

Bombardiers en Uruguay

Par Santiago Rivas
et Juan Carlos Cicales

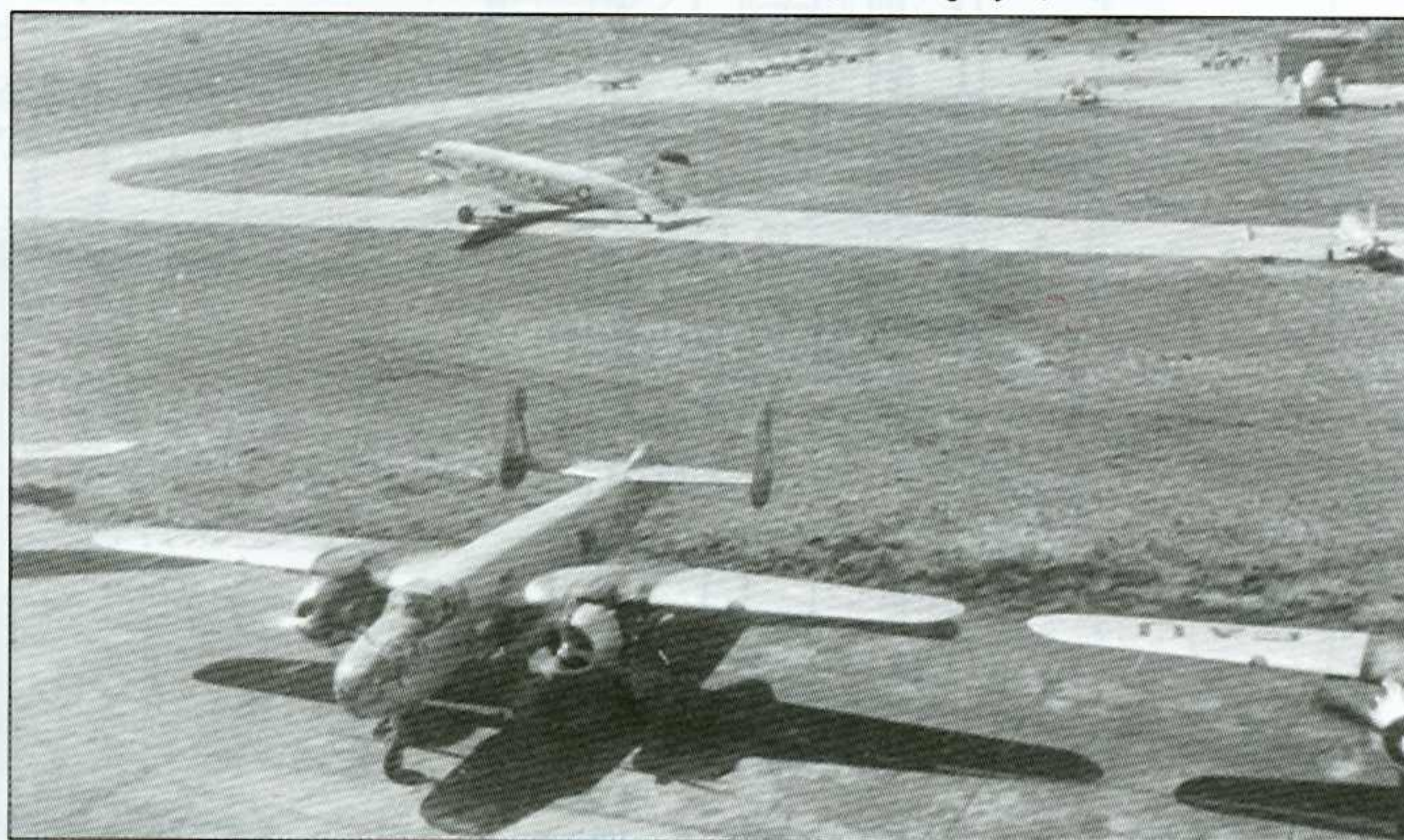


La mise en service dans l'Aeronautica Militar Uruguaya du North American B-25 Mitchell, son premier avion de bombardement, lui donnait une capacité jamais atteinte jusque-là par ce petit pays, et jamais renouvelée.

DES AVIONS DE COMBAT MODERNES

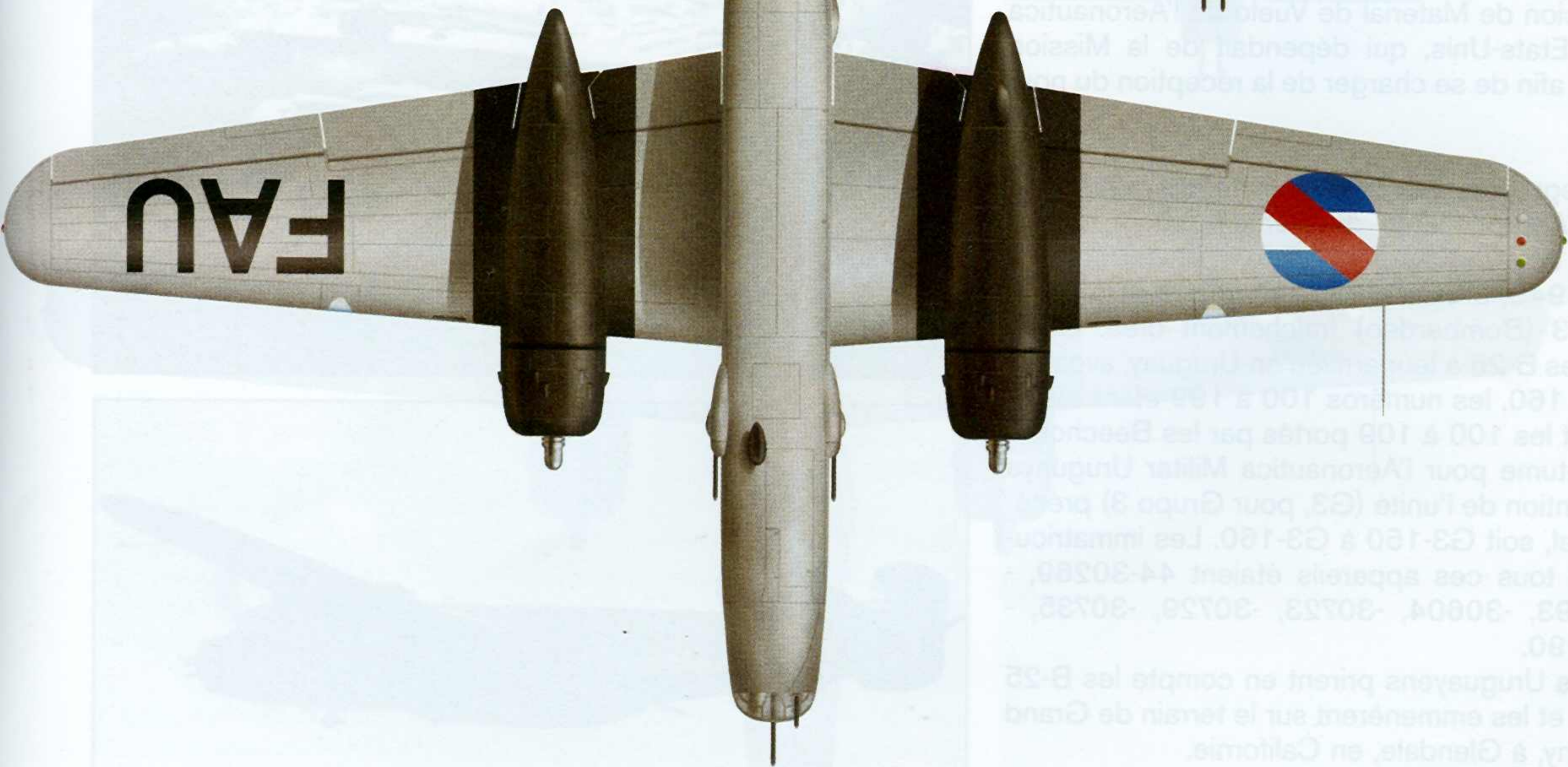
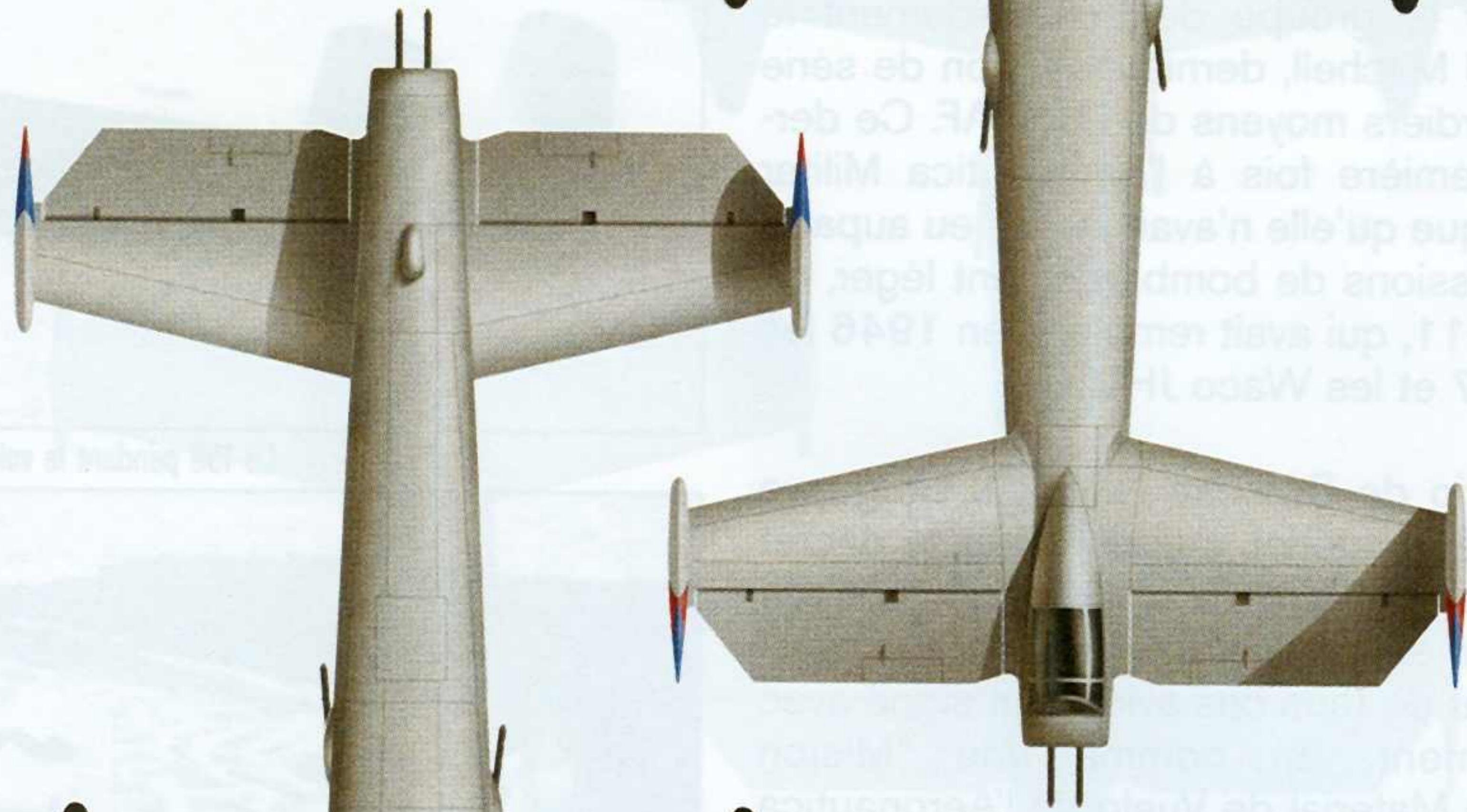
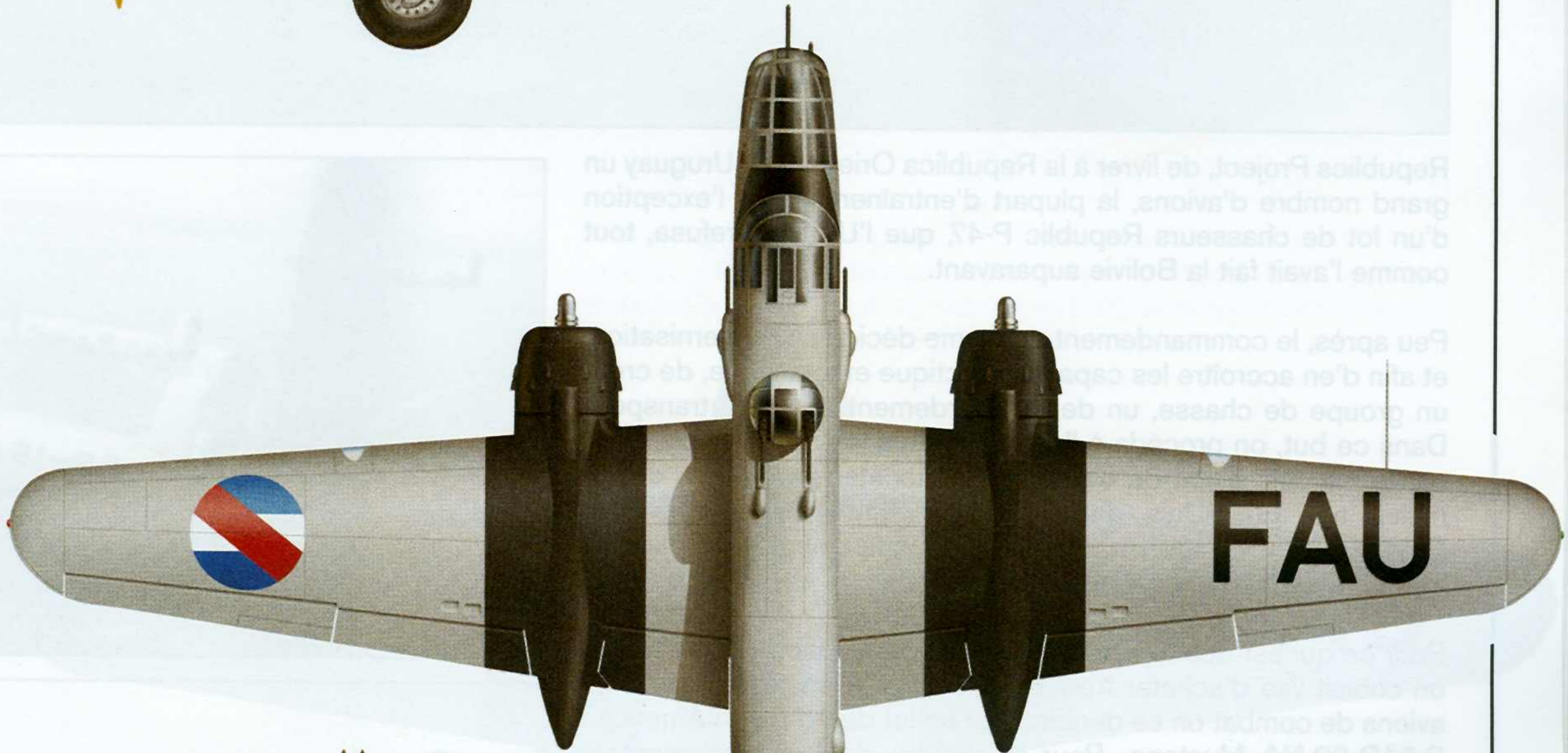
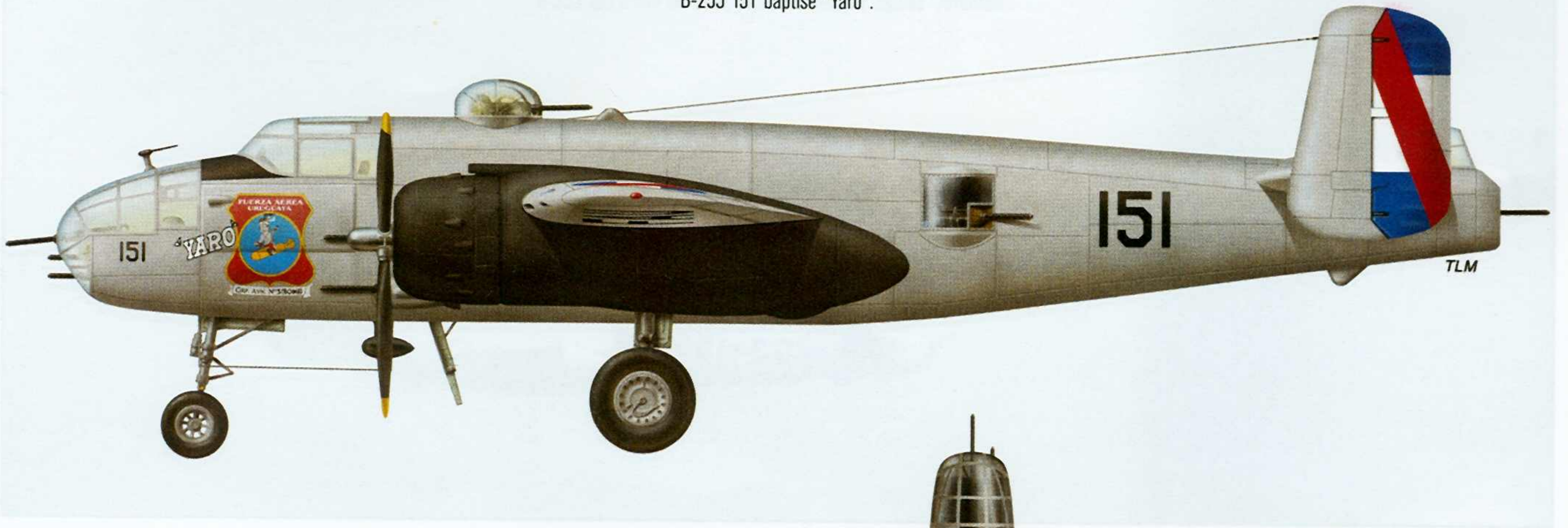
A la fin de la seconde guerre mondiale, l'Aeronautica Militar Uruguaya, branche aérienne de l'Armée (comme dans beaucoup de pays du continent), ne disposait d'aucun avion de combat véritable, n'ayant dans ses rangs que quelques North American AT-6, Curtiss SNC-1, Beechcraft AT-11 et C-45 ainsi que des Fairchild PT-19 auxquels il s'était ajouté en 1947 une cinquantaine de PT-26. Ainsi, bien que disposant d'une certaine capacité opérationnelle, celle-ci était bien limitée, surtout si on la comparait à celles des forces aériennes des pays voisins, l'Argentine et le Brésil, les plus puissantes d'Amérique Latine. A la suite de l'engagement de l'Uruguay dans la seconde guerre mondiale aux côtés des Etats-Unis, ceux-ci décidèrent en 1946 et dans le cadre de l'American

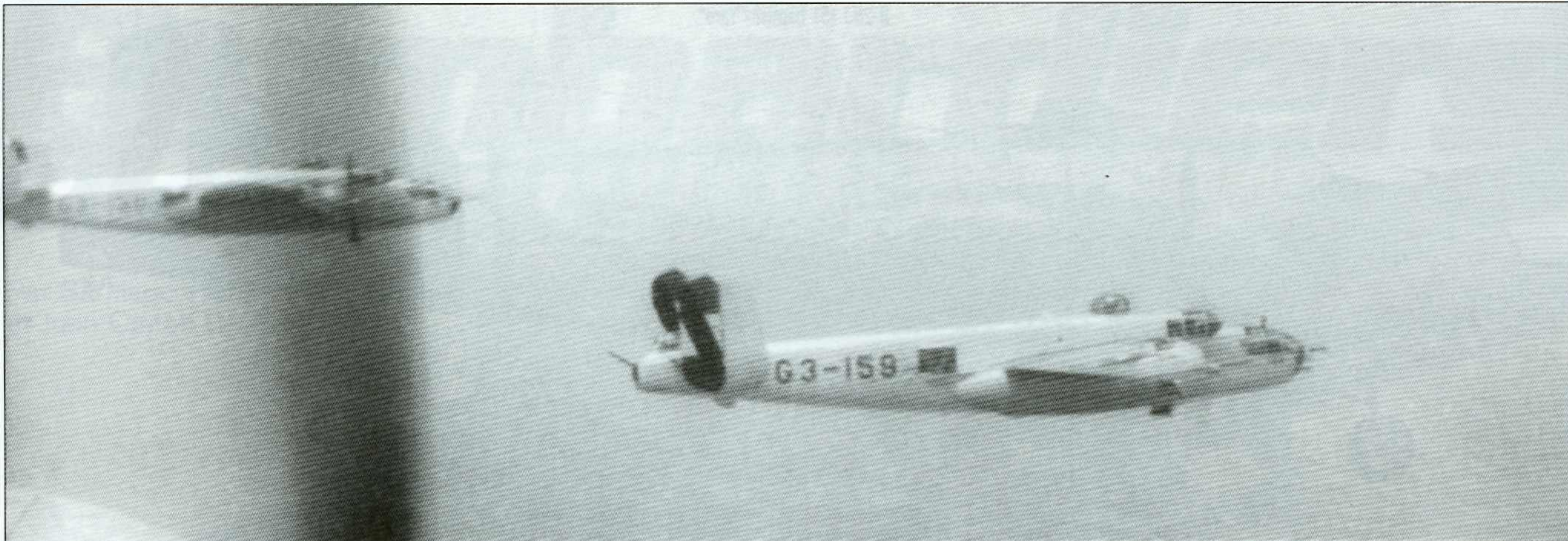
Le 163 à Carrasco, devant un C-47 américain, un uruguayen, et les F-80.



B-25 à Carrasco, devant deux F-80, deux C-47, des T-6, et un Chipmunk.

B-25J 151 baptisé "Yaro".





Republics Project, de livrer à la Republica Oriental del Uruguay un grand nombre d'avions, la plupart d'entraînement, à l'exception d'un lot de chasseurs Republic P-47, que l'Uruguay refusa, tout comme l'avait fait la Bolivie auparavant.

Peu après, le commandement de l'arme décida sa modernisation, et afin d'en accroître les capacités tactique et logistique, de créer un groupe de chasse, un de bombardement et un de transport. Dans ce but, on procéda à l'étude de tous les modèles présents sur le marché, avant de se décider à acheter des avions disponibles aux Etats-Unis dans le cadre du Military Assistance Program (MAP), créé pour aider au rééquipement des aviations militaires d'Amérique Latine.

Pour ce qui est des avions de transport, la solution était facile, et on choisit vite d'acheter trois Douglas C-47, tandis que pour les avions de combat on se décida pour un lot de 25 North American P-51D-20-NA Mustang. Pour le groupe de bombardement le choix se porta sur onze B-25J Mitchell, dernière version de série de l'un des principaux bombardiers moyens de l'USAAF. Ce dernier allait donner pour la première fois à l'Aeronautica Militar Uruguayana une capacité d'attaque qu'elle n'avait jamais eu auparavant. Pour ce qui était des missions de bombardement léger, on utilisait alors le Beechcraft AT-11, qui avait remplacé en 1946 les antiques biplans Romeo Ro.37 et les Waco JHD.

Le 29 août 1948, le Ministerio de Defensa Nacional Uruguayo décida l'acquisition du nouveau matériel, autorisée par le décret n°12.556 du 28 octobre. Le montant de l'opération était de 825.000 dollars, ensuite augmentés de 40.000 dollars supplémentaires, et le contrat d'achat de tous ces avions fut signé avec les Etats-Unis. Immédiatement, on nomma une "Mision Permanente de Recepcion de Material de Vuelo de l'Aeronautica Militar Uruguayana" aux Etats-Unis, qui dépendait de la Mission Aérienne dans ce pays, afin de se charger de la réception du nouveau matériel.

Les B-25 furent donc regroupés aux Etats-Unis tandis que les 31 aviateurs composant l'Agrupamiento de Bombardeo et devant convoier les appareils en Uruguay, s'en allaient suivre leur instruction sur place en 1949, à bord des C-47 n°509 et 511 du Grupo de Aviacion n°3 (Bombardeo) fraîchement créé. Cette unité allait être dotée des B-25 à leur arrivée en Uruguay, avec les immatriculations 150 à 160, les numéros 100 à 199 étant réservés aux bombardiers, et les 100 à 109 portés par les Beechcraft AT-11. Comme de coutume pour l'Aeronautica Militar Uruguayana de cette époque, la mention de l'unité (G3, pour Grupo 3) précédait le numéro individuel, soit G3-150 à G3-160. Les immatriculations américaines de tous ces appareils étaient 44-30269, -30273, -30461, -30593, -30604, -30723, -30729, -30735, -30743, -30878 et -31190.

En décembre 1949, les Uruguayens prirent en compte les B-25 à Pyote AFB, au Texas, et les emmenèrent sur le terrain de Grand Central Airport Company, à Glendale, en Californie.

Le 20 janvier 1950, le C-47 507 quitta Carrasco, piloté par le

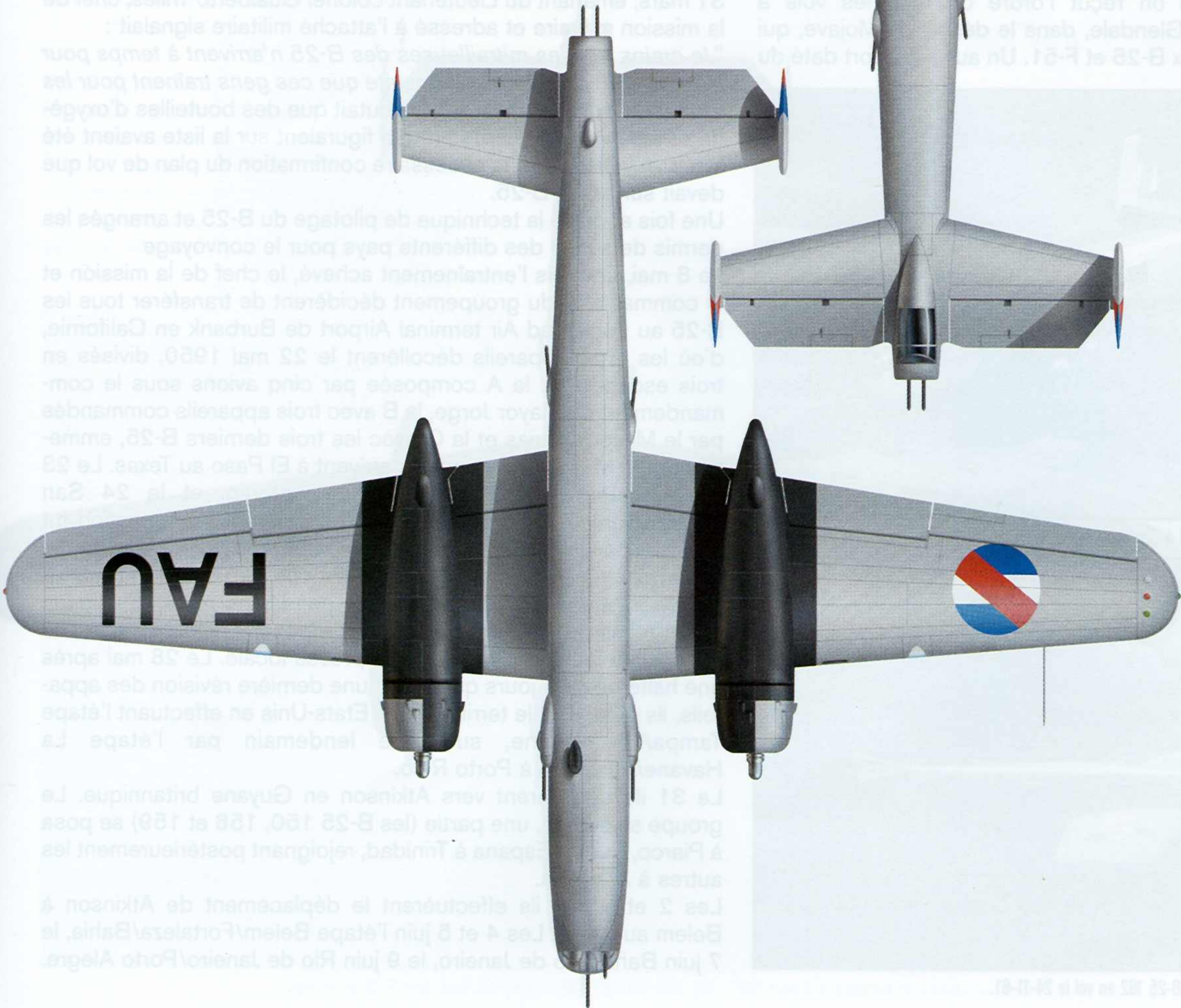
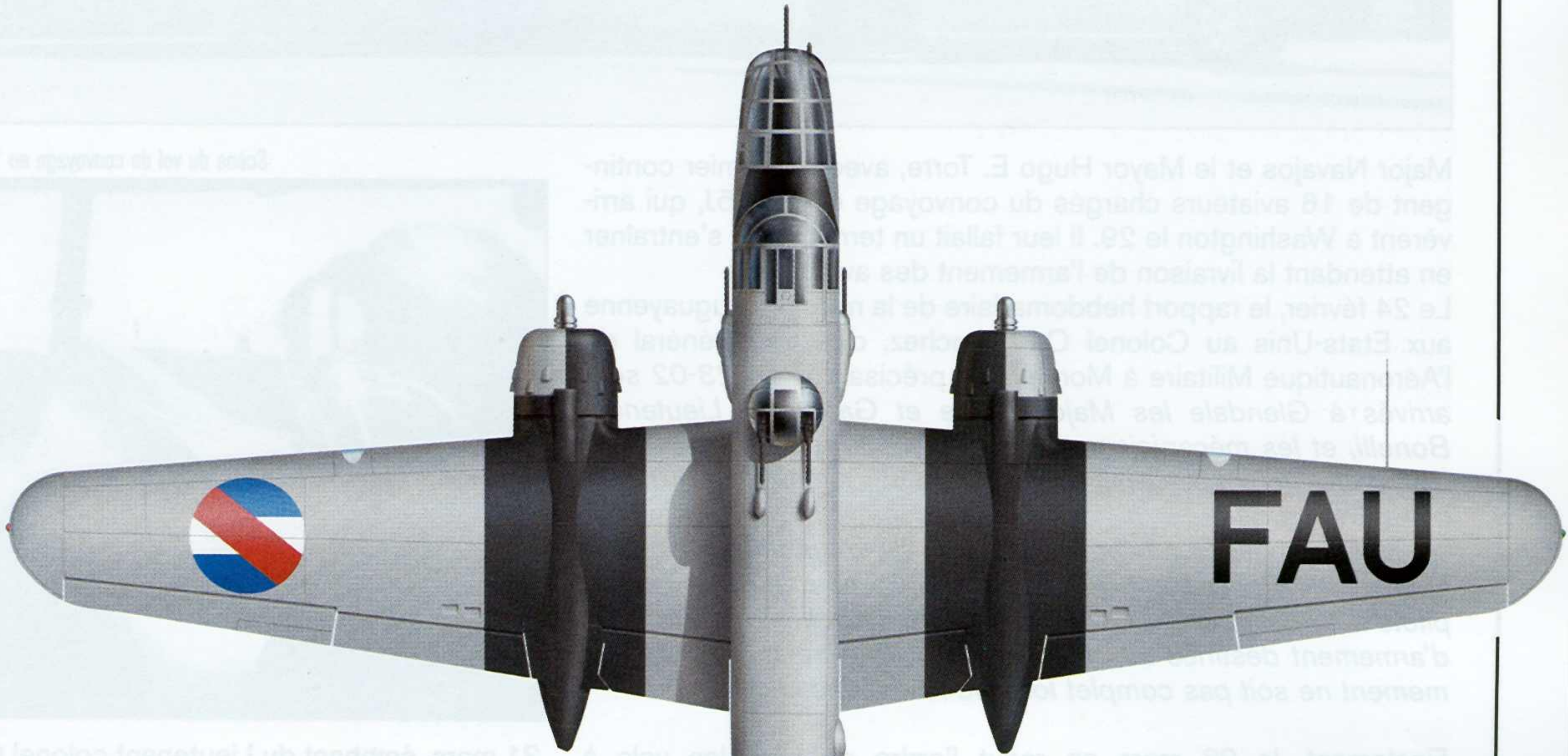


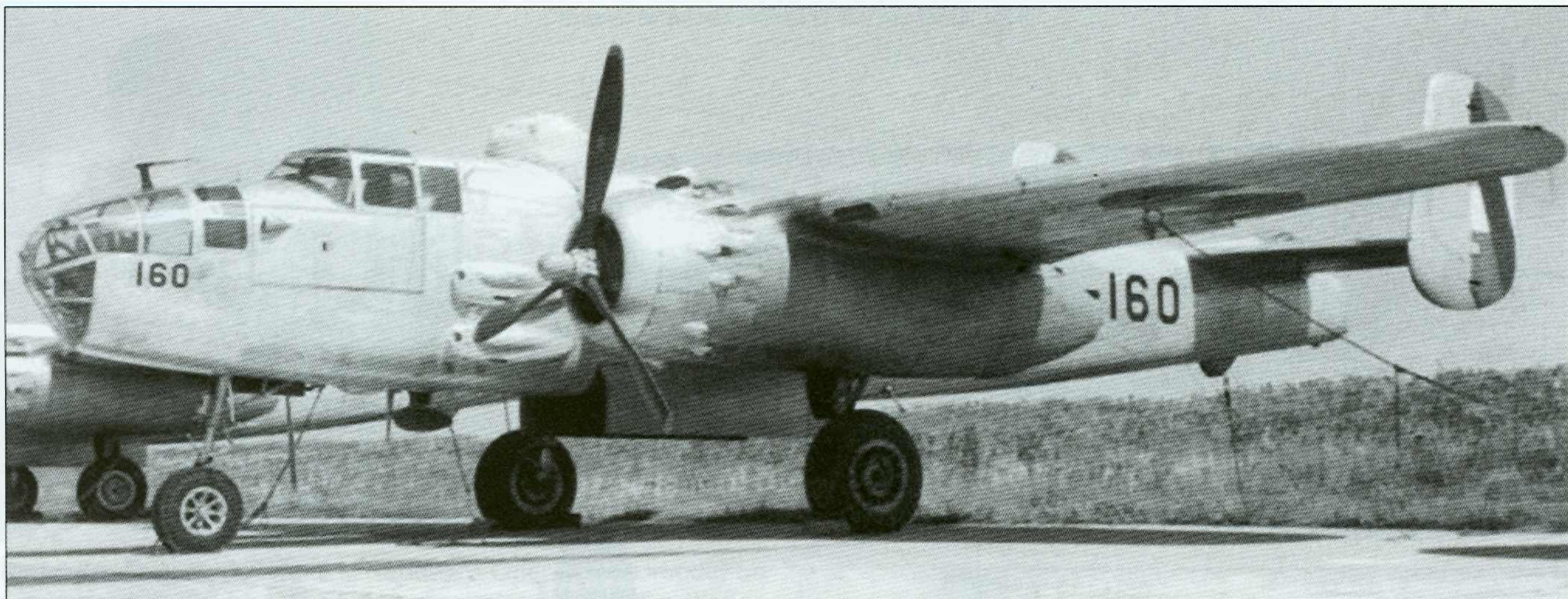
Le 158 pendant le vol de convoyage.



Le 158 en vol, avec l'armement complet.

B-25J 163 arrivé en 1958, et ultérieurement baptisé "Arrachan".



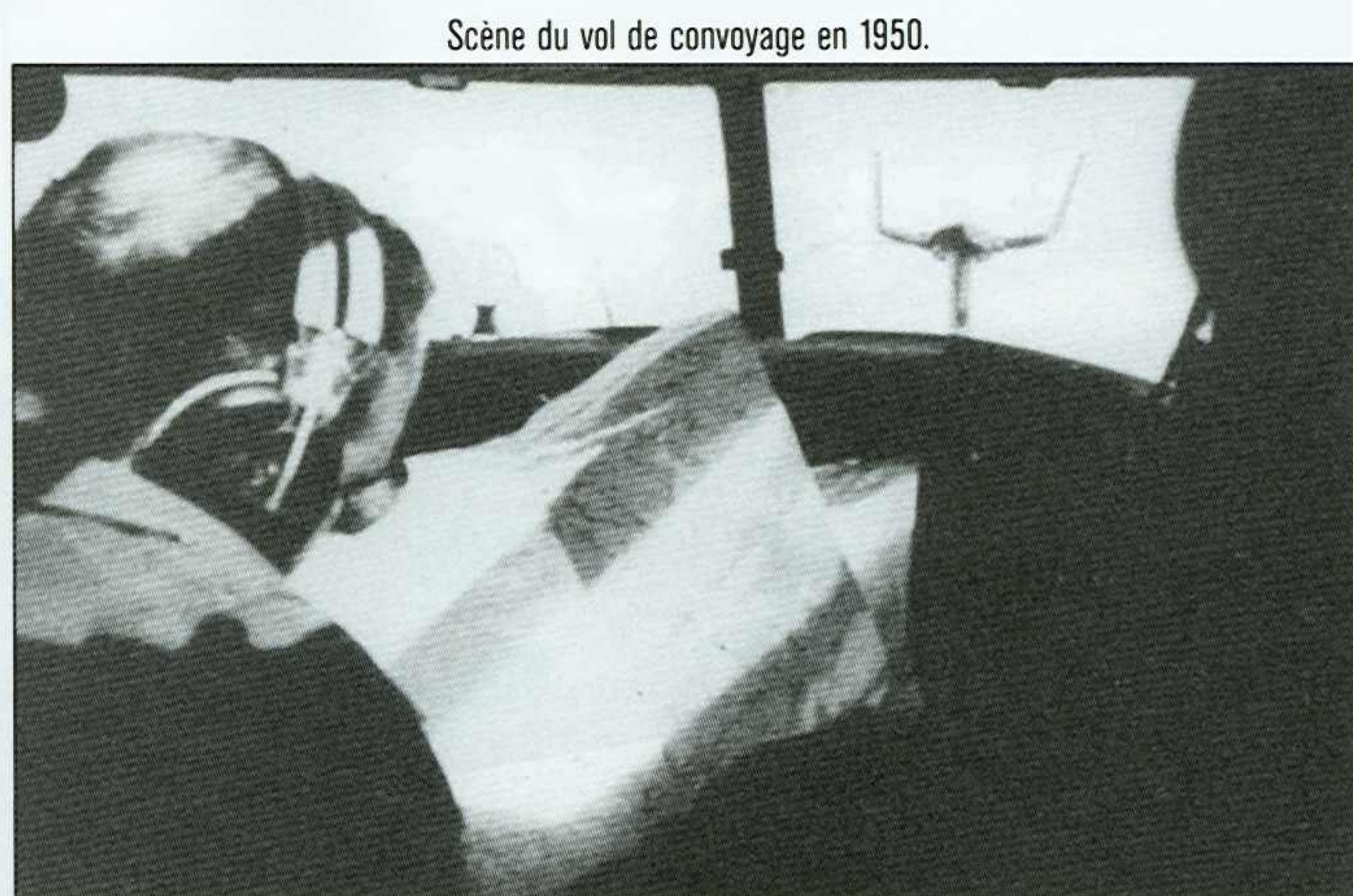


Major Navajos et le Mayor Hugo E. Torre, avec le premier contingent de 16 aviateurs chargés du convoyage des B-25J, qui arrivèrent à Washington le 29. Il leur fallait un terrain pour s'entraîner en attendant la livraison de l'armement des avions.

Le 24 février, le rapport hebdomadaire de la mission uruguayenne aux Etats-Unis au Colonel O.M.Sanchez, directeur général de l'Aéronautique Militaire à Montevideo précisait : " Le 23-02 sont arrivés à Glendale les Majors Torre et Garcia, le Lieutenant Bonelli, et les mécaniciens de B-25. Avions reçus en vol B-25 matricules 157, 159, 150, 152, 153, 155, et 160. C-47 matricules 510 et 511..."

Nous ne disposons pas encore du plan de vol pour le retour des C-47 qui viennent d'être révisés. Les B-25 ne disposent pas du pilote automatique. On reçoit de manière irrégulière les éléments d'armement destinés aux B-25 et F-51. On craint fort que l'armement ne soit pas complet lorsque les avions seront prêts."

Finalement, le 28 mars on reçut l'ordre de faire les vols à Palmdale, à 200 km de Glendale, dans le désert de Mojave, qui est jugé mieux adapté aux B-25 et F-51. Un autre rapport daté du



Scène du vol de convoyage en 1950.

31 mars, émanant du Lieutenant colonel Gualberto Trilles, chef de la mission militaire et adressé à l'attaché militaire signalait :

"Je crains que les mitrailleuses des B-25 n'arrivent à temps pour leur mise en place, car je constate que ces gens traînent pour les formalités administratives". Il ajoutait que des bouteilles d'oxygène et réservoirs de carburant qui figuraient sur la liste avaient été livrés, et insistait sur la nécessaire confirmation du plan de vol que devait suivre les B-25.

Une fois acquise la technique de pilotage du B-25 et arrangés les permis de survol des différents pays pour le convoyage

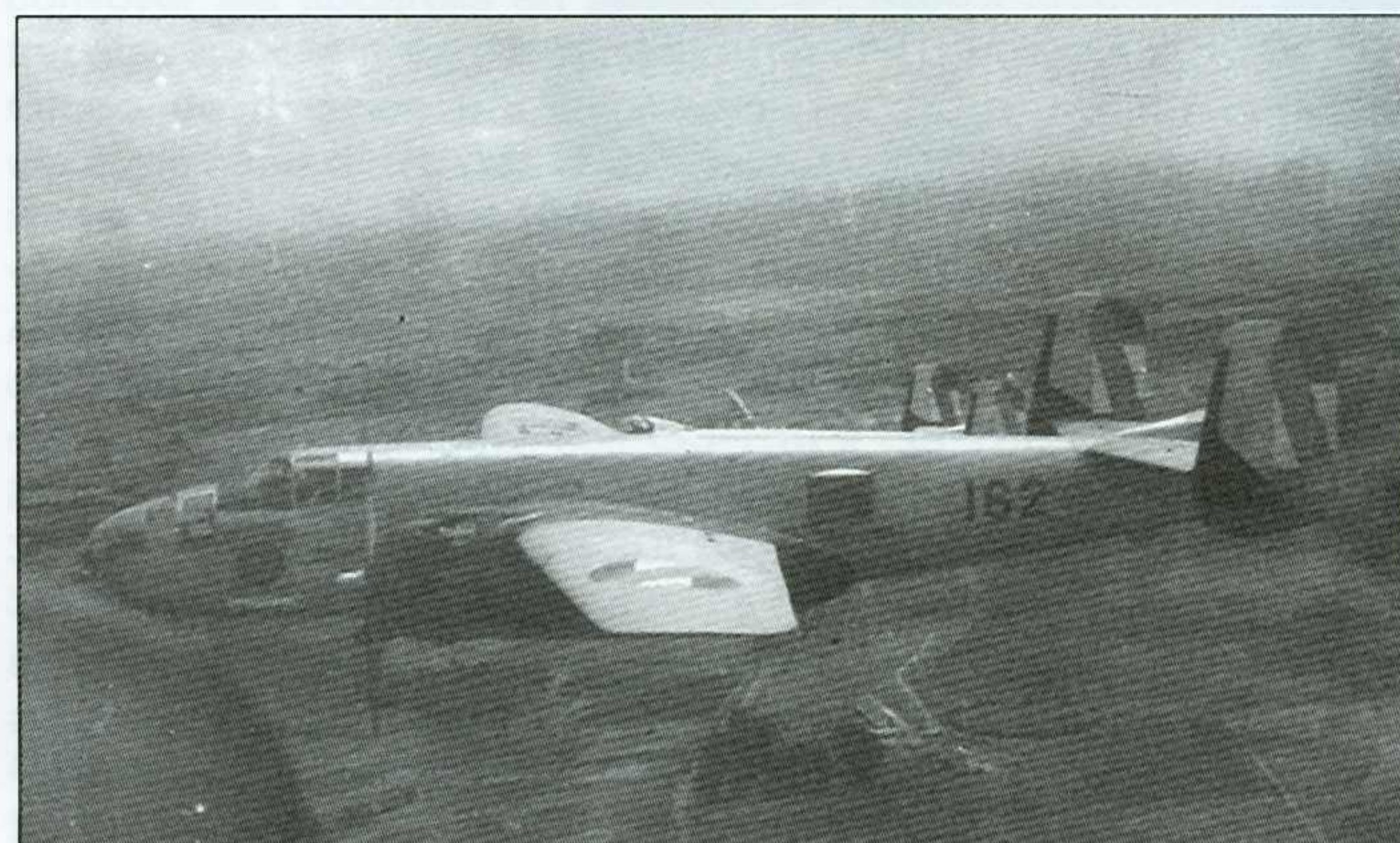
Le 8 mai, une fois l'entraînement achevé, le chef de la mission et le commandant du groupement décidèrent de transférer tous les B-25 au Lockheed Air terminal Airport de Burbank en Californie, d'où les onze appareils décollèrent le 22 mai 1950, divisés en trois escadrilles : la A composée par cinq avions sous le commandement du Mayor Jorge, la B avec trois appareils commandés par le Mayor Iglesias et la C avec les trois derniers B-25, emmenés par le Mayor Etcheverry. Ils arrivent à El Paso au Texas. Le 23 ils effectuent l'étape El Paso/San Antonio, et le 24 San Antonio/Tampa en Floride. En arrivant à Tampa, la formation fut surprise par une violente tempête et dut se scinder. Une partie des appareils se posant à Mac Dill (proche de Tampa) et l'autre à l'aéroport municipal de Tampa. Les conditions météorologiques furent telles qu'ils furent obligés de se poser aux instruments, ce qui suscita les compliments de la presse locale. Le 28 mai après une halte de trois jours qui permit une dernière révision des appareils, ils quittèrent le territoire des Etats-Unis en effectuant l'étape Tampa/La Havane, suivie le lendemain par l'étape La Havane/Aguadillo à Porto Rico.

Le 31 ils décollèrent vers Atkinson en Guyane britannique. Le groupe se scinda, une partie (les B-25 150, 156 et 159) se posa à Piarco, Puerto Espana à Trinidad, rejoignant postérieurement les autres à Atkinson.

Les 2 et 3 juin ils effectuèrent le déplacement de Atkinson à Belem au Brésil. Les 4 et 5 juin l'étape Belem/Fortaleza/Bahia, le 7 juin Bahia/Rio de Janeiro, le 9 juin Rio de Janeiro/Porto Alegre.

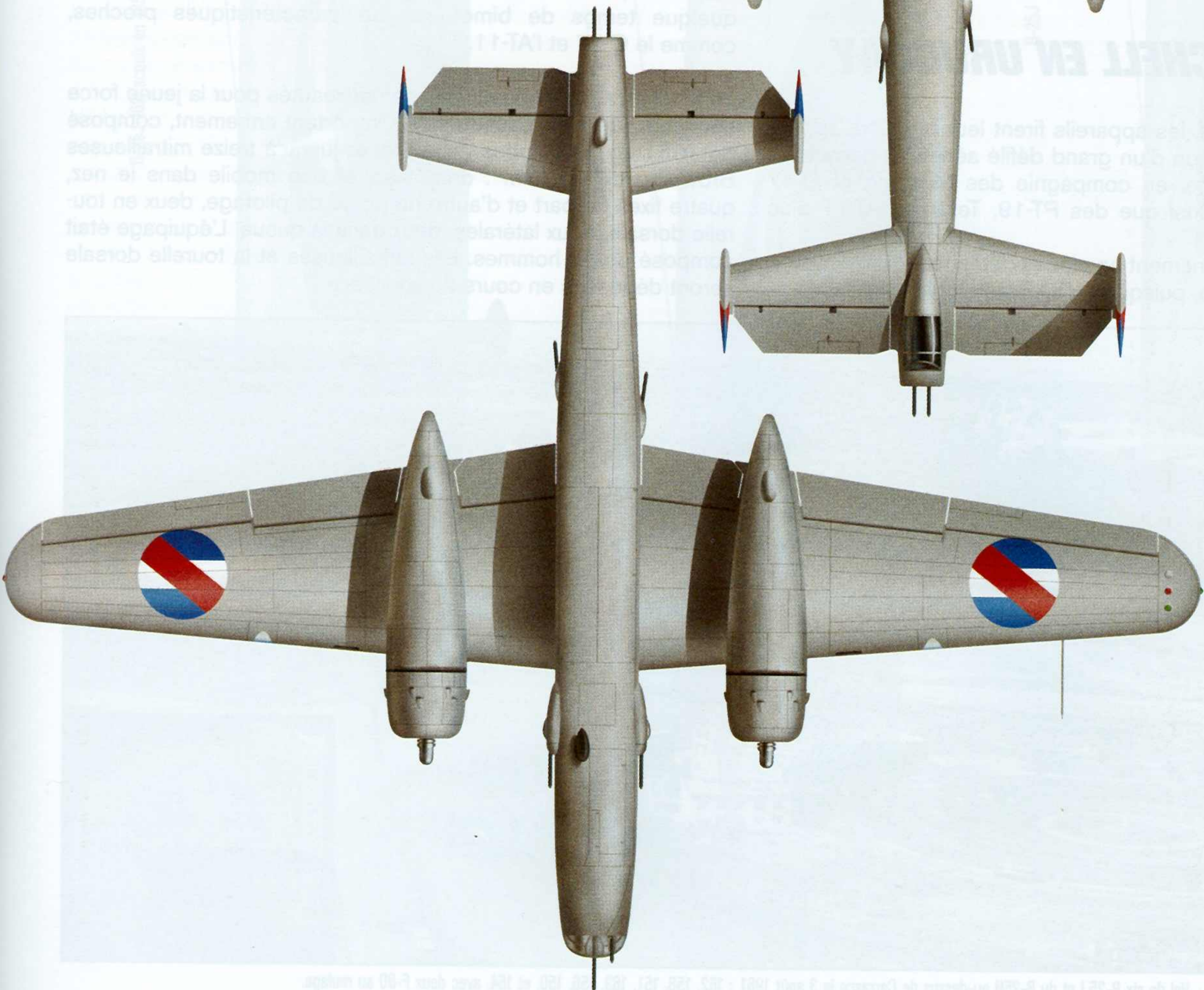
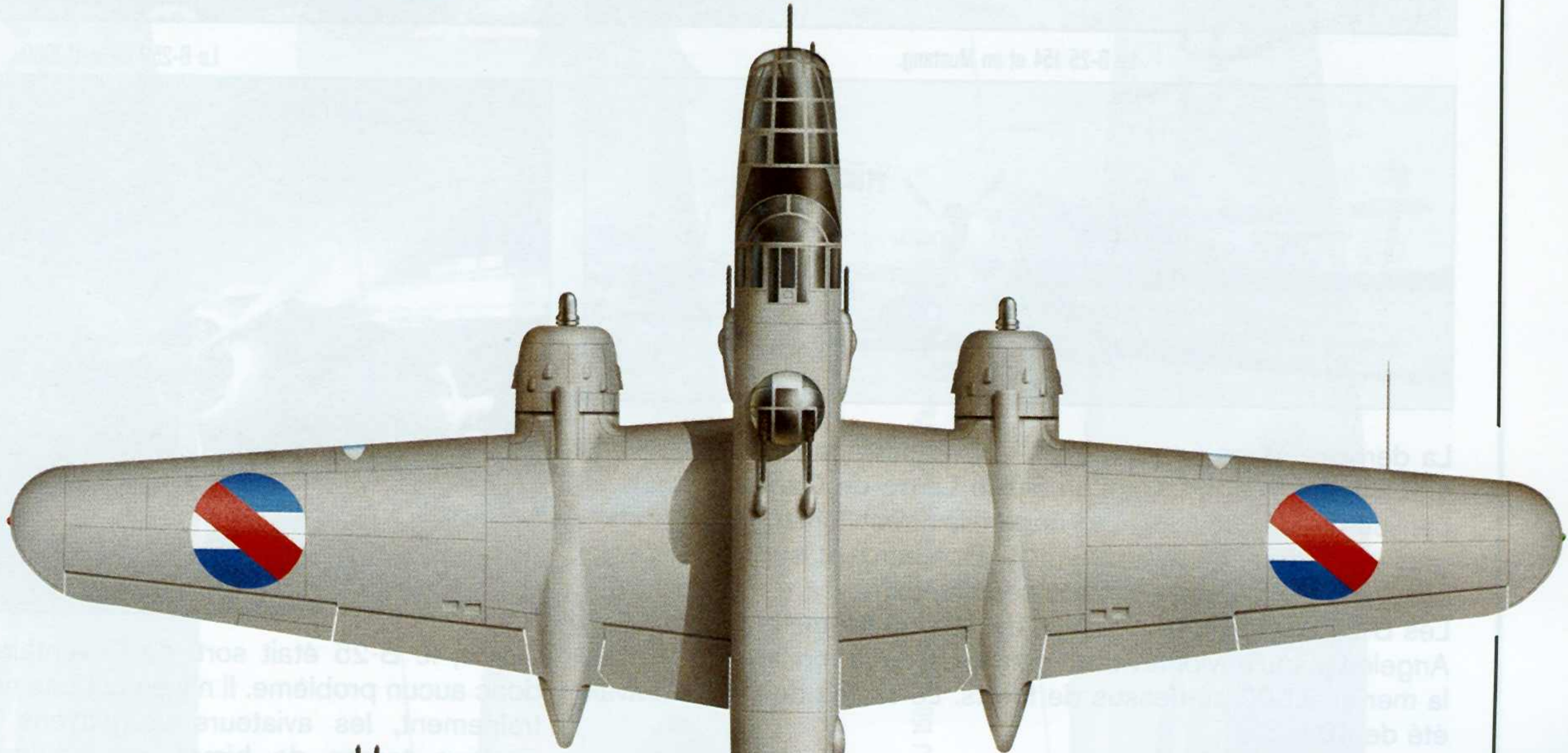


Le 151 à Carrasco, moteurs en route.

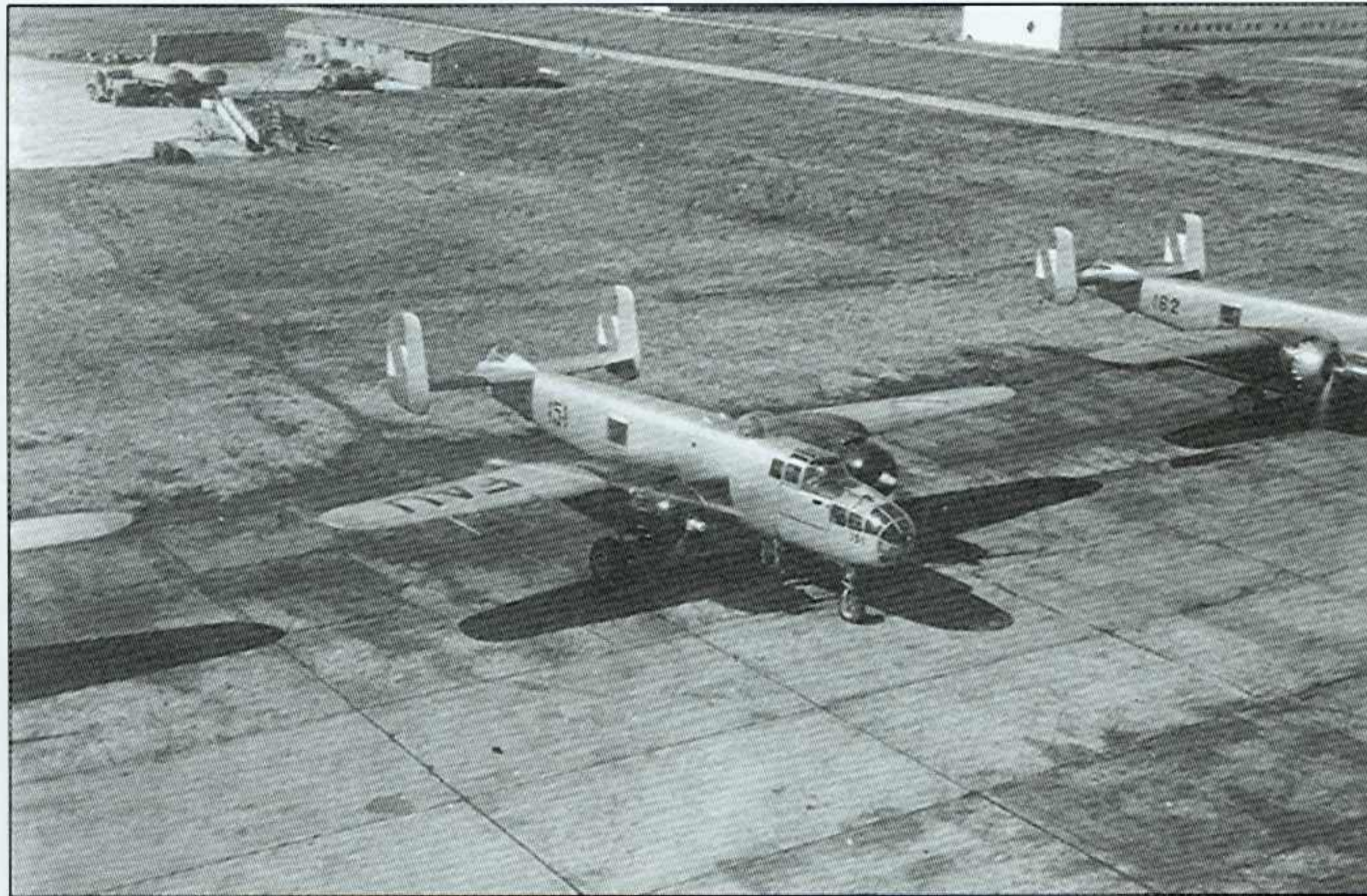


Le B-25 162 en vol le 24-11-61.

B-25J G3-159 en 1960 après son entrée en service.



le 151 et le 162, sans mitrailleuses, à Carrasco en 1960.



Le B-25 154 et un Mustang.



La dernière étape fut entreprise le lendemain, arrivant finalement à la Base Aerea n°1 Capitan Boiso Lanza de Carrasco, dans la banlieue de Montevideo. Les appareils furent immédiatement intégrés au Grupo de Aviacion n°3 (Bombardeo) sur cette même base, et l'entraînement avancé commença.

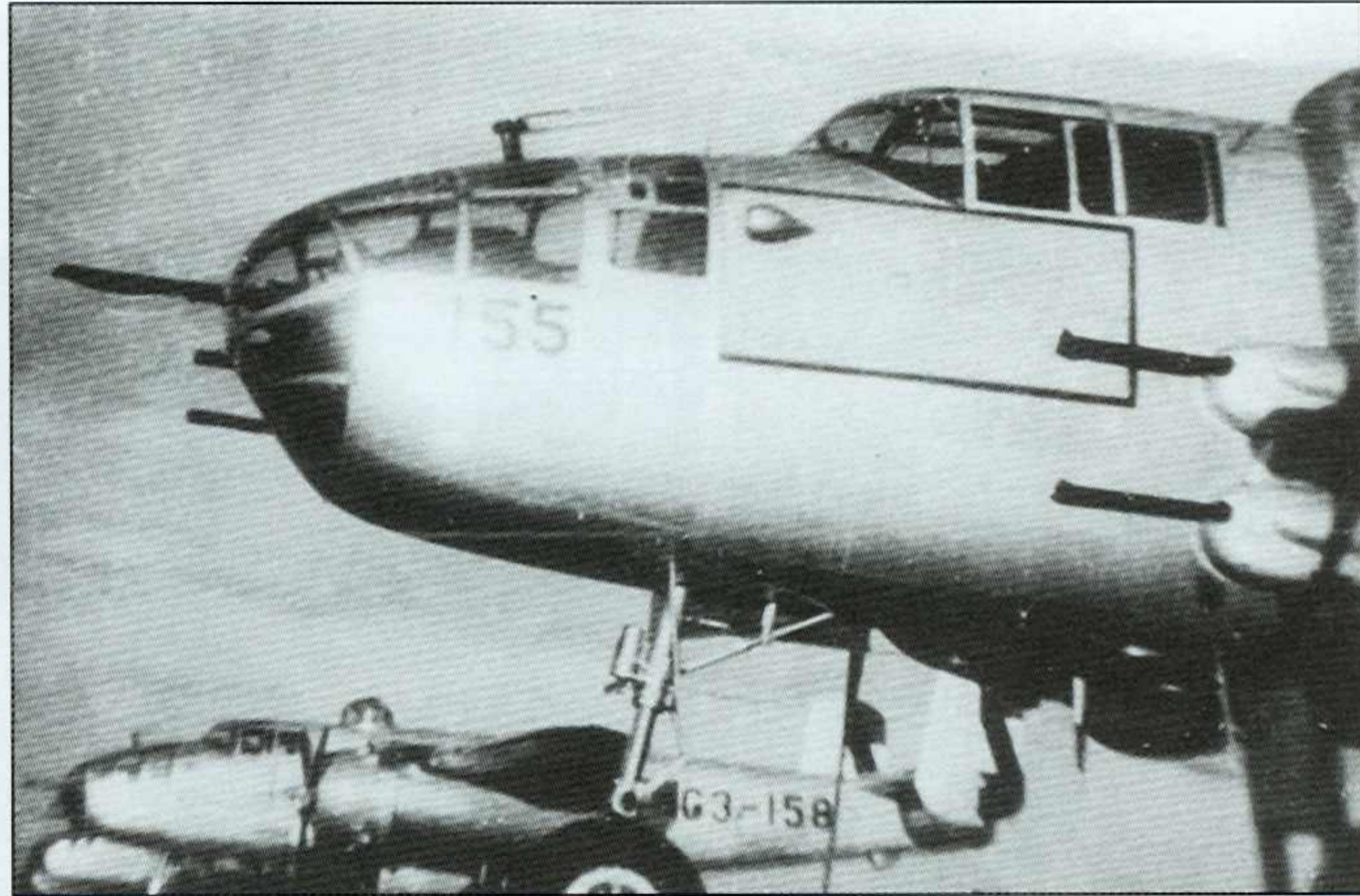
Les B-25 avaient parcouru plus de 13.000 kilomètres depuis Los Angeles jusqu'à Montevideo, dont plus de la moitié en survolant la mer et 3.500 au-dessus de forêts. Le temps de vol total avait été de 48 h.

LES MITCHELL EN URUGUAY

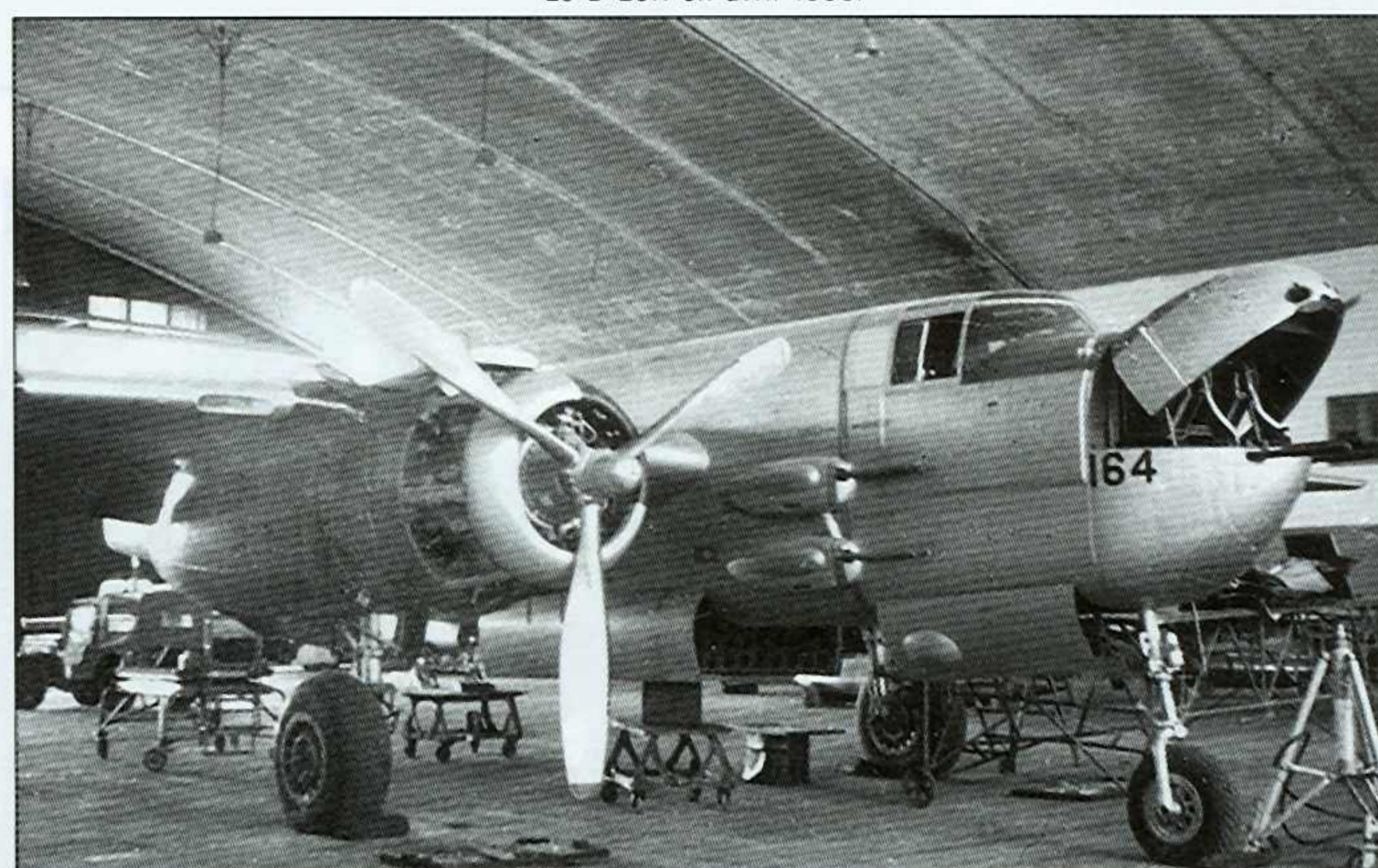
Le 30 décembre 1950, les appareils firent leur première apparition publique à l'occasion d'un grand défilé aérien au-dessus de la capitale uruguayenne, en compagnie des Mustang et C-47 récemment achetés, ainsi que des PT-19, Texan et AT-11 plus anciens.

Alors que l'approvisionnement en pièces détachées des Mustang s'avérait problématique, puisque l'USAF les employait encore en

Le B-25 155 avec les sept mitrailleuses avant, devant le 158.

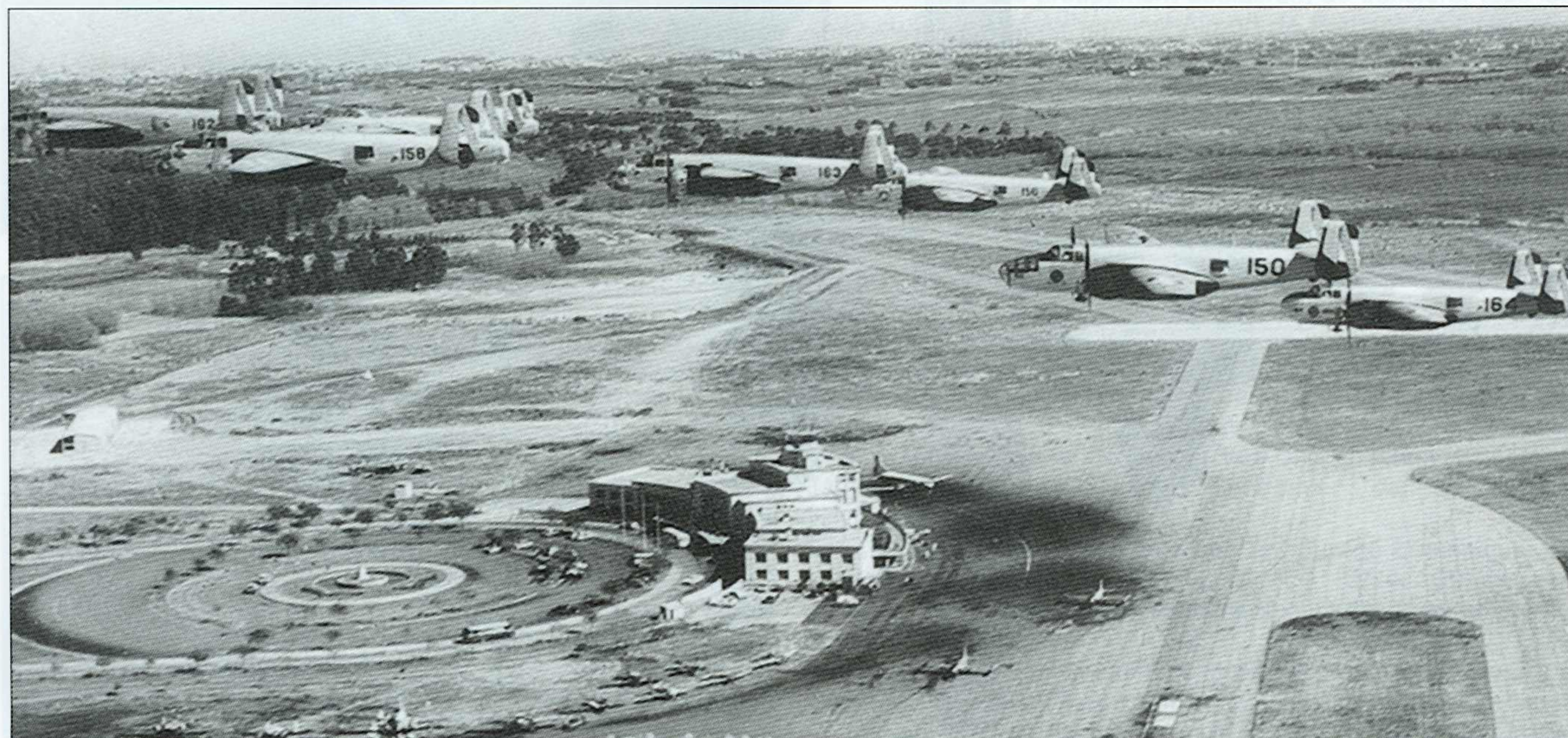


Le B-25H en avril 1960.



Corée, le B-25 était sorti de l'inventaire américain et ne posa donc aucun problème. Il n'y en eut pas non plus au cours de l'entraînement, les aviateurs uruguayens disposant déjà depuis quelque temps de bimoteurs aux caractéristiques proches, comme le C-47 et l'AT-11.

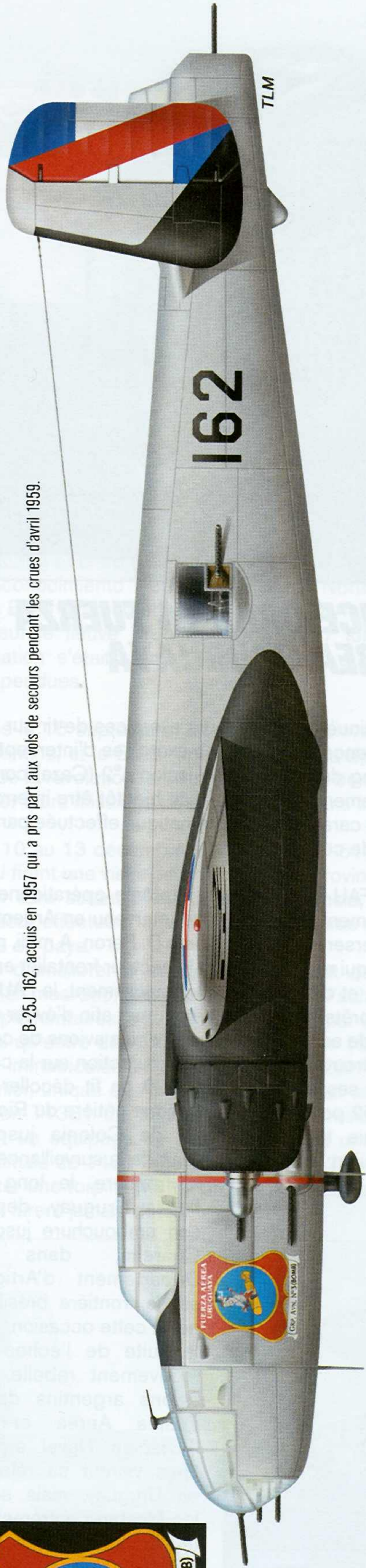
Le Mitchell amenait beaucoup de nouveautés pour la jeune force aérienne, surtout à cause de son important armement, composé de 1361 kg de bombes en soute, et jusqu'à treize mitrailleuses Browning de 12,7mm : deux fixes et une mobile dans le nez, quatre fixes de part et d'autre du poste de pilotage, deux en tourelle dorsale, deux latérales, deux dans la queue. L'équipage était composé de six hommes. Les mitrailleuses et la tourelle dorsale seront déposées en cours de service.



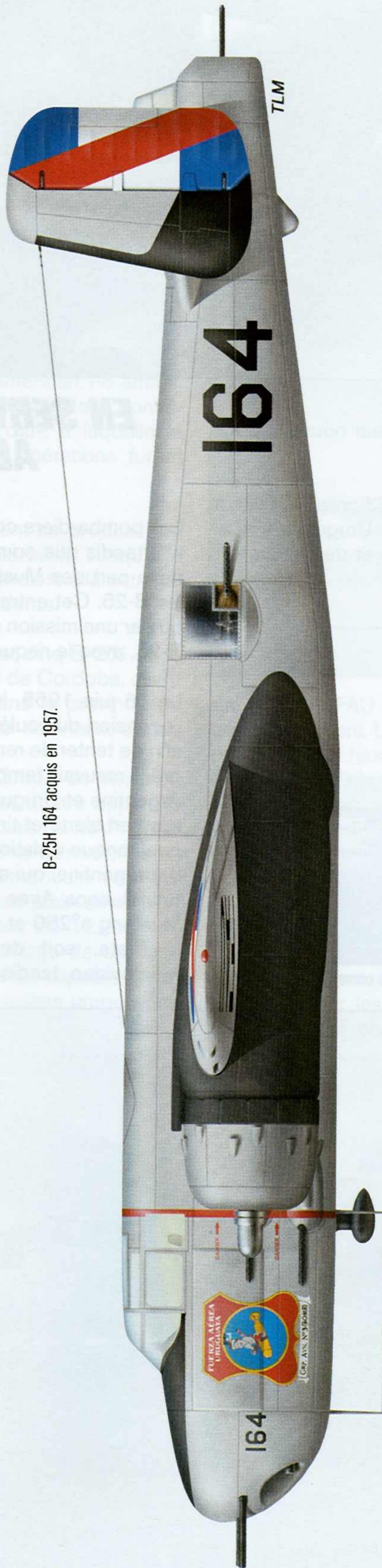
Vol de six B-25J et du B-25H au-dessus de Carrasco le 3 août 1961 : 162, 158, 151, 163, 156, 150, et 164, avec deux F-80 au roulage.



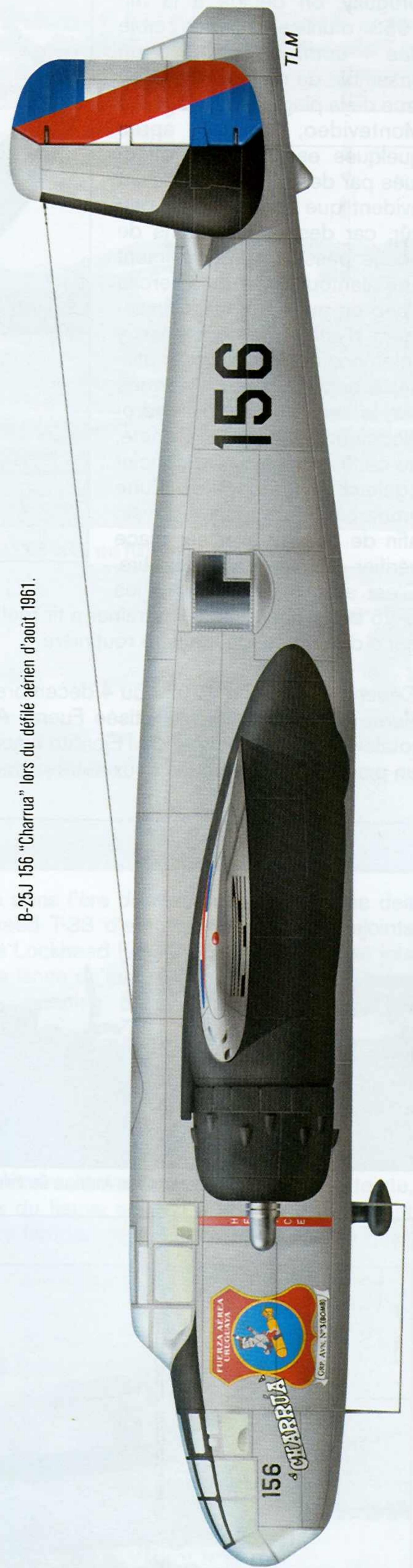
B-25J 162, acquis en 1957 qui a pris part aux vols de secours pendant les crues d'avril 1959.



B-25H 164 acquis en 1957.



B-25J 156 "Charrua" lors du défilé aérien d'août 1961.



Comme il n'existait encore aucun champ de tir en Uruguay, on décida à la mi-1953 d'utiliser comme cible des bombardements un ensemble de rochers situés en face de la plage de Carrasco, à Montevideo, mais après quelques essais de tir effectués par des Mustang, il devint évident que l'endroit était peu sûr, car des embarcations de pêche passaient fréquemment aux alentours. On en chercha donc un autre, tombant finalement d'accord avec Usinas y Teléfonos del Estado pour utiliser à cette fin l'île n°7 formée sur le lac du barrage hydro-électrique Rincon del Bonete, au centre du pays. On conclut également la location d'une embarcation qui s'y trouvait, afin de pouvoir aller sur place vérifier les résultats des tirs. C'est ainsi que peu après les B-25 commencèrent à s'entraîner à tir réel sur leur nouveau polygone d'exercice, de manière routinière.



EN SERVICE DANS LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

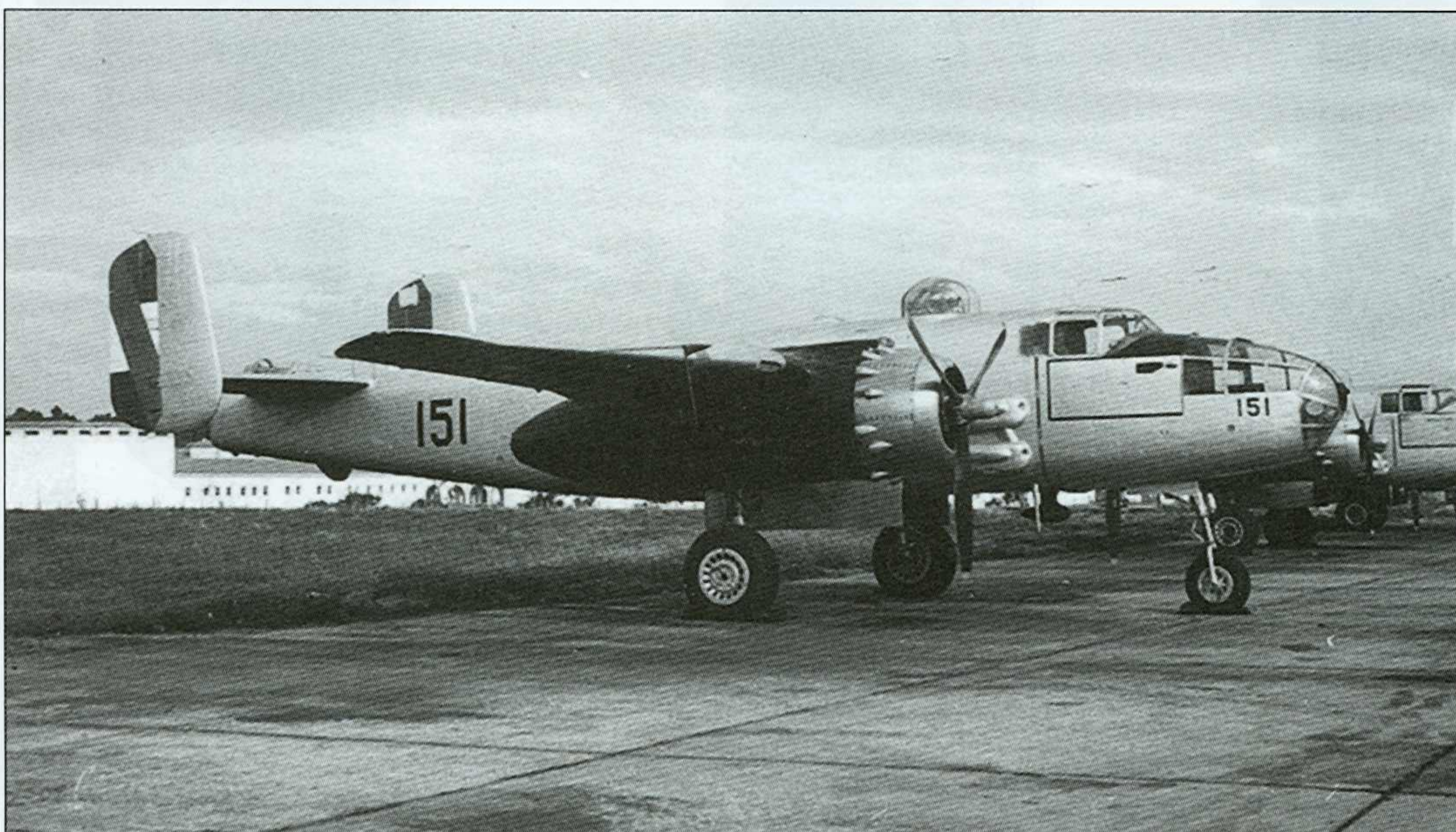
Cependant, la Loi n°12070 du 4 décembre 1953 créait la Fuerza Aerea Militar, ensuite rebaptisée Fuerza Aerea Uruguaya (FAU), totalement indépendante de l'Ejército Nacional, et désormais sur un pied d'égalité avec les deux autres armes.

Les bombardiers continuèrent donc leurs exercices de tir sur l'île n°7, tandis que commençaient aussi des exercices d'interception de la part des Mustang du Grupo de Aviacion n°2 (Caza) contre les B-25. Cet entraînement de routine allait bientôt être interrompu par une mission de caractère plus dramatique effectuée par les B-25, avec le risque de combats réels.

Le 16 juin 1955, la FAU eut ainsi son baptême opérationnel, à l'occasion du soulèvement révolutionnaire intervenu en Argentine afin de tenter de renverser le Président Juan D. Peron. A midi, malgré le mauvais temps qui régnait sur tout le secteur frontalier entre Argentine et Uruguay, et dès le début du soulèvement, la FAU fut mise en alerte et tint prêts ses avions de combat afin d'éviter une quelconque violation de son espace aérien par les avions de combat argentins, qui se trouvaient alors en pleine action sur la capitale Buenos Aires et ses environs. A 16h00 on fit décoller les Mustang n°250 et 252 pour patrouiller la zone côtière du Rio de la Plata, soit depuis le département de Colonia jusqu'à Montevideo, tandis qu'un B-25 se chargeait de la surveillance de



Le 155 pendant une escale en Amérique Centrale lors du convoi.



Le 151 à Carrasco en avril 1960.

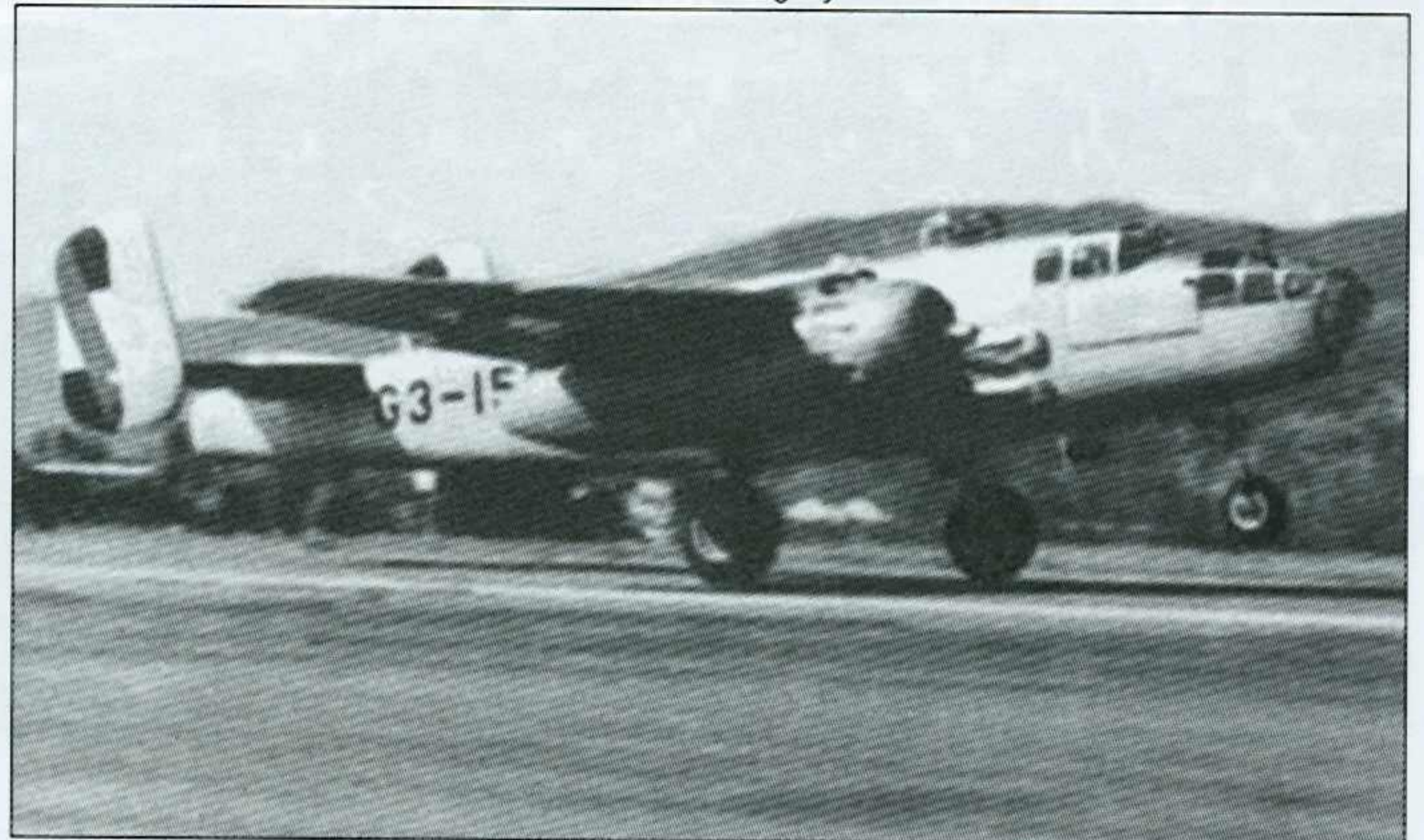
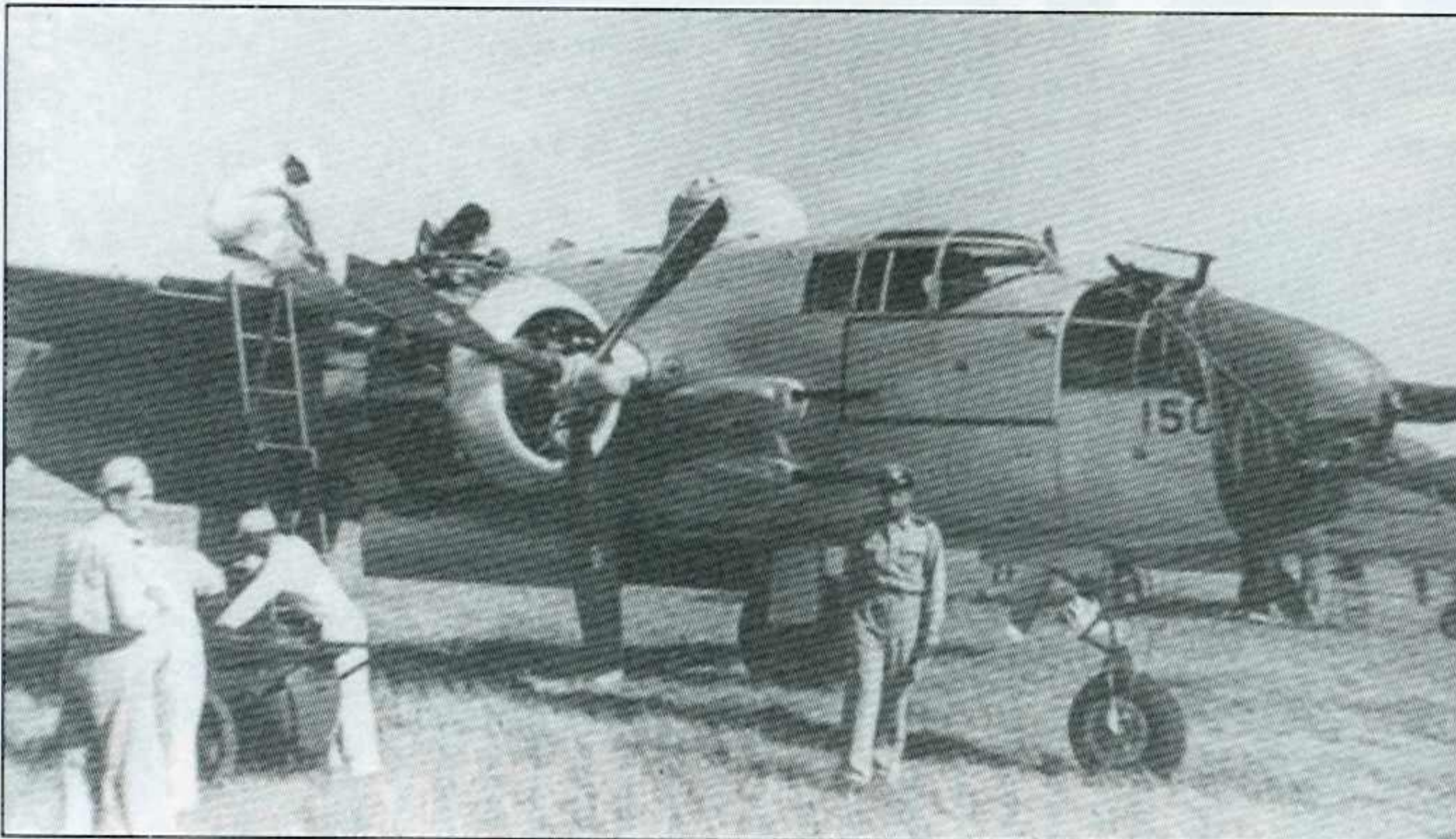
la frontière, le long du fleuve Uruguay, depuis son embouchure jusqu'à Cuareim, dans le Département d'Artigas, sur la frontière brésilienne. A cette occasion, et à la suite de l'échec du mouvement rebelle, 25 avions argentins de la Fuerza Aerea et de l'Aviacion Naval argentines vinrent se réfugier en Uruguay, mais seuls les Mustang entrèrent en contact avec eux.

Craignant que les forces argentines loyalistes ne franchissent la frontière à la poursuite des exilés, on mit en place des patrouilles à partir du 18 juin. Y prirent part les



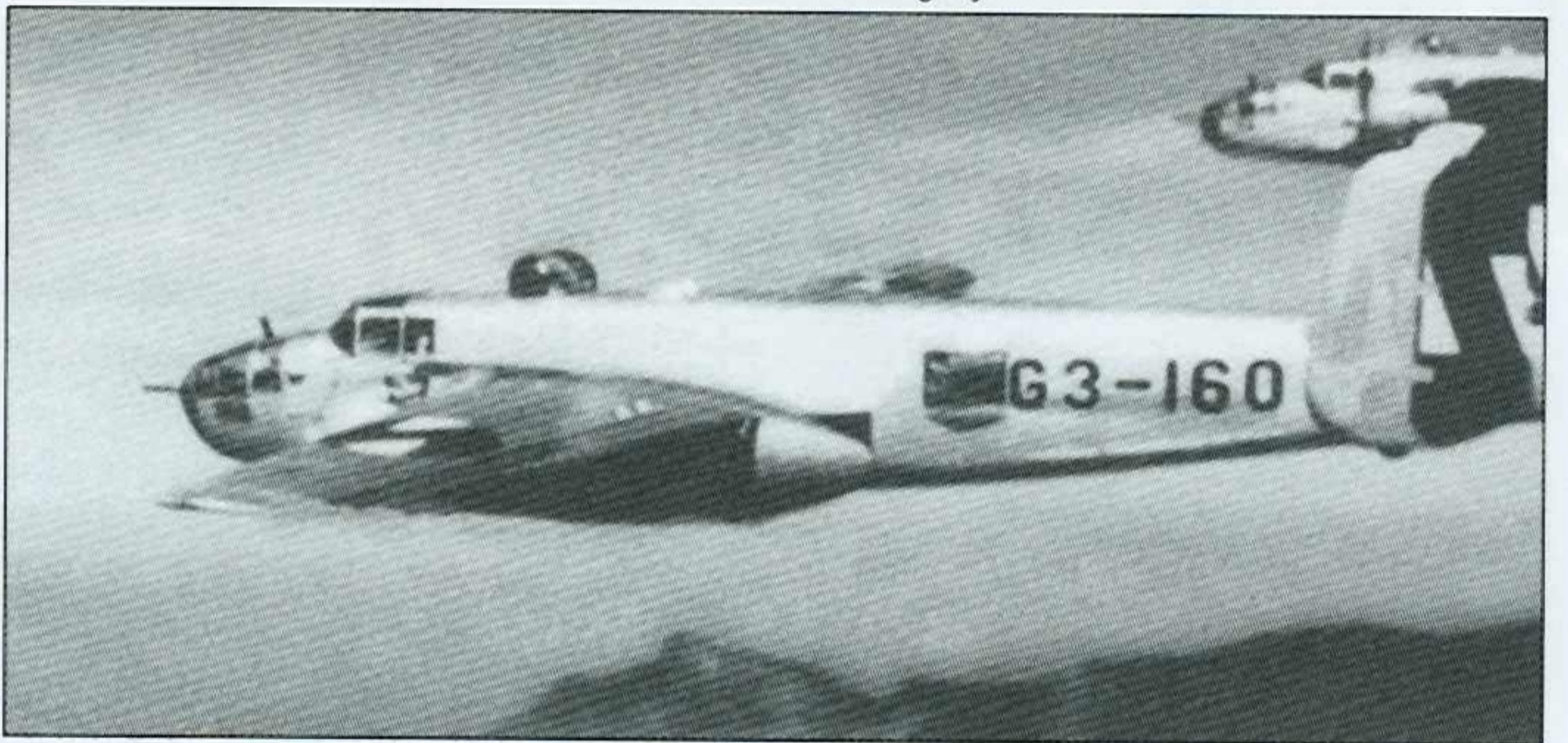
Entretien du 150 avant le vol.

Arrivée en Uruguay.



Le 160 en vol vers l'Uruguay.

Mustang et B-25, tandis que se formait le Grupo de Aviacion n°1 (Reconocimiento Tactico), avec douze North American T-6 armés. Les B-25 effectuèrent de nombreux vols tout le long de la frontière sur le fleuve Uruguay, jusqu'au 27 juin, date à laquelle la situation s'était calmée en Argentine, et les opérations furent suspendues.



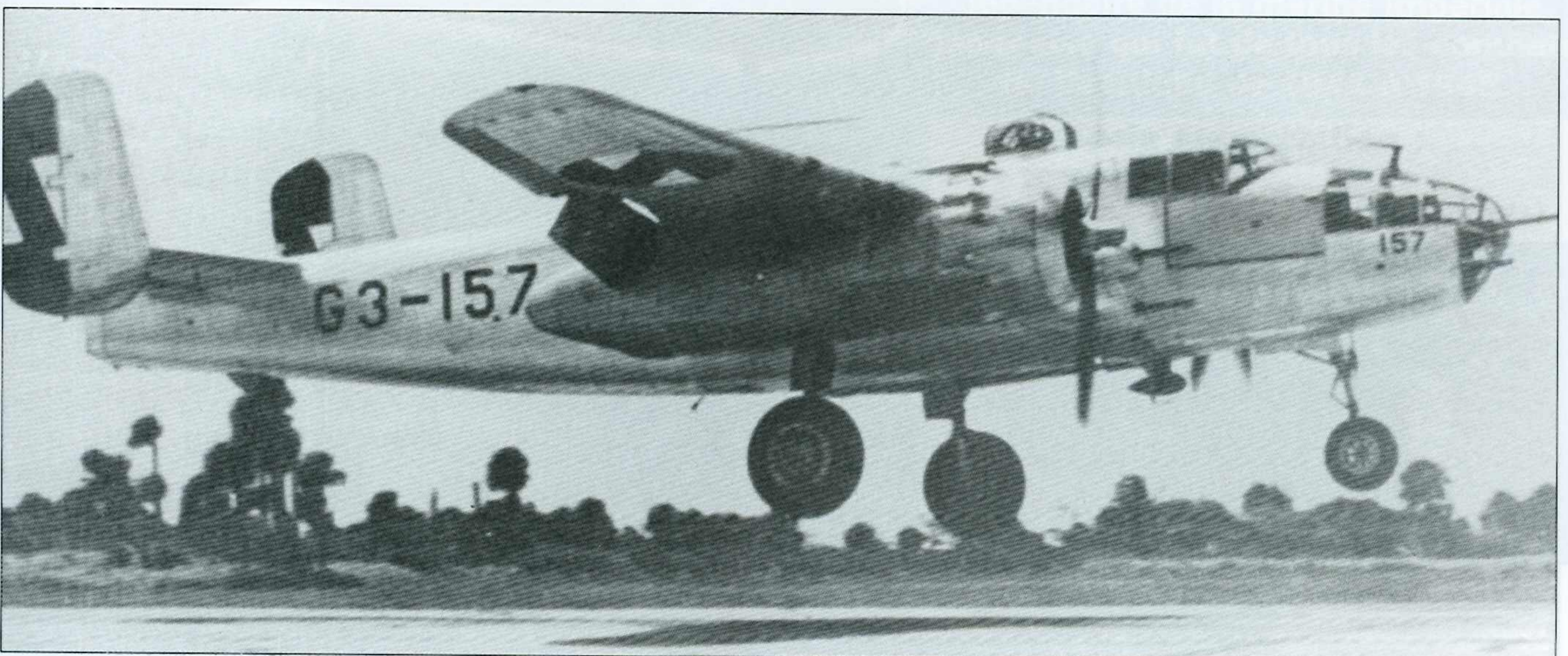
Mais le 16 septembre, un nouveau soulèvement se produisit en Argentine, et le B-25 reprit leurs vols de patrouille. Jusqu'à la fin de la révolution le 23 septembre, les bombardiers allaient multiplier leurs missions de surveillance, sans incidents.

Du 10 au 13 décembre 1956, quatre F-51D et cinq B-25J de la FAU firent une visite en Argentine à la province de Cordoba, avant d'en faire autant à la ville de Resistencia, dans la province du Chaco, effectuant ainsi la première sortie des nouveaux avions hors du pays.

En 1956, la FAU entra dans l'ère du réacteur avec l'arrivée des quatre premiers Lockheed T-33 d'entraînement, bientôt rejoints par quatorze chasseurs Lockheed F-80C Shooting Star. Les jets devinrent donc le fer de lance de la force aérienne tandis que les B-25 passaient au second plan, comme l'avaient déjà fait les Mustang.

Afin d'améliorer la capacité de combat du Grupo de Aviacion n°3 (Bombardeo), on décida en 1957 d'acheter quatre appareils supplémentaires, qui allaient être livrés par le biais du MAP. C'est ainsi qu'entre décembre 1957 et janvier 1958 arrivèrent trois B-25J immatriculés 161 à 163, et un B-25H immatriculé 164. Ce dernier, unique en Amérique Latine, avait un nez plein armé d'un canon T13E1 de 75mm et quatre mitrailleuses de 12,7mm, et avait un équipage de cinq hommes et une charge de bombes maximale de 1451 kilos. Comme les B-25J, il était capable d'emporter une torpille Mk.13 de 907 kg, mais les avions uruguayens n'en furent jamais dotés.

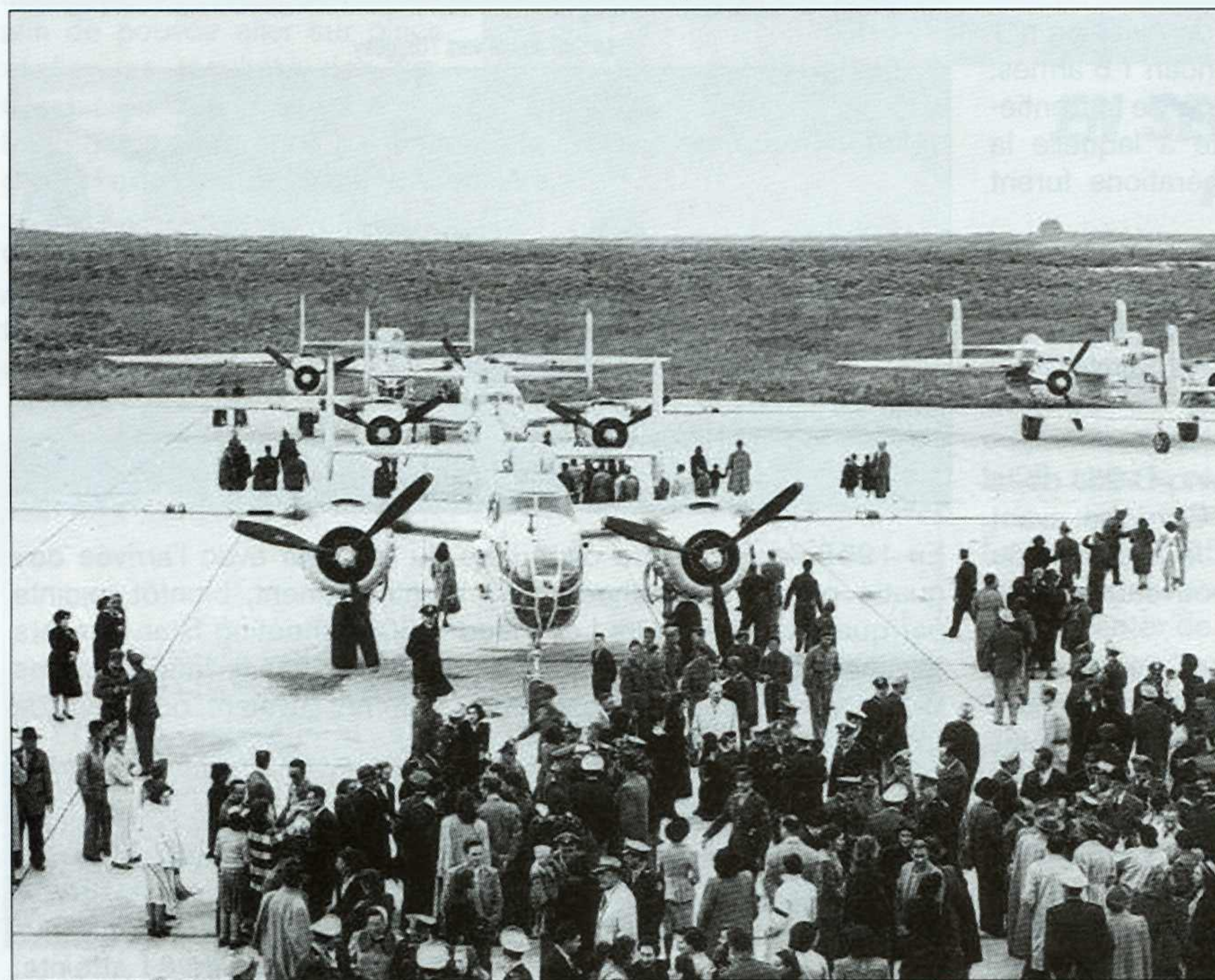
En 1959 ils intervinrent activement lors des inondations survenues au centre du pays. Début avril, de fortes pluies provoquèrent la crue des rivières, isolant les populations. Le 15, la première et alors unique centrale hydroélectrique du pays, le barrage de Rincon del Bonete, ouvrit ses vannes une fois la cote 81 atteinte, faisant monter les eaux du fleuve en aval à la cote 64, causant l'évacuation de plusieurs familles dans la localité voisine de Paso



Atterrissage du 157 à Carrasco.



Arrivée des B-25 à Carrasco le 10 juin 1950 à 14h30.



de los Toros. Le 18, un B-25 constata que l'île de Juanico était recouverte par les eaux : "Il n'a pas été aperçu de personnes, l'impression du pilote est qu'elles avaient déjà été évacuées. Il a été aperçu deux grandes barques et des canots amarrés sur l'île". Les jours suivants, les B-25 et les AT-11 effectuèrent des missions de transport, observation, et largage de vivres. Pendant l'une de ces missions, un B-25 volant le plus lentement possible largua du ravitaillement sur la localité de Toscas de Caragua, comme l'endroit était totalement isolé, selon les souvenirs du général W. Jackson. Le 21, un autre B-25, le 161, parachuta au même endroit 412 kg de ravitaillement, suivi du 162 qui largua 368 kg. Ces missions étaient fréquentes et avaient lieu en divers endroits du pays. Vers la fin du mois, les eaux commencèrent finalement à baisser, et les missions des B-25 prirent fin, les C-47 et les hélicoptères poursuivant les leurs.

Les Mitchell allaient petit à petit voler de moins en moins, les uns cannibalisés pour maintenir les autres en service. Vers la fin de leur vie opérationnelle, un bon nombre d'entre eux reçurent un nom, peint sur le nez à côté d'un grand insigne d'unité. Le 23 août 1961, les derniers d'entre eux allaient participer à leur dernier grand défilé aérien : il y avait là les n°150 "Guenoa", 151 "Yaro", 156 "Charrua", 158 "Tabare", 162 "Chana", 163 "Arachan" et 164 "Boanes", qui survolèrent en formation la ville de Montevideo et les environs de l'aéroport de Carrasco. La fin des vols intervint en 1962, et la désactivation définitive dès l'année suivante. On trouvait encore en 1964 deux appareils laissés à l'air libre sur la Base Aerea n°1 de Carrasco, mais malheureusement aucun d'eux ne fut conservé, et c'est pourquoi la Força Aerea Brasileira offrit en 1977 à l'Uruguay le B-25J ex-USAF 43-27847, et ex-FAB 5087, aujourd'hui conservé au Museo Aeronautico de Carrasco, avec l'immatriculation de fantaisie 156.

Les auteurs remercient MM. Jorge Cobas et Gabriel Llado pour leur assistance.

