes de la Fuerza Aérea Boliviana, Vito Ramírez y Edgar Salas.

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE) Nelson H. Canales
" " Aníbal Fleitas
" " Avelino Rodriguez
" " Saúl A. López

Con fecha 1º de febrero de 1966 asciende al grado de Brigadier de la Fuerza Aérea el Cnel.(PAM) Juan A. Villanueva.

Al pasar a retiro el Brig.Don Conrado Saez, por imperio de la Ley, es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, el Brig. Don Remo Laporta. Durante el año 1966, se cumplen varios aniversarios de los cuales el cincuentenario de la creación de la Escuela Militar de Aeronáutica es el más importante. También se recuerdan, entregándoles una medalla de oro a sus protagonistas, el triunfo del Raid Buenos Aires - Mendoza (R.A.) por el entonces Tte.2º Cesáreo L. Berisso; y el primer cruce del Río de la Plata en avión por un uruguayo, el entonces Alf. Esteban Cristi.

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

El 21 de diciembre de 1966 reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Cincuentenario de la Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica":

Brevet de P.A.M. No. 415 Alf. José Malaquin
" " " No. 416 " Daniel Barral
" " " No. 417 " Adolfo Pereyra
" " " No. 418 " Julio Díaz
" " " No. 419 " Néstor Pimienta
" " " No. 420 " Roberto Abadie

Brevet de P.A.M. No. 421 Alf. Rolando Paller
" " " No. 422 " Ruben Antela
" " " No. 423 " Ruben M. Gómez
" " " No. 424 " Héctor Fernández
" " " No. 425 " Georges Irman
" " " No. 426 " Erling Olsen-Böje
" " " No. 427 " Eduardo Camps
" " " No. 428 " Carlos Braida
" " " No. 429 " José Vadell
" " " No. 430 " Nelson Webbe
" " " No. 431 " José Delgado
" " " No. 432 " Mario Muñoz
" " " No. 433 " Dámaso Sosa

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 30 Alf. José Besenzoni
" " " No. 31 " Washington Silveira
" " " No. 32 " Ruben Silva
" " " No. 33 " Antonio Gonçalvez
" " " No. 34 " Aldo Picerno
" " " No. 35 " Eduardo Olivera

Y de Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del curso para Oficiales:

Alf.(TE) Félix Barreto
" " Paulino S. Benítez
" " Baltasar De María

Al haber sido elegido por la voluntad popular el último domingo de noviembre de 1966, Presidente de la República, asume esta alta investidura el 1º de marzo de 1967 el Gral.(PAM)(R) Don Oscar D. Gestido, quien lamentablemente fallece pocos meses más tarde, el 6 de diciembre de 1967.

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

El 21 de diciembre de 1967, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción "Cnel.José Luis Ibarra":

Brevet de P.A.M. No. 434 Alf. Ariel Miguez
" " " No. 435 " Wilfredo Guerra
" " " No. 436 " Carlos Schopf
" " " No. 437 " Mario A. Scarzella

Brevet de P.A.M. No. 438 Alf. Armando Otero
" " " No. 439 " Carlos A. López
" " " No. 440 " Julio Canedo
" " " No. 441 " José Berastegui
" " " No. 442 " Athos Pallas
" " " No. 443 " Waldemar Burgueño
" " " No. 444 " Ramón Souza
" " " No. 445 " Carlos Corbo

Conjuntamente con este promoción de Pilotos Aviadores Militares se recibió el Sub-Teniente de la Fuerza Aérea Boliviana Adhemar Zambrana.

Como Navegantes Diversos Roles:

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

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso pará Oficiales:

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

Con fecha 1º de febrero de 1968 asciende al grado de Brigadier de la Fuerza Aérea el Cnel.(PAM) Don José Pérez Caldas.

El 21 de diciembre de 1968, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción "C/F José Carrasco y Galeano":

Brevet de P.A.M. No. 446 Alf. Andrés Milovidov
" " " No. 447 " Ricardo Rodriguez
" " " No. 448 " Juan Rodriguez
" " " No. 449 " Héctor Angellini
" " " No. 450 " Julio Campos
" " " No. 451 " Francisco Mattos
" " " No. 452 " Roberto Fonticiella
" " " No. 453 " Carlos Franchi
" " " No. 454 " Horacio Sasson
" " " No. 455 " Celestino Villanueva

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 37 Alf. León Cabrera
" " " No. 38 " Bernabé Gadea

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, el siguiente Sgto.1º, alumno del curso para Oficiales:

Alf.(TE) Wilson Feijo Sosa

Con fecha 1º de febrero de 1968 asciende a la jerarquía de Alférez de la Fuerza Aérea un Sgto.1º(PAM) que termina el Curso de

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

Alf. José Graviz

El 4 de marzo de 1969, por el decreto No. 24886, se cambió la denominación del Grupo de Aviación No. 1 (Reconocimiento Táctico) por el de Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento) pues el referido Grupo ha tomado las funciones del Centro de Entrenamiento e Instrucción, que funcionaba en la Brigada Aérea II desde 1953, en que se recibe a toda la promoción del año 1952, para completar su instrucción de vuelo.

Para renovar el material de vuelo de transporte liviano ejecutivo, que hasta ese momento era provisto por un avión UC-45 y un AT-11 modificado en los Talleres de la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios como avión de transporte; se adquirieron dos aviones Beechcraft "Queen Air" U-8F en los Estados Unidos de América, los que arribaron al Aeropuerto de Carrasco el día 17 de marzo de 1969. Estos aviones bimotores con motores Lycoming fueron traídos en vuelo por la ruta del Pacífico, por tripulaciones de la Fuerza Aérea y se los matriculó con los Nos. 540 y 541.

El 1º de junio de 1969, la Fuerza Aérea se hace cargo en forma total del Aeródromo de "La Calera" en el Depto. de Lavalleja, designando como Jefe del Destacamento a un Sr. Oficial.

En este Aeródromo funcionó el Aero Club de Minas, durante la década de los años cuarenta. Luego fue usado esporadicamente por la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea, habiéndose efectuado allí varias maniobras de la Escuela Militar de Aeronáutica y de otras Unidades de la Fuerza Aérea. Este campo compuesto por varios padrones tiene una extensión de 323 hectáreas y media, con varias casas y construcciones.

Es de hacer notar también, que en forma paulatina la Fuerza Aérea se fue haciendo cargo del campo de la ciudad de Rivera "Cerro Chapeu" que durante años sirvió como aeródromo de PLUNA y de la Aeronáutica Militar habiéndose instalado allí en los años cincuenta la Radio CX-C7 (Rivera) de la Fuerza Aérea.

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 período de tiempo, desde 1961 a 1970 en la Escuela Militar de Aeronáutica 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 suplir esta carencia el 25 de octubre de 1969, por el

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, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Gral.(PAM) Oscar Diego Gestido":

Brevet de P.A.M. No. 456 Alf. Enrique Franco
" " " No. 457 " Walter Alvarado
" " " No. 458 " Ruben Spinelli
" " " No. 459 " Jorge Cobas
" " " No. 460 " José Banfi
" " " No. 461 " Rodolfo Leguisamo
" " " No. 462 " Marcel Guasch
" " " No. 463 " Enrique Ribero
" " " No. 464 " Antonio Ruik
" " " No. 465 " Agustín Renaud
" " " No. 466 " Ruben J. Gómez
" " " No. 467 " Juan A. Rodriguez
" " " No. 468 " José Suarez

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 39 Alf. José García
" " " No. 40 " Jorge Mora
" " " No. 41 " Ruben Feria

Y como Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos.1eros., alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE) Heber Bustos
" " Ruben Vlasanovich
" " Clorides Gómez

- LA ADAPTACION A LOS NUEVOS CAMBIOS -

En el correr de estos años, la Fuerza Aérea 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. Este década de los años setenta, ha sido para la Fuerza Aérea de arduo trabajo y su organización ha tenido algunas modificaciones para poder cumplir su

cometido. Así mismo la nueva Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, 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 Aérea 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 Aérea e Inspector General de la Fuerza Aérea por las de Comando General de la Fuerza Aérea y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, 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 Aérea.

De acuerdo al Plan Logístico No. 1 del año 1969, publicado en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1335 del 22 de enero de 1970, el Poder Ejecutivo autorizó la compra de dos aviones FOKKER F-27 "Friendship" en Holanda, y creó 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 1º de febrero el Cnel.(PAM) 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 (TAMU). 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 Saez, que aviones de los Grupos de Transporte, efectuen 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 mensual 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 febrero de 1962 se inaugura el Correo a las Repúblicas de Bolivia y Paraguay, cumpliéndose una frecuencia mensual el cuarto miércoles de cada mes. Y el 9 de octubre de 1963 se inaugura el Correo a la República de Chile que quedó fijado en el tercer miércoles de cada mes.

Desde el año 1968 la Compañía PLUNA, había suspendido sus vuelos regulares al interior de la República. En el año 1970, se efectuan gestiones para que la Fuerza Aérea se haga cargo de esos vuelos. Es así que se publica la Resolución No. 2254 del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, donde se inserta el Convenio entre la Fuerza Aérea y PLUNA , estableciendo los derechos y obligaciones de ambas organizaciones. De acuerdo a la resolución antedicha, el 15 de setiembre de 1970 comien-

del país.

El 4 de setiembre de 1970 arriba al Aeropuerto de Carrasco un avión C-47 recibido por el pacto MAP al que se matricula con el No. 508, es el 2º avión C-47 que lleva esta matrícula, el primero fue el 508 y se dió de baja. También el 9 de noviembre de 1970, arriban los dos últimos aviones C-47, que adjudica el MAP a nuestro país y también se les numera con matrículas ya usadas en aviones C-47 dados de baja, con los Nos. 510 y 511. Estos aviones son traídos en vuelo por tripulaciones uruguayas desde Panamá a Montevideo.

Con el fin de dirigir, construir, mantener, proyectar, programar, etc. la Infraestructura de la Fuerza Aérea, por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1387 de fecha 11 de diciembre de 1970, se crea la Dirección de Ingeniería y Arquitectura de la Fuerza Aérea.

El 21 de diciembre de 1970, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Señor José Batlle y Ordoñez":

Brevet de P.A.M. No. 469 Alf. Hernaldo García
" " " No. 470 " Alberto Castillo
" " " No. 471 " Selso Lima
" " " No. 472 " Walter Ghiorsi
" " " No. 473 " Gustavo Brozia
" " " No. 474 " Luis E. De Tomas
" " " No. 475 " Aníbal Calviño
" " " No. 476 " Oscar Lumillo
" " " No. 477 " Rafael Becerra
" " " No. 478 " Carlos Silva
" " " No. 479 " Luis Fagúndez
" " " No. 480 " 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 051. Estos aparatos vinieron a reforzar la dotación del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate).

Con fecha 1º de febrero de 1971 recibe el despacho de Alfé-

rez de la Fuerza Aérea el siguiente alumno de la promoción "Sr. José Batlle y Ordoñez":

Brevet de P.A.M. No. 481 Alf. Walter Gómez

El 6 de julio de 1971, al ser nombrado un Sr.Cnel. como Jefe, por primera vez, de la Unidad de Servicio del Aeródromo "Cap. Boiso Lanza" (U.S.A.C.B.L.) es la fecha en que se transforma el antiguo Servicio de Aeródromo 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 Aeródromo Militar "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 Cesáreo L. Berisso.

El 15 de noviembre de 1971, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Dr. Feliciano Viera":

Brevet de P.A.M. No. 482 Alf. José Molins
" " " No. 483 " Vladimir Tuley
" " " No. 484 " José Piñon
" " " No. 485 " Sergio Da Silveira
" " " No. 486 " Enrique Bonelli
" " " No. 487 " Carlos Semblat
" " " No. 488 " Manuel Vilar

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 44 Alf. Hugo Igenes
" " " No. 45 " Tabaré De León

Y como Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE) Leonardo García Filgueiras
" " Hugo Bequio
" " Hugo J. Rondeau
" " Luis A. Cardozo

Alf.(TE) Hugo Rodolfo Páez
" " José Luis Piastre

El 17 de diciembre de 1971, se da de alta el avión Aerocomander 680, bimotor, con motores Lycoming, al cual se matriculó con el No. 501 (matrícula que perteneciera al Beechcraft "Berraco chico" biplano) asignado a la Fuerza Aérea por el artículo 500 de la Ley 13892 (Aeronave utilizada para cometer presuntas infracciones fiscales aduaneras).

Con fecha 1º de febrero de 1972, asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAM)Don José P. Jaume.

De la promoción "Dr. Feliciano Viera" el 1º de febrero recibe su despacho de Alférez 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 país, subvertido por la sedición, y la necesidad de contar con Oficiales que llenaran los cuadros de mando, es que se adelantó en más de tres meses la terminación de los cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica y a la promoción "Gral.(PAM) Cesáreo L. Berisso" les fue entregado sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea el día 15 de setiembre de 1972:

Brevet	de	P.A.M.	No. 489	Alf.	Walter Rigo
"	"	"	No. 490	"	Enrique Montenegro
"	"	"	No. 491	"	Juan A. Falco
"	"	"	No. 492	"	Gerardo Maurente
"	"	"	No. 493	"	Gustavo Barrios
"	"	"	No. 494	"	Ramón Rodriguez
"	"	"	No. 495	"	Luis Ramírez
"	"	"	No. 496	"	Hugo Silveira
"	"	"	No. 497	"	Carlos Sosa
"	"	"	No. 498	"	Atalivar Murialdo
"	"	"	No. 499	"	Miguel Schiavo
"	"	"	No. 500	"	Juan Marset
"	"	"	No. 501	"	Alfredo Fresia
"	"	"	No. 502	"	José Acosta
"	"	"	No. 503	"	Edgardo Menéndez
"	"	"	No. 504	"	Luis Rodriguez
"	"	"	No. 505	"	Hugo Velázquez
"	"	"	No. 506	"	Nelson Pieruccioni
"	"	"	No. 507	"	Alfredo L. Campos

Brevet de P.A.M. No. 508 Alf. Alcides Luzuriaga
" " " No. 509 " Prombo Martínez

Y como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 47 Alf. Jorge Ramella
" " " No. 48 " Alejandro López
" " " No. 49 " Carlos Grenno
" " " No. 50 " Ricardo Arias
" " " No. 51 " Roberto Cáceres
" " " 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 adjudicó 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 tripulación 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.(PAM) Don Esteban Cristi":

Brevet de P.A.M. No. 510 Alf. Fernando Figueroa
" " " No. 511 " Jorge G. Sangenis
" " " No. 512 " José Bonilla
" " " No. 513 " Francisco S. Alonso
" " " No. 514 " Jorge D. Vicente
" " " No. 515 " Renato Fratta

Brevet de P.A.M. No. 516 Alf. Arnoldo G. Ihlenfeld
" " " No. 517 " Ariel M. Alvarez
" " " No. 518 " Rafael L. Blanco
" " " No. 519 " Ernesto I. Martínez

Y como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 53 Alf. Arturo Guedes
" " " No. 54 " Nebio Olivera
" " " No. 55 " Pedro O. Barrera
" " " No. 56 " José L. Vignoli
" " " No. 57 " Carlos A. Eirale
" " " No. 58 " Raúl J. Latorre
" " " No. 59 " Gustavo J. Souto
" " " No. 60 " Mario S. Musto
" " " No. 61 " Alberto G. Bolato

De acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 147 de la Ley No. 14.157 (Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas), con fecha 21 de febrero de 1974 se asciende al grado de Brigadier General al Brig.Don José Pérez Caldas, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

El 7 de marzo de 1974, es designado y toma posesión de su nuevo cargo como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el Brig. Don Dante Paladini, quien a su vez ese mismo día asciende al grado de Brigadier General, como está dispuesto en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

De acuerdo a la Ley 14.153 que se publica en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1571 de fecha 20 de marzo de 1974, se encomienda a la Fuerza Aérea la tarea de reestructurar orgánica y funcionalmente al Ente Autónomo PLUNA, a efectos de posibilitar el cumplimiento regular de los cometidos que le confiere la L y No. 11.740 del 12 de noviembre de 1951.

Por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No.1580 de fecha 17 de mayo de 1974, ascienden al grado de Brigadier con fecha 1º de febrero de 1974, los Cneles.(PAM) Don Raúl J. Bendahan y Don José D. Cardozo.

El 3 de julio de 1974, se da de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea un avión Piper "Apache" bimotor, con motores Lycoming de 160 HP, asignado a la Fuerza Aérea por el Artículo 500 de la Ley No. 13.892; el cual se matriculó con el No. 503.

Por la misma causa anterior, se da de alta un avión Cessna 182 con motor Continental de 230 HP, con fecha 14 de octubre de 1974 al que se le adjudica el No. 742.

El 21 de diciembre de 1974 reciben su despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos pertenecientes a la promoción "Brigadier General Manuel Oribe":

Brevet	de	P.A.M.	No. 520	Alf.	Angel Y. Morán
"	"	"	No. 521	"	José L. Vilardo
"	"	"	No. 522	"	Roberto B. Cardozo
"	"	"	No. 523	"	Eduardo O. López
"	"	"	No. 524	"	Washington Odella
"	"	"	No. 525	"	Carlos H. Gómez
"	"	"	No. 526	"	Juan J. Machicote
"	"	"	No. 527	"	Carlos E. Pena
"	"	"	No. 528	"	José L. Lima
"	"	"	No. 529	"	Daniel Olmedo
"	"	"	No. 530	"	Alberto García
"	"	"	No. 531	"	Luis B. Alvariza
"	"	"	No. 532	"	Miguel A. Ronco
"	"	"	No. 533	"	José L. Cabrera
"	"	"	No. 534	"	Jorge H. Díaz
"	"	"	No. 535	"	Julio C. Curbelo
"	"	"	No. 536	"	Hugo C. González
"	"	"	No. 537	"	Alfredo M. Egüés

Y como Navegantes Diversos Roles:

Brevet	de	N.D.R.	No. 62	Alf.	Tabaré E. Villaamil
"	"	"	No. 63	"	Carlos M. Montesano
"	"	"	No. 64	"	Sergio D. Noria
"	"	"	No. 65	"	Luis A. Brito
"	"	"	No. 66	"	Ricardo T. Lemme
"	"	"	No. 67	"	Alexis Gutierrez
"	"	"	No. 68	"	Gonzalo W. Besada
"	"	"	No. 69	"	Horacio P. Pérez
"	"	"	No. 70	"	Gustavo U. Koster
"	"	"	No. 71	"	Luis E. Posada
"	"	"	No. 72	"	Hugo A. Beriao
"	"	"	No. 73	"	Edwin O. De Mello

De esta misma promoción con fecha 1º de febrero de 1975 reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea:

Brevet de P.A.M. No. 538 Alf. Ramón Baladán
" " N.D.R. No. 74 " Alfredo Benitez

En los primeros meses del año 1975, la Escuela Técnica de Aeronáutica, que desde sus orígenes, había tenido como sede el Aeródromo 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. 343/975 del Poder Ejecutivo, transcripto 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 items más que regularán, evaluarán, supervisarán y confeccionarán, etc., la Política Aérea Nacional.

A partir del 1º 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. 14157 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 construído a esos efectos.

El 21 de diciembre de 1975, reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción "Hechos Históricos de 1825":

Brevet de P.A.M. No. 539 Alf. Mauricio Camou
" " " No. 540 " Roberto Hornos
" " " No. 541 " José F. Novegil
" " " No. 542 " Eduardo Bianchi
" " " No. 543 " Hebert E. Tome
" " " No. 544 " Alvaro Gestido Paz
" " " No. 545 " Farnando Curbelo
" " " No. 546 " Hugo A. Ferrari
" " " No. 547 " Daniel A. Marchesano
" " " No. 548 " Walter A. García
" " " No. 549 " Tydeo N. Avila
" " " No. 550 " Eugenio Viera
" " " No. 551 " Alvaro L. Quirós
" " " No. 552 " Angel A. Ciceri
" " " No. 553 " Pablo Berdaguer
" " " No. 554 " Erasmo J. Beneditto

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 75 Alf. Ricardo I. Púrpura
" " " No. 76 " Fredy Pérez Ramos
" " " No. 77 " Reynaldo A. Fiorelli
" " " No. 78 " Néstor De Souza
" " " No. 79 " Juber Lumillo

También en 1975, se reciben junto con esta promoción, los primeros Oficiales Pilotos Aviadores de la Reserva, desde la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1916:

Brevet de PAM de Reserva No.1 Alf. de la Res. Rolando Grasso
" " " " " No.2 " " " " Jaime Cazarré
" " " " " No.3 " " " " Carlos A.Ganser
" " " " " No.4 " " " " Angel A. Pérez
" " " " " No.5 " " " " Hugo L.Cardozo
" " " " " No.6 " " " " Miguel A.Bruni
" " " " " No.7 " " " " Juan J. Del Co
" " " " " No.8 " " " " José A.Scarrone
" " " " " No.9 " " " " Gualberto C.Dodó

Durante el año 1976, se habilitaron en la Escuela Militar de Aeronáutica, varias construcciones que mejoraron y amplia-

ron el Instituto. La piscina, los comedores para el alumnado, nuevos pabellones, para los Cursos de Cadetes y Aspirantes; el edificio donde está la Biblioteca y los gabinetes de idioma inglés; se transformó el viejo hangar levantado en 1929 por la Compagnie General Aeropostale, en moderno gimnasio; se reformó y habilitó la nueva sala de operaciones, y por último se hecho abajo el viejo 6 x 40 (Batiment 6 x 40 también construído por la Aeropostale).

El 13 de enero de 1976, por el Decreto No. 18/976 del Poder Ejecutivo se crea el Grupo de Aviación No. 6 (Transporte), dependiente de la Brigada Aérea I en Carrasco. Su dotación estará integrada por los cinco aviones C-95 BANDEIRANTES recientemente traídos en vuelo desde Brasil por tripulaciones de la Fuerza Aérea, a los que se adjudicó las siguientes matrículas: 580, 581, 582, 583 y 584.

Con fecha 1º de febrero de 1976 asciende al grado de Brigadier el Cnel.(PAM)Don Jorge A. Borad.

De la promoción "Hechos Históricos de 1825" reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea el día 1º de febrero de 1976:

Brevet de N.D.R. No. 80 Alf. Guillermo Laulhé

Brevet de PAM de Reserva No.10 Alf. de la Res. Luis A.Laporta

El 26 de agosto de 1976, se dan de alta en la dotación de la Fuerza Aérea 6 helicópteros Bell UH-1B, los que fueron traídos en la bodega de un gigantesco avión de transporte de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, GALAXY C-5, a estos aparatos se les adjudicó las siguientes matrículas: 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 Aviación No. 2 (Caza), los que fueron acompañados en la ruta, por un avión C-95 Bandeirante como apoyo del recientemente creado Grupo de Aviación No. 6 (Transporte). Más tarde llegaron cinco aviones A-37 más, los que totalizaron 8 y fueron matriculados todos del número 270 al 277.

El 23 de noviembre de 1976, el medallón que realizara el escultor nacional don Juan Manuel Ferrari, en 1893, y todavía inédito, con el busto del Gral. Artigas, por sobre un águila con las alas abiertas en actitud de remontar vuelo, llevando entre las garras, entrelazadas una cinta con la inscripción "Libertad,

Paz, Trabajo, República Oriental del Uruguay", hasta ese momento perteneciente al Museo Nacional de Artes Plásticas, pasa a formar parte de la Fuerza Aérea Uruguaya, como símbolo representativo de la Fuerza. Y el 24 de noviembre de 1976, por Decreto No. 770/76, inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 7082, se crea la Medalla "Al Mérito Aeronáutico", para premiar a civiles y militares, nacionales o extranjeros, que hayan prestado destacados servicios a la Aviación Nacional. El anverso será la réplica del Medallón símbolo de la Fuerza y el reverso dirá "Al Mérito Aeronáutico" al centro, en el semicírculo superior "Fuerza Aérea Uruguaya" y en el semicírculo inferior cuatro estrellas.

El 21 de diciembre de 1976, reciben su despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la promoción "Joaquín C. Sánchez" de la Escuela Militar de Aeronáutica:

Brevet	de	P.A.M.	No. 555	Alf.	Fernando J. Lamas
"	"	"	No. 556	"	Antonio B. Barco
"	"	"	No. 557	"	Jesús A. Farré
"	"	"	No. 558	"	Nelson G. Juani
"	"	"	No. 559	"	Carlos E. Sangenis
"	"	"	No. 560	"	Rafael Gomez
"	"	"	No. 561	"	Alberto Varela
"	"	"	No. 562	"	Gustavo Aresse
"	"	"	No. 563	"	Cícero A. Nunes
"	"	"	No. 564	"	Carlos A. Palermo
"	"	"	No. 565	"	Juan C. Pais
"	"	"	No. 566	"	Julio V. Puente
"	"	"	No. 567	"	Alberto Tissoni
"	"	"	No. 568	"	Raymundo Delfino
"	"	"	No. 569	"	Antonio J. Mastandrea
"	"	"	No. 570	"	Federico Callorda
"	"	"	No. 571	"	Nicolo C. Maltese
"	"	"	No. 572	"	Ricardo Botta
"	"	"	No. 573	"	Rodolfo B. Kuster
"	"	"	No. 574	"	Gabriel Correa Luna
"	"	"	No. 575	"	José E. Zeballos
"	"	"	No. 576	"	Héctor J. Vendrell
"	"	"	No. 577	"	Jorge C. Velázquez
"	"	"	No. 578	"	Carlos M. Campoamor
"	"	"	No. 579	"	Darwin D. Sotta

Brevet de P.A.M. No. 580 Alf. José C. Lupinacci
" " " " 581 " Guillermo A. Lawlor
" " " " 582 " Gustavo E. Sclavo
" " " " 583 " Pedro T. Benvenuto

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet de N.D.R. No. 81 Alf. Juan A. Silveira
" " " No. 82 " Jorge Nuñez
" " " No. 83 " Manuel O. Burone
" " " No. 84 " Héctor M. Martínez
" " " No. 85 " Nelson Santa Lucía
" " " No. 86 " Raúl W. Romero
" " " No. 87 " Luis A. Rodriguez
" " " No. 88 " Carlos E. Murguía
" " " No. 89 " Daniel E. Weiss
" " " No.90 " Arturo Nisivoccia
" " " No. 91 " Fernando D. Ramos
" " " No. 92 " Alcides E. Maldonado
" " " No. 93 " Raúl M. Grisolia
" " " No. 94 " Carlos A. Blanco

Como Oficiales Pilotos Aviadores de la Reserva:

Brevet de PAM de Reserva No. 11 Alf. de la Res. Jorge E.Dávila
" " " " " No. 12 " " " " " Roberto Silveira
" " " " " No. 13 " " " " " José M.Lataste
" " " " " No. 14 " " " " " Nelson O.Fianza

También de esta promoción, pero con fecha 1º 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 64º 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, promoción, coordinación y dirección de las actividades de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea, el cuál dependerá del Comando Aéreo de Entrenamiento.

El 26 de mayo de 1977 arriba a Carrasco un avión T-34-A "Men-

tor" 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-ANO, por resolución del Juez 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 Alféreces 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.	No. 585	Alf.	Oscar L. Pirez
"	"	"	No. 586	"	Alvaro D. Rosso
"	"	"	No. 587	"	Julio R. Ruggeri
"	"	"	No. 588	"	Hugo E. Dávila
"	"	"	No. 589	"	Miguel A. Dobrich
"	"	"	No. 590	"	Carlos A. Morassi
"	"	"	No. 591	"	José T. Odini
"	"	"	No. 592	"	Aníbal G. Bueno
"	"	"	No. 593	"	Mario J. Gauto
"	"	"	No. 594	"	Ulises A. Berretta
"	"	"	No. 595	"	Eduardo Jackson
"	"	"	No. 596	"	Miguel A. Bottazzi
"	"	"	No. 597	"	Pablo Tarabal
"	"	"	No. 598	"	Alvaro F. González
"	"	"	No. 599	"	Roberto J. Moreno
"	"	"	No. 600	"	Sergio P. Richieri
"	"	"	No. 601	"	Augusto C. Rondan
"	"	"	No. 602	"	Gonzalo M. Zuloaga
"	"	"	No. 603	"	José E. Terra
"	"	"	No. 604	"	Guillermo Teyza
"	"	"	No. 605	"	Carlos M. Castagnet
"	"	"	No. 606	"	Gonzalo Irabuena
"	"	"	No. 607	"	Claudio J. Rey
"	"	"	No. 608	"	Diego R. Alves
"	"	"	No. 609	"	Julio E. Spinelli
"	"	"	No. 610	"	Carlos D. Ramírez
"	"	"	No. 611	"	Hugo H. Ruggiero

Como Navegantes Diversos Roles:

Brevet	de	N.D.R.	No. 96	Alf. Gerardo D. Rosso
"	"	"	No. 97	" Gualberto Reggio
"	"	"	No. 98	" Mario C. Sayans
"	"	"	No. 99	" Héctor D. Grisolia
"	"	"	No.100	" Walter S. Calabria
"	"	"	No.101	" Raúl M. Vendrell
"	"	"	No.102	" José M. Martí
"	"	"	No.103	" José E. Pérez
"	"	"	No.104	" Ramón E. Vigil
"	"	"	No.105	" Julio C. Camarano
"	"	"	No. 106	" Washington L. Morales
"	"	"	No.107	" James L. Vallar
"	"	"	No.108	" Roberto H. Rodriguez
"	"	"	No.109	" Luis A. Cotelo
"	"	"	No.110	" Eduardo L. Carbajal
"	"	"	No.111	" Gregorio C. Iguini
"	"	"	No.112	" Alexis B. Martínez
"	"	"	No. 113	" Raúl J. Marset
"	"	"	No.114	" Mario F. Siverio
"	"	"	No.115	" Eduardo F. Gastambide
"	"	"	No.116	" Omar E. Viera
"	"	"	No.117	" Sergio A. Campos

Se publica en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional (R) No. 1924, de fecha 16 de enero de 1978, la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea No. 14.157 que había sido aprobada por el Consejo de Estado el día 27 de diciembre de 1977 y días después promulgada por el Poder Ejecutivo. En ella se define a la Fuerza Aérea 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 aeroespacial. Y se le da como misión fundamental la de dar seguridad nacional, exterior e interior, en cooperación con los otros componentes de las Fuerzas Armadas.

De acuerdo a esta Ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea pasó a tomar la jerarquía de Teniente General (Aviador) y los demás oficiales generales pasaron a tomar la denominación de Brigadieres Generales (Aviadores) en lugar de Brigadier. Por esta Ley, dos organismos que dependían del Ministerio de Defensa Nacional, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección

General de Aeropuertos Nacionales pasan a depender de la Fuerza Aérea, el último de estos organismos toma la denominación de Dirección General de Infraestructura Aeronáutica. Los dos dependen de un solo organismo que se denominará Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. De acuerdo a esta Ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, será designado por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Comandante en Jefe saliente a quien lo subrogue. Dicha propuesta será el resultado de la elección secreta que realice la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, de la lista de Brigadieres Generales. El Comandante en Jefe tendrá doble voto para esta elección.Se crea también el cargo de Vice Comandante en Jefe, F.A.

Entre los cambios importantes que trajo esta Ley Orgánica es dable destacar lo siguiente:

El Personal militar que compone la Fuerza Aérea se dividirá en dos categorías:

A) Personal Superior
B) Personal Subalterno

A su vez el Personal Superior se dividirá en:

Cuerpo Aéreo: Escalafón "A" Aviadores (Av.)
Escalafón "B" Navegantes (Nav.)

Cuerpo de Seguridad Terrestre:

Escalafón "C" Seguridad Terrestre (ST)

Cuerpo Técnico:

Escalafón "D" Administración y Abastecimiento (A.A.)
Escalafón "E" Mantenimiento (Mant.)
Escalafón "F" Electrónica (Elect.)
Escalafón "G" Meteorología (Met.)
Escalafón "H" Sanidad Aeroespacial (Especializados en Medicina Aeronáutica) (S.A.)

El Personal Subalterno se organizará en cuatro Escalafones:

A) Aerotécnico (A.T.)
B) Administrativo (Adm.)
C) Seguridad Terrestre (S.T.)
D) Servicios Generales (S.G.)

Con la fecha 22 de enero de 1978, es designado, luego de la elección secreta que realizó la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, como nuevo Comandante en Jefe, al Sr.Brig.Gral. Don Raúl J. Bendahan, ascendiendo acorde también con la nueva Ley Orgánica al grado de Teniente General (Aviador).

Luego de la elección correspondiente, asciende con fecha 1º de febrero de 1978 al grado de Brigadier General (Av.)el Sr. Cnel.(Av.)Don Manuel E. Buadas.

De acuerdo a la Reglamentación de la Fuerza Aérea No.23-16 de fecha 7 de marzo de 1978, la organización de las Brigadas Aéreas, será la siguiente:

a- Cuartel General de la Brigada
b- Regimientos Tácticos y/o Grupos Tácticos
c- Regimientos de Servicio de Base

Acorde con esta Reglamentación de la Fuerza Aérea, la Brigada Aérea I estará integrada con el Cuartel General; el Regimiento Táctico No. 1, compuesto por los Grupos de Aviación Nos. 3, 4, 5, 6 y Grupo Fotográfico y el Regimiento de Base, compuesto por los Grupos de Material, Administración y Personal e Intendencia.

La Brigada Aérea II estará integrada por el Cuartel General de la Brigada; el Regimiento Táctico No. 2, compuesto por los Grupos de Aviación No. 1 y No. 2; y el Regimiento de Base, compuesto por los Grupos de Material, Administración y Personal, e Intendencia.

Los Regimientos Tácticos Nos. 1 y 2 ya habían sido creados por Decreto No. 301/977 de fecha 31 de mayo de 1977. Y el Grupo Fotográfico se creó por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1811 de fecha 18 de agosto de 1978.

El día 16 de marzo de 1978 arriba al Aeropuerto de Carrasco un avión CL-44 de la Compañía Aero Uruguay, trayendo en su bodega ocho aviones T-34 B "Mentor", siendo este el último embarque de una serie de 30 aviones de este tipo comprados en los Estados Unidos de América por la Fuerza Aérea Uruguaya. Estos aviones se fueron armando y acondicionando, matriculándose con los números 660 al 684, estos aparatos se integraron a la dotación aérea de la Escuela Militar de Aeronáutica y del Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento).

El 23 de marzo de 1978 arriban a la Brigada Aérea II dos aviones T-6 donados por la Fuerza Aérea chilena, con motivo de

la semana de la Fuerza Aérea de este hermano país. Fueron traídos en vuelo por tripulaciones de nuestra Fuerza Aérea. Se les matriculó con los Nos. 378 y 379.

El 18 de agosto de 1978, se da de alta en la dotación de la Fuerza Aérea un avión C-95 "Bandeirante" modelo EMB-110-B1 procedente de la República Federativa de Brasil por compra directa, al cual se le matricula con el No. 585 y viene a suplir al No. 284 que se accidentó en Salto.

También en este año de 1978, arriban el día 1º de diciembre a la Brigada Aérea No. 1, 5 aviones Beechcraft "Queen Air" A-65, U8-F, traídos en vuelo, por la ruta del Pacífico, por tripulaciones uruguayas de la Fuerza Aérea, adquiridos por compra directa y a los que se les matriculó con los Nos. 543 al 547. Estos aviones irán a reforzar la dotación del Grupo de Aviación No. 3 (Transporte).

El 21 de diciembre de 1978, reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea, los siguientes alumnos de la promoción "Comandante Jean Mermoz":

- Cuerpo Aéreo -

Esc."A"	Brevet	de	Aviador	No. 612	Alf. Felipe Benech
"	"	"		No. 613	" Roberto A. Lagomarsino
"	"	"		No. 614	" Juan A. Poletti
"	"	"		No. 615	" José D. Hernández
"	"	"		No. 616	" Fernando C. Scarone
"	"	"		No. 617	" Walter A. Martínez
"	"	"		No. 618	" Klevert T. Pereira
"	"	"		No. 619	" Jorge W. Quimpos
"	"	"		No. 620	" Duilio A. Rebellato
"	"	"		No. 621	" José E. Aguiar
"	"	"		No. 622	" Alberto M. Zanelli
"	"	"		No. 623	" Carlos S. Escayola
"	"	"		No. 624	" Eduardo J. Pintos
"	"	"		No. 625	" Rafael L. De Bittencourt
"	"	"		No. 626	" Elbio Fernández
"	"	"		No. 627	" Luis A. Barreto
"	"	"		No. 628	" Alfredo R. Ihlenfeld
"	"	"		No. 629	" Yamandú Dol
"	"	"		No. 630	" Jorge L. Schell
"	"	"		No. 631	" Andrés Jaume
"	"	"		No. 632	" Marcel F. Robert

Esc."A" Brevet de Aviador No. 633 Alf. Carlos J. Fernández
" " " No. 634 " Jorge O. Silva
" " " No. 635 " Oscar E. Fernández
" " " No. 636 " Fernando C. Díaz
" " " No. 637 " Enrique N. Verená

Cuerpo de Seguridad Terrestre

Escalafón "C" Alf.(ST) Gustavo A. González
" " Juan P. Balserini
" " José A. Pérez
" " Cliver E. Kahrs
" " Julio C. Silva
" " Conrado J. Moreira
" " Luis E. Sequeira
" " Oscar R. Baladan
" " Raúl W.Mailhe

Cuerpo Técnico

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Miguel A. Rodriguez
" " Sergio R. Meneses
" " Carlos A. Tucci
" " Ricardo M. Pedecert
" " Alejandro J. Davant
" " Gabriel A. García

Escalafón "F" Alf.(Elect.) Mariano E. Rodrigo
" " Juan C. Ramos
" " Marcos D. Silva
" " Edgar F. Rubbo
" " Baltasar J. Moreira
" " Jorge S. Sánchez
" " Liber M. Medina
" " Julio C. Correa

El 1º de febrero de 1979, luego de la elección secreta correspondiente asciende al grado de Brigadier General (Aviador), el Sr.Cnel.(Av.)Don Hebert Pampillón. También con fecha 1º de febrero de 1979, reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la promoción "Comandante Jean Mermoz":

Cuerpo Aéreo

Esc."A" Brevet de Aviador No. 638 Alf. Francisco P. Mazzilli

Cuerpo Técnico

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Rubens G. Rodriguez
Escalafón "F" Alf.(Elect.) Gabriel Cataldo
" " Alvaro M. Rodriguez
" " 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 Aeródromo "U.S.A.C.B.L.". Acorde al Reglamento de Organización y Funcionamiento Provisorio, esta Brigada estará integrada de la siguiente manera: Jefe, 2º 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". 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 otas Unidades de la Fuerza Aérea. Y por último, constituír 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
" " " No. 640 " Alvaro A. Franco
" " " No. 641 " Richard A. Saurina
" " " No. 642 " Antonio C. Alarcón
" " " No. 643 " Miguel A. Nuñez
" " " No. 644 " Jorge W. Jackson
" " " No. 645 " Víctor J. Ortiz
" " " No. 646 " Diego E. Romero
" " " No. 647 " Ruben D. Díaz
" " " No. 648 " Eduardo M. Pelachi
" " " No. 649 " Félix A. Besio

Esc."A" Brevet de Aviador No. 650 Alf. Yamandú D. Miraglia
" " " No. 651 " Carlos I. González
" " " No. 652 " Jorge Cappi
" " " No. 653 " Nelson E. Rodriguez
" " " No. 654 " Francisco E. Berrutti
" " " No. 655 " César E. Rodriguez
" " " No. 656 " Daniel Ottonello
" " " No. 657 " Alberto J. Picon
" " " No. 658 " Carlos G. Cano
" " " No. 659 " Alberto A. García
" " " No. 660 " Leonardo Goyeneche
" " " No. 661 " Jesús J. Iglesias
" " " No. 662 " Jorge A. Gomez
" " " No. 663 " Eduardo Mautone
" " " No. 664 " Héctor D. Fanetti
" " " No. 665 " Eduardo E. Keuchkarian
" " " No. 666 " Ismael V. Alonzo
" " " No. 667 " Wilson H. Gomez
" " " No. 668 " Enrique A. Moreira
" " " No. 669 " Walter A. Rosano
" " " No. 670 " Rafael D. Comesaña
" " " No. 671 " Fernando Montero

Cuerpo de Seguridad Terrestre

Escalafón "C" Alf.(ST) Kenneth W. Mendoza
" " Ricardo E. Hastings
" " Clementino Epifanio
" " Jorge L. Marenales
" " Ariel R. Sánchez
" " 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

Escalafon "C" Alf.(ST) Carlos E. Botta
" " Edimer J. Guevara
" " Roger D. Peñalver

Cuerpo Técnico

Escalafón "D" Alf.(A.A.) Fredy D. Machado
" " Hugo C. Corujo
" " Walter B. Viera
" " Sergio J. Mirande
" " Claudio D. Patrón
" " Ruben J. Maso
" " José L. Farías
" " Luis E. Rivero
" " Ernesto R. Fernández
" " Gustavo B. Bertolotti.
" " Eduardo S. López
" " Washington M. Longo
" " Fernando A. Franzia
" " Edison A. Díaz
" " Carlitos D. Castro
" " Luis F. Bolani
" " Fernando C. Ruiz
" " Jesús M. Altamirano

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Walter E. Teigeiras
" " Carlos D. Fleitas
" " Ricardo Joubanoba
" " Oscar J. Marfurt
" " Nelson W. Benavidez
" " Edgardo A. Posadas
" " Mario H. Reinoso
" " Sergio R. Lepre
" " Ariel H. Gago
" " Daniel C. Durañona

Esclafón "F" Alf.(Elect.) Héctor T. Toledo

Reserva Aérea

Brevet de Aviador de Res. No. 15 Alf. de la Res. Gustavo A.Rosso
" " " " " No. 16 " " " " " Jorge R.Pérez
" " " " " No. 17 " " " " " Juan A.Acosta
" " " " " No. 18 " " " " " Enrique Arriera
" " " " " No. 19 " " " " " Manuel Vergara

El 1º de febrero de 1980, asciende al grado de Brigadier General (Aviador) el Sr.Cnel.(Av.)Don Walther Machado, luego de la correspondiente elección secreta de la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea.

A partir del 5 de marzo de 1980, el Grupo de Aviación No.2 (Caza), perteneciente al Regimiento Táctico No. 2, de acuerdo a la nueva organización de las Brigadas Aéreas, tendrá como asiento definitivo al Aeródromo Militar "Tte.2º M.W. Parallada" en las instalaciones y hangar levantados a tal efecto en dicho aeródromo.

El 17 de julio de 1980 arriban al Aeródromo Tte.2º Mario W. Parallada, un avión T-34A y tres T-34B, adquiridos en la República de Chile y que fueron traídos en vuelo por tripulaciones del Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento) a estos aviones se les adjudicaron las siguientes matrículas: al T-34A el No. 651 y a los T-34B los Nos. 685, 686 y 687.

Por la Ley No. 15066, que modificó la Ley No. 14955, aprobada por el Consejo de Estado el 7 de octubre de 1980, se crea la "Orden Militar al Mérito, Tenientes de Artigas", que será otorgada a militares y civiles, nacionales o extranjeros, en virtud de servicios distinguidos y obras personales relevantes que los hagan acreedores al reconocimiento del Ejército o de la Fuerza Aérea. La Orden se compondrá de los siguientes grados:

I - Gran Cruz
II - Gran Oficial
III - Comendador
IV - Oficial
V - Caballero

El día 2 de diciembre de 1980, terminaron el Curso de Pilotos Aviadores Militares, 4 jóvenes oficiales de la Armada Nacional que durante ese año recibieron instrucción de vuelo, teórico y práctico en la Brigada Aérea II. Se les otorgó el título de Piloto Militar de acuerdo al decreto No. 23952 del 12 de julio de 1956 (Reglamentación 30-6 artículo 3º inciso a). Es de hacer notar que desde el año 1942 en que tres G/M de la Armada, hicieran un curso de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica, no se había repetido este hecho. Los Señores Oficiales de la Armada eran los siguientes:

Guardia Marina (CG) Carlos Fuentes
" " (CG) Atilio Liendo

Guardia Marina (CIME) Andrés López
" " " Javier Meaña

El 21 de diciembre de 1980, reciben su despacho de Alférez de la Fuerza Aérea, los siguientes alumnos de la promoción "Sesquicentenario de la Jura de la Constitución de 1830":

Cuerpo Aéreo

Esc."A" Brevet de Aviador No. 672 Alf. Carlos E. Teixeira
" " " No. 673 " Adhemar E. Prego
" " " No. 674 " José C. Cabrera
" " " No. 675 " Luis E. Seoane
" " " No. 676 " Hugo M. Jackson
" " " No. 677 " Ruben Aroztegui
" " " No. 678 " Daniel W. González
" " " No. 679 " Raúl A. Porta
" " " No. 680 " Julio C. Arrambide
" " " No. 681 " Oscar H. Caeiro
" " " No. 682 " William C. Gandolfo
" " " No. 683 " Paulo Taramasco
" " " No. 684 " Ruben A. Fros
" " " No. 685 " Nelson I. Rosano
" " " No. 686 " Pablo J. Martínez
" " " No. 687 " Ricardo Eremef
" " " No. 688 " Leonardo Olivera
" " " No. 689 " Gustavo A. Vieras
" " " No. 690 " José A. Bentos
" " " No. 691 " Jorge D. Chocho
" " " No. 692 " Alejandro E. Peón
" " " No. 693 " Enrique F. Rodriguez
" " " No. 694 " César R. Severo
" " " No. 695 " Manuel F. Nieves

Cuerpo de Seguridad Terrestre

Escalafón "C" Alf.(ST) Jorge L. Amicone
" " Pedro A. Arrúa
" " Eduardo B. Beriao
" " Julio C. Silva
" " Carlitos Rodriguez
" " Juan J. Pucholo
" " Ademar Carnales

Cuerpo Técnico

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Carlos M. López
" " Alvaro R. Paolino
" " Gerardo A. Fotti
" " Alvaro Fros
" " Walter Belén
" " Alvaro R. Cuello
" " Roberto A. André
" " Luis A. Pérez

Escalafón "F" Alf.(Elect.) José R. Abalde
" " Angel A. Vanzini
" " Fernando Mayoral
" " Pablo Martínez
" " Leonardo M. Aracena
" " Carlos A. Acosta
" " Rodolfo Roballo
" " Ery Nuñez
" " Carlos A. Bertrand
" " Aníbal V. Abreu
" " Silverio A. Cano

Escalafón "G" Alf.(Met.) Nubel Cisneros
" " Raúl L. García
" " Fernando S. Sarquis
" " Fabio F. Meyerheim
" " Raúl E. Viñas
" " Oridel Da Silva Ferrao
" " Ruben A. Alvariza
" " Diego Ravera Giuria

El 14 de enero de 1981, arriban a la Brigada Aérea I, dos helicópteros Bell 212 Twin, adquiridos en los Estados Unidos de América, para renovar el material de vuelo del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate), que fueron traídos en vuelo desde los Estados Unidos por tripulaciones de la Fuerza Aérea, por la ruta del Atlántico en 80 horas de vuelo efectivo. Se les matriculó con los Nos. 030 y 031.

El 1º 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":

Escalafón "E" Alf.(Mant.) 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. Esta aparato integrará la dotación del Grupo de Aviación No. 6 (Transporte), como avión de trasnsporte ejecutivo del Estado. Se le adjudicó la matrícula No. 500.

Con fecha 14 de mayo de 1981, 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 libra 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 1981, 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 orígen, 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 1947. Dichos aviones fueron matriculados con los Nos. 530 y 531, a medida que fueron arribando los otros en el correr del año, se les matriculó con los Nos. 532 y 533 y el último un CASA 212-200, arribó a nuestro país el 28 de enero de 1982 y se le matriculó con el No. 534.

También en este año de 1981, se reciben en la Brigada Aérea II a partir del día 2 de junio, los primeros aviones de ataque IA-58 "Pucará", biturbohélice, adquiridos por compra directa a la fábrica Militar de aviones de Córdoba, Rep. Argentina, de un grupo de seis, los que se matricularon con los Nos. 220 al 225. Estos aviones integraron la dotación del Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento). Es de hacer notar, que desde el año 1917, en que se recibió el Farman construído en "El Palomar", que trajo en vuelo desde Buenos Aires el Tte.

1º C.L. Berisso, nuestra aeronáutica no contaba con aviones argentinos.

El 21 de diciembre de 1981, reciben el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos pertenecientes a la promoción "Mayor Simón del Pino":

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A	Brevet de	Aviador	No. 696	Alf.	Miguel A. Martínez
"	"	"	No. 697	"	Carlos B. De Mello
"	"	"	No. 698	"	Arturo L. Silva
"	"	"	No. 699	"	Jorge A. Alvarez
"	"	"	No. 700	"	Eduardo Mazzucchelli
"	"	"	No. 701	"	Héctor D. Luongo
"	"	"	No. 702	"	Henry J. Fumero
"	"	"	No. 703	"	Ramón L. Pais
"	"	"	No. 704	"	Gustavo A. Costa
"	"	"	No. 705	"	Gustavo E. Carusso
"	"	"	No. 706	"	Mario H. Valdez
"	"	"	No. 707	"	Julio C. Bonilla
"	"	"	No. 708	"	Rubel O. Batista
"	"	"	No. 709	"	Luis M. Pérez
"	"	"	No. 710	"	Gonzálo G. Hernández
"	"	"	No. 711	"	Fernando Zuloaga
"	"	"	No. 712	"	Rodolfo Urruty
"	"	"	No. 713	"	Juan H. Blanco
"	"	"	No. 714	"	Daniel A. Pérez

- Cuerpo Técnico -

Escalafón "D"	Alf.(AA)	Vicentino Morrone
"	"	Carlos S. Macció
Escalafón "E"	Alf.(Mant.)	Roberto L. Leoni
"	"	Martín A. Irabuena
"	"	José L. Souza
Escalafón "F"	Alf.(Elect.)	Alfredo P. Laprovitera
"	"	Juan C. Luzardo
"	"	Hugo D. Cardozo
"	"	Carlos E. Trechi
"	"	Juan E. Banegas

Al cambiar su función y equipamiento, el Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento), luego de haberse recibi-

do los aviones IA-58 "Pucará", cambia su denominación por la de Grupo de Aviación No. 1 (Ataque), con fecha 22 de diciembre de 1981, de acuerdo a la Orden del Comando General No. 2060. Por esta misma razón y en la misma fecha y No. de Orden del Comando General, se crea el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado (C.I.E.V.A.), con asiento en la Brigada Aérea II y dependiente del Regimiento Táctico No. 2, con los aviones y equipos que contaba el antiguamente denominado Grupo de Aviación 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", más los Representantes de Organismos e Instituciones que integran la Aviación Nacional. Esta Plaza estará ubicada en el predio formado por las Avenidas Dámaso A. Larrañaga, 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 Cáceres; Secretario General Sr.Cnel.(Av.)Don Jaime Meregalli; Pro-Secretario Sr.(Av.Civ.)Don Dalmiro Durán; 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. Angel H. Brian; Sr.Arq. Ismael Machín; 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

en Jefe de la Fuerza Aérea, Sr. Director General de Aviación Civil; Sr. Intendente Municipal de Montevideo.

Con fecha 1º de febrero de 1982, es designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el Sr.Brig.Gral.(Av.)Don Manuel E. Buadas, 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 Sres. 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 " Ruben E. Miller

- Cuerpo Técnico -

Escalafón "D" Alf.(AA) Gabriel Barboza
" " Yamandú S. Perrone

Escalafón "E" Alf.(Mant.) José P. Borderre
" " Oscar A. Besozzi
" " Gerardo R. Gancedo

Escalafón "F" Alf.(Elect.) Jorge D. Mercapidez
" " Néstor 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.

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 m^2.

En el Aeropuerto de Carrasco, la Brigada de Mantenimiento 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 m^2; Ensayo no destructivo de 475 m^2, 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 Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción "Cap. Manuel Lavalleja":

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A	Brevet de	Aviador	No. 717	Alf. Jorge C. Cámaras
"	"	"	No. 718	" Pablo J. Lampariello
"	"	"	No. 719	" Raúl R. Nava
"	"	"	No. 720	" Mario S. Islas
"	"	"	No. 721	" Alvaro B. Cladera
"	"	"	No. 722	" Miguel A. Irrazabal
"	"	"	No. 723	" Walter G. Boedo
"	"	"	No. 724	" Raúl Casariego
"	"	"	No. 725	" Olavo D. Machado
"	"	"	No. 726	" Gerardo F. Meyer
"	"	"	No. 727	" Bernardo T. Recoba
"	"	"	No. 728	" Edward Belén
"	"	"	No. 729	" Sergio González
"	"	"	No. 730	" Gonzalo J. Silva
"	"	"	No. 731	" Fernando L. Maurente

Escalafón A Brevet de Aviador No. 732 Alf. Julio C. Cuadro
" " " No. 733 " Ricardo D. Reyes
" " " No. 734 " Alejandro O.Dominguez

- Cuerpo de Seguridad Terrestre -

Escalafón "C" Alf.(ST) Rubens D. Gomez
" " Sergio Cabrera
" " Hugo F. Saravia
" " Julio C. Martínez
" " Carlos A. Marchand

- Cuerpo Técnico -

Escalafón "D" Alf.(AA) Emilio C. López
" " Carlos A. David
" " Edgardo R. Savaglia
" " Víctor S. Paladini
" " Daniel R. Pérez
" " Mirco D. Rodriguez

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Gustavo S. Zuloaga
" " Juan U. Karbuskiv
" " Nelson E. Guimaraens
" " Alvaro D. Balcemao

Escalafón "F" Alf.(Elect.) Gabriel B. García
" " Eduardo Fernández
" " Marcos G. Vignolo
" " Luis E. Capezzolo
" " Juan M. Prada

Escalafón "H" Alf.(S.A.) Dr. César E. Brignoni
" " Dr. Mario G. Martínez
" " Dr. Mario W. De León
" " Dr. Alberto E. Iturraldc
" " Dr. Milton A. Villaró

Con fecha 1º de febrero de 1983, asciende al grado de Brigadier General (Av.) el Sr.Cnel.(Av.)Don Julio C. Loureiro, luego de la elección secreta correspondiente.

Con esa fecha también reciben su despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los siguientes alumnos de la promoción "Cap. Manuel Lavalleja":

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A Brevet de Aviador No. 735 Alf. Huber W. Togni

- Cuerpo Técnico -

Escalafón "D" Alf.(A.A.) Ricardo E. Cavadini
" " Francisco D. Suarez

Escalafón "E" Alf.(Mant.) Manuel Recarey
" " Nelson A. Rimbau

Escalafón "F" Alf.(Elect.) Jorge E. Gestido

Con fecha 8 de febrero de 1983, se dió de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, el Globo Aerostático de Aire Caliente matriculado CX-BTH, y fue asignado al Museo Aeronáutico para su custodia. Este globo de origen brasileño, fue traído al país para la Aero-Expo que organizó el Museo Aeronáutico 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":

- Cuerpo Aéreo -

Escalafón A Brevet de Aviador No. 736 Alf. Javier Addiego
" " " No. 737 " Roque H. Buroni
" " " No. 738 " Bercio I. Cairus
" " " No. 739 " Wilson E. Giambiaggi
" " " No. 740 " Roberto D. Pereira
" " " No. 741 " Milton L. Pereira
" " " No. 742 " Máximo R.Salaberry
" " " No. 743 " Gianni T. Rumi
" " " No. 744 " Roberto A. Latorre
" " " No. 745 " Julio C. Ruiz
" " " No. 746 " William D. Malaquín
" " " No. 747 " Juan P. Platero
" " " No. 748 " Pablo M. García
" " " No. 749 " Eduard. C. Rode
" " " No. 750 " Hugo D. Mandl
" " " No. 751 " Miguel A. Cabrera

- Cuerpo de Seguridad Terrestre -

Escalafón "C" Alf.(ST) Alberto Spada
" " Nicolás W. Uleri
" " Nelson R. Calafí
" " Jorge Berisso
" " Leonardo Villalba
" " Mario R. Otte

ENCARGADOS DEL CAMPO DE LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR(CERRILLOS)

C/F José 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.1º Ramón Arambillete
Desde el 21 de agosto de 1913 a diciembre de 1913

DIRECTORES DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Tte.1º Juan Manuel Boiso Lanza (luego Capitán)
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. Cesáreo 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. Cesáreo L. Berisso
Desde el 19 de setiembre de 1946 al 23 de noviembre de 1947

Cnel. Oscar M. Sánchez
Desde el 24 de noviembre de 1947 al 15 de mayo de 1952

Gral. Medardo R. Farías
Desde el 16 de mayo de 1952 al 19 de diciembre de 1953

INSPECTORES GENERALES DE LA FUERZA AEREA

Gral. Medardo R. Farías
Desde el 19 de diciembre de 1953 al 28 de febrero de 1955

Gral. Hernán S. Barú
Desde el 1º 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 1º 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

COMANDANTES EN JEFE DE LA FUERZA AEREA

Brig. Danilo E. Sena
Desde el 1º de enero de 1970 al 5 de marzo de 1970

Brig. José Pérez 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.) Raúl J. Bendahan
Desde el 24 de enero de 1978 al 13 de mayo de 1981

Tte.Gral.(Av.) José D. Cardozo
Desde el 14 de mayo de 1981 al 31 de enero de 1982

Tte.Gral.(Av.) Manuel E. Buadas
Desde el 1º de febrero de 1982