

Aeronaves

de la
Aviación Militar del Uruguay

F-51D Mustang



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotoviejo



F-51D *Mustang*

en la

Fuerza Aérea Uruguaya

por el Tte. 1º(Av.) Juan Maruri



Imagen de FAU Virtual Uruguay



Contenido

Adquisición y transporte en vuelo de los aviones F-51D	4
Instrucción de vuelo en USA.....	5
Los F-51 en vuelo a Uruguay.....	6
El Grupo de Aviación Nº2 (Caza)	8
Nuevos pilotos de Mustang.....	10
La revolución argentina de junio de 1955	12
Los accidentes en F-51 Mustang	15
Segunda época de los F-51.....	17
Los F-51 en el Grupo de Aviación Nº1 (Rec. Tác.)	18
El fin de los Mustangs.....	20



Adquisición y transporte en vuelo de los aviones F-51D

Estos 23 aviones que llegaron en vuelo a partir del 22 de noviembre de 1950 y dos más que arribaron en barco más tarde, fueron adquiridos de acuerdo al “Convenio de Préstamos y Arriendos” con los EE.UU. de América, mediante el contrato W-ANL-(MP-1)-466 URUGUAY 33 (parte I y II) firmado en marzo de 1949. Esta compra dispuesta el 28 de agosto de 1948, con carácter urgente, por el Ministerio de Defensa Nacional, fue autorizada por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 12556 de fecha 29 de octubre de 1948, al gasto de U\$S 865.000. Este grupo de 25 aviones F- 51 D, formaba parte de la adquisición de una totalidad de 39 aviones (tres C-47, once B-25 y veinticinco F-51). Con esta compra Uruguay se ponía al día con su Aviación Militar (ver: La situación geopolítica), siendo este uno de los antecedentes más importantes para la futura creación de la Fuerza Aérea en diciembre de 1953 y para la creación del Grupo de Aviación Nº2 (Caza) en mayo de 1951, pues los F-51 como era lógico de esperar pasaron íntegramente a este Grupo de Aviación.

Luego de efectuada esta adquisición, se nombra una Misión Permanente de Recepción de Material de Vuelo en los Estados Unidos, dependiente de la Misión Aérea en dicho país. Como Jefe de esta Misión Permanente fue designado el May. Erling Olsen Bøje, quien se ocupó de la recepción en Kelly Field, San Antonio, Texas a mediados de noviembre de 1949, de los aviones F-51. Como miembro de esta Misión Permanente lo acompañó desde Washington, el Cap. Fernando R. Blanco, quien quedó a cargo de la entrega de estos aviones a la Grand Central Airport Co. De los Angeles, y del contralor de los trabajos a realizar por dicha compañía para preparar a estos aparatos para el vuelo a California, donde esta compañía pondría a punto, colocaría Radio Compás, y los prepararía para el entrenamiento de los pilotos uruguayos y su posterior vuelo al Uruguay.

Ver: El Ferry del 50

El 12 de agosto de 1949, se nombra por el Decreto Nº 14236 del Poder Ejecutivo las tripulaciones aéreas y terrestres que intervendrían en la traída de estos aviones en vuelo, y en su mantenimiento. Y el 20 de diciembre se nombró el Jefe del Agrupamiento de Caza, Tte. Cnel. (PAM) 2 Carlos M. Sención, designándolo a su vez Agregado Militar y Aeronáutico Adjunto a la Embajada del Uruguay en los EE.UU de América, para que, con este nombramiento diplomático, se facilitara su gestión ante las autoridades de los EE.UU. y con la de los países que sobrevolarían las formaciones a su mando.

Luego de conocida la nómina de los pilotos designados para esta misión, éstos comenzaron su entrenamiento, en las diferentes unidades donde se encontraban, sobre todo en aviones AT-6 y en la cabina trasera, dada la característica de los F-51, con su nariz tan larga y tren convencional, lo cual dificultaba la visibilidad en el aterrizaje. Para tal fin se creó un Comando de Adiestramiento, dependiente de la Dirección General de la Aeronáutica Militar y en cada Unidad, un Grupo de Adiestramiento.

Como el Cap. Fernando R. Blanco, se encontraba en los EE.UU. en la Misión Permanente desde enero de 1949, y había sido seleccionado para traer en vuelo un F-51; en 1941 había hecho el Curso Básico en BT-13, y el de Vuelo Avanzado y el de instructor en AT-6, recibiendo

las alas y el brevet de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos, por lo cual no tuvo problemas para volar dentro de ese país; para entrenarse y estar en condiciones de volar el “Mustang” la Misión permanente arrendó un AT-6B de la Inman Air Service Inc. Con el que hizo algunos entrenamientos comenzando a volar en F-51 a partir del 30 de junio de 1950 en el aeródromo del Glendale, que era de reducidas dimensiones.

Algo semejante pasó con el Cap. Alfredo Lamela, para realizar la transición al F-51, quien, aunque no estaba en la nómina de pilotos también voló estos aviones También el Tte.Cnel. Carlos M. Sención, arribó antes que los demás pilotos a Glendale y comenzó a volar en F-51 a mediados de julio de 1950, realizando todo el entrenamiento en ese avión, que luego efectuarían los demás aviadores seleccionados.



Este Decreto del 12 de agosto de 1949, fue modificado por el N° 15.798 del 13 de junio de 1950, cambiando la nómina de los pilotos y los especialistas, quedando compuesta de la siguiente manera:

Pilotos

Tte.Cnel. Carlos M. Sención, May. Mario S. Arenas, Cap. Fernando R. Blanco, Cap. Alcides J. Rovira, Cap. Danilo Sena, Cap. José Pérez Caldas, Cap. Julio C. Urbín, Cap. Dante Paladini, Tte.1º Francisco A. Otero, Tte.1º Beethoven P. Montagne, Tte.1º Humberto R. Bia, Tte.1º Luis A. Baró Graf, Tte.2º Carlos Mercader, Tte.2º Ademar M. Prego Alonso, Tte.2º Saúl Da Silveira, Tte.2º Angel Arriera, Tte.2º Pedro R. Rivero, Tte.2º Francisco A. Rivas, Tte.2º Jorge A. Borad, Tte.2º Federico G. Ortiz, Tte.2º Roberto H. Mascaró. Tte.2º Walter Machado. Alf. Dewar Viña. Alf. Luis A. Charquero. Alf. Hebert Pampillón. Alf. Walter Samarello. Alf. Oscar M. Musto. Alf. Servando Culshaw.

Especialistas

Tte.2º Leonardo Sívori, Alf. Asdo. Rómulo Pérez, Sgto.1º Asdo. Angel Gibiaqui, Sgto.1º Asdo. Doroteo Fernández, Sgto. Asdo. Enrique Ariono, Sgto. Asdo. William Godoy, Cbo. Asdo. Próspero Dameno, Cbo. Asdo Luis Marenales, Cbo. Asdo. Benjamín Vaz Píriz, Cbo. Asdo. Rogelio Espinosa.

Estas tripulaciones parten del Uruguay rumbo a los EE.UU. en aviones C- 47 de la Aeronáutica Militar, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo), que era el único Grupo de Aviación existente en esa época. Para efectuar este largo viaje, se usaron dos C-47, llevando cada uno su contingente de pilotos y técnicos. El primero arriba a Glendale en Los Ángeles el 15 de julio de 1950, en el C-47 N° 509, y el segundo contingente arriba el 6 de agosto, en el C-47 N° 510.



Instrucción de vuelo en USA

A los pocos días de su arribo a Los Angeles, se comenzó con la instrucción teórica, que se realizó en la sede del Grand Central Airport Co. en Glendale. A su finalización, que para el primer contingente fue alrededor del día 20 de julio y para el segundo después del 10 de agosto, se comenzó a volar en el aeródromo de Palmdale, que quedaba a unos 200 Kms. de Los Ángeles, pues los F-51 habían sido llevados a ese campo, a medida que iban quedando prontos de su reacondicionamiento. Para ir diariamente a ese aeródromo y regresar nuevamente al cabo del día a Los 4 Angeles, se usaban las mismas camionetas rural Chevrolet, adquiridas desde que estaba la Misión de los B-25 y también se usaban los C-47, que como el 511 estaba en Glendale recibido en el mes de abril; el Jefe de la Misión de los C-47, el Tte.Cnel. Ramón Irazábal, realizó algunos de esos vuelos.



Los instructores fueron tres oficiales de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América, los capitanes James Mitchell y Donald Holt, y el Tte.1º Gabriel Bartholomew, contratados y el Cap. Fernando R. Blanco.

Se dividió el Agrupamiento en tres Grupos con otras tantas Escuadrillas, organización que se mantuvo hasta llegar a Montevideo. La instrucción era semejante a la que se impartía en Carrasco en los años cincuenta, ya creado el Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) desde que se comenzó a largar “solos” a nuevos pilotos en 1954, con entrenamiento en cabina trasera de AT-6 y, luego solos en F-51, vigilados y fiscalizados por un “control móvil”, que se instalaba en la cabecera de la pista en uso.

Luego de la primera salida y con unas pocas horas de entrenamiento en forma solitaria, ya se comenzaba a volar en formación, siempre con uno de los instructores americanos oficiando de guía. De esta manera se hizo acrobacia, “carrera del ratón”, navegación en escuadrilla, vuelo de altura, etc. El período de instrucción se extendió hasta el día 25 de setiembre, quedando prontos todos los pilotos para efectuar el largo vuelo de retorno al país, luego de volar más de veintiocho horas cada uno.

Con todos los oficiales del Agrupamiento, se hizo una distribución de tareas, acordes a nuestra organización en Uruguay y a las características del avión y el cometido, al igual como se había hecho con la misión de los B-25. Se nombraron oficiales de depósito, de operaciones, de meteorología, de mantenimiento, de armamento, etc.

Paralelamente a los cursos teóricos que recibieron los pilotos, a los técnicos a su vez se les impartió un entrenamiento, para adaptarlos a la nueva máquina.



Línea de F-51 en Palmdale

Los F-51 en vuelo a Uruguay

En los Estados Unidos, luego de finalizado el entrenamiento de vuelo y de preparado el viaje de los F-51 hacia el Uruguay, se embarcaron todas las herramientas, armamentos, repuestos y accesorios en los tres C-47 que estaban en Glendale, Nos. 509, 510 y 511, que acompañarían a cada uno de los tres Grupos en que se dividió el Agrupamiento para este vuelo. Estos Grupos tomaron los nombres de Rojo (tenía pintado el cono de la hélice de ese color) que era el Nº1 y estaba al mando del May. Mario S. Arenas; Blanco que era el Nº 2 y estaba al mando del Cap.

Fernando R. Blanco; y por último Azul, que era el Nº 3 y estaba al mando del Cap. Danilo Sena. Estos tres Grupos a su vez tenían pintados los conos de sus hélices con sus colores respectivos, además cada aparato llevaba pintado el grado y nombre de su tripulante del lado izquierdo, inmediatamente debajo del parabrisas.

También venía una Sección, compuesta por dos aviones, fuera de estos Grupos, eran el Comandante del Agrupamiento, Tte.Cnel. Carlos M. Sención, en su F-51 Nº 254 y el Cap. Julio C. Urbin, su ayudante, en otro F-51.



Arenas Paladini Baró Musto Prego Mascaró Rivas Pampillón



*Machado Perez Caldas Blanco Urbin Borad
Charquero Da Silveira*



Los Grupos se dividieron en Escuadrillas, y se nombró Comandantes de Escuadrilla a los Capitanes y Tenientes 1eros. Como sobran 3 pilotos, los de menor jerarquía se turnaban en las diferentes etapas.

Los North American F-51D, “Mustang” eran aviones de caza monoplanos, monoplazas, de tren convencional, con motor Rolls Royce “Merlín” V-1650-7 fabricados por Packard, de 1735 HP, con hélice cuatripala. Su velocidad máxima era de .75 Mach y estaba armado con seis ametralladoras .50 y también llevaban dos bombas de 500 libras o seis cohetes de cinco pulgadas.

Sus números de serie y matrículas eran los siguientes, teniendo en cuenta que los matriculados 264 y 273 fueron los que, recuperados por el seguro tras accidentes en USA, llegaron más tarde por vía marítima.

<i>Matr.</i>	<i>No. Serie</i>	<i>Matr.</i>	<i>No. Serie</i>	<i>Matr.</i>	<i>No. Serie</i>
250	44 - 63518	258	44 - 63530	266	44 - 63593
251	44 - 63392	259	44 - 63535	267	44 - 63594
252	44 - 63476	260	44 - 63549	268	44 - 63611
253	44 - 63478	261	44 - 63553	269	44 - 63613
254	44 - 63485	262	44 - 63559	270	44 - 63615
255	44 - 63492	263	44 - 63574	271	44 - 63618
256	44 - 63508	264	44 - 63575	272	44 - 63640
257	44 - 63517	265	44 - 63577	273	44 - 63750
				274	44 - 63807

El primer Grupo que sale hacia Montevideo, fue el Nº1, Rojo, al mando del May. Mario S. Arenas, el día 18 de octubre, con ocho aparatos.

El segundo que sale es el Nº 3, Azul, al mando del Cap. Danilo E. Sena el día 20 de octubre, este Grupo solo con seis aviones, pues uno de ellos el 273, el día anterior en un vuelo de prueba, tuvo un problema de carburador, teniendo el piloto que aterrizar con la potencia trabada quedando corta la pista de Palmdale, lo que le significó serias averías, saliendo ileso el Tte.1ero. Beethoven P. Montagne, que era su tripulante, por lo que el aparato quedó en manos del seguro para su reparación y llegó más tarde en barco a Uruguay. El último Grupo en partir de Palmdale hacia Uruguay, fue el Nº2, Blanco, el día 31 de octubre al mando de su Jefe el Cap. Fernando R. Blanco, con ocho aviones. En la primera etapa, a la hora y media del decolaje, en las cercanías de Tucson, Arizona, cruzando elevaciones de 7.000 y 8.000 pies, un avión del Grupo, el Nº 264, piloteado por el Alf. Dewar Viña, se le produce una “panne” de motor, por lo que tiene que efectuar un aterrizaje forzoso, elige un valle de un río, quizá el único campo apropiado y aterriza con toda fortuna, saliendo ileso de este trance; el avión luego de recuperado por el seguro, llega en barco a Montevideo.

Los tres Grupos y la Sección, mantuvieron un itinerario igual para todos, salvo los aterrizajes no previstos por alguna falla. La ruta seguida fue por el Atlántico y las etapas diarias fueron las siguientes: Palmdale – El Paso – San Antonio, Texas San Antonio – Mobile, Alabama Mobile – Tampa, Florida Tampa – Camagüey, Cuba – Antigua, isla británica Antigua – Aguadillo, Puerto Rico Aguadillo – Puerto España, Trinidad Puerto España – Georgetown, Guayana Británica – Belem, Brasil Belem – Fortaleza – Recife Recife – Bahía Bahía – Río de Janeiro Río de Janeiro – Porto Alegre – Carrasco 7 El Grupo Rojo arriba el



día 22 de noviembre a Carrasco; el Grupo Nº3, Azul el 23 de noviembre; el Grupo Nº2, Blanco, el día 4 de diciembre de 1950. Este vuelo fue de 10295 millas terrestres, partieron veinticuatro aviones de Palmdale y arribaron veintitrés a Montevideo, más los tres C-47 que acompañaron a los Grupos, donde venían los técnicos y los tripulantes que en esas etapas no volaban en los F-51. El día 4 de diciembre, con la llegada del último Grupo a Carrasco, se realiza una ceremonia, en la cual están presentes los veintiocho pilotos y técnicos que intervinieron en esta misión, cumplida con total éxito.

El Grupo de Aviación Nº2 (Caza)

Al conjunto de los aviones F-51, se les llamó desde un primer momento “Agrupamiento de Caza”, esa denominación se continuó usando hasta que se aprobara el 8 de mayo de 1951 la creación del Grupo de Aviación Nº2 (Caza); cuando esto ocurrió (en realidad un poco antes ya se usó esta última y definitiva denominación) se fue organizando como Unidad y en el mes de junio de 1951, cuando se realiza una nueva distribución de los aviones de la Aeronáutica Militar, como era lógico, se le asignan los 25 F-51 (ya estaban en Uruguay los dos accidentados en los EE.UU. de América, el 264 y el 273), a la nueva Unidad, al igual que Oficiales, mecánicos y personal, siendo su primer Jefe el May. Fernando R. Blanco, quien había venido desde los Estados Unidos de América, piloteando el 259, al mando del “Grupo Blanco”.



Los F-51 permanecieron en el Grupo de Aviación Nº2 (Caza) hasta el año 1958, en que pasaron a servir en el Grupo de Aviación Nº1 (Reconocimiento Táctico) activado nuevamente y para siempre, con los “Mustang” como primera dotación estable (este Grupo nació por necesidades operativas en 1955 con 12 aviones AT-6 y tuvo una muy efímera vida, del 17 al 29 de junio de 1955, creándose por Decreto Nº 23867 de fecha 5 de agosto de 1955, sin que en realidad existiese hasta enero de 1958).

Por lo tanto pertenecieron en la Aeronáutica Militar y a partir del 4 de diciembre de 1953, en la Fuerza Aérea Militar (luego Fuerza Aérea Uruguaya), a dos Unidades de Vuelo.

Su vida en el Grupo de Aviación Nº2 (Caza) comenzó entonces, en mayo de 1951. No era un avión de fácil mantenimiento, sin embargo a pesar de la dificultad en que se vieron envueltos los encargados de mantenimiento, por la falta de repuestos, partes, refrigerantes (glicol), etc. los aparatos se iban conservando en orden de vuelo en un no muy bajo porcentaje, a veces dependiendo de la buena voluntad de algún piloto de línea aérea quizá nostálgico ex piloto de caza (varias veces prestaron su ayuda los aviadores de la British Overseas Airways Corporation, que por aquellos años llegaba a



Carrasco, y usaban la Plaza de Armas de la Base Aeronáutica N°1 como plataforma), que a pedido de 11 los oficiales del Grupo, traían pequeños partes o bujías, con dinero de la Unidad, a su regreso de Europa o los Estados Unidos de América, para dejar en orden de vuelo algún F-51. De cualquier manera, esto tenía altibajos, dependiendo también de algún embarque que se recibía de repuestos. Por ejemplo, en abril de 1952 sobrevoló el cielo de Durazno una formación de nueve F-51, como así lo atestigua una fotografía que tomó el extinto amigo Rómulo Pomi (Aviador y fundador de los Campos de Pando y de Durazno en la época de la Aeropostale y Air France).



Esta situación que se vería revertida más adelante, casi dos años después, tomó otro cariz, el día 30 de junio de 1952, pues ese día se suscribe entre el gobierno de la República y de los Estados Unidos de América un “convenio de asistencia militar”, el cual fuera refrendado por la Asamblea General, el día 6 de junio de 1953.

De esta manera se inyectó una gran esperanza entre los integrantes de la Aeronáutica Militar y sobre todo en los integrantes del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) que es el que nos interesa ahora.

Pensando en la posibilidad futura de que todos los aviones del Grupo N° 2 vayan quedando en orden de vuelo, en 1953 su jefe solicitó un avión AT-6 a la Base Aeronáutica N°1 para entrenar a sus aviadores que no habían volado el F-51, con el fin de ir sacándolos en este avión.

Lamentablemente en agosto ocurre un accidente con el AT-6, donde pierden la vida dos integrantes del Grupo en preparación para salir en F- 51, lo que retrasó hasta 1954 la salida “solo” de nuevos pilotos. No obstante, el entrenamiento de los pocos pilotos de F-51 asignados al Grupo se mantuvo, realizando todavía ejercicios inéditos en este avión, como por ejemplo el entrenamiento con su armamento. En 1953 era el oficial de armamento el Tte. 1º Walter Samarello, quien se encontró con que, en el depósito del Grupo, existía el material necesario para armar los 25 aparatos, cada uno con 6 ametralladora .50, portabombas y las correspondientes miras y lanzacohetes, todo encajonado, por lo que luego de clasificarlo, se abocó a la tarea de armar los aviones en orden de vuelo, ayudado por el Sgto. 1º(PAM) Elio Cufre y el Cabo Carlos Flores quienes habían realizado cursos de armamento. Para lograr la



armonización de las ametralladoras, se solicitó al Arsenal de Guerra, que 12 confeccionara un panneau, de acuerdo a las normas exigidas para que el tiro se realizara de tal manera, que la salva de todas las ametralladoras se uniera en un punto a mil pies de distancia del avión en vuelo.

Paralelamente se fueron pintando en las alas las tres rayas negras, convergentes hacia la cabina, que sirviera como guías para comenzar el viraje, a las diferentes alturas (3000, 7000 y 11.000 pies de altura), con el fin de realizar los padrones de ataque a objetivos terrestres. Lo primero que se usó como polígono fueron las “Pipas” de Carrasco, conjunto de rocas que emergen del río, frente a la playa de Carrasco.

Luego de un pasaje bajo con el fin de inspeccionar si había pescadores en la zona, se efectuaba el ejercicio. El primero se realizó con el F-51 N° 258 el día 23 de setiembre de 1953 (según los recuerdos del Cnel.). Samarello, basado en su libro de vuelo, que nunca dejó de llevar mientras voló). Como este lugar para realizar las prácticas de tiro no era lo suficientemente seguro y alejado, se gestionó con la UTE (Usinas y Teléfonos del Estado) el uso de una isla arenosa que llevaba el número 7, de las del lago de la presa del Rincón del Bonete, alejada y solitaria en este gran lago artificial y además, un pequeño remolcador que prestaba servicios en el lago con el cual se pudo instalar en la isla N°7, un panneau para tiro desde los aviones. El origen de esta gestión en UTE y su posterior autorización, tuvo lugar tiempo antes entre el May. Remo Laporta, en aquel entonces prestando servicios en el Estado Mayor de la Aeronáutica Militar y el Ing.Agr. Tanoira encargado de la Forestación de las islas del lago del Embalse del Río Negro y amigo del May. Laporta, quien ayudó mucho a la Aeronáutica Militar, por esa amistad y también por haberse autorizado favorablemente una serie de fotografías aéreas de las islas y el lago por él solicitadas, lo que por varios años vino a solucionar este tipo de problemas para la Aeronáutica y luego Fuerza Aérea (como gentilmente nos relatará el Brig. Gral. (Av.) Don Remo Laporta, en una de las visitas que le hiciéramos en su residencia). En octubre de 1953 ya se realizaron los ejercicios en la isla N°7 y en diciembre con prácticas de bombardeo con bombas de ejercicio de 100 lbs.



Además de prácticas de tiro, por primera vez en nuestro país (en estos aviones) en octubre se realizaron vuelos de altura, contándose para eso con oxígeno medicinal adquirido en plaza, con el cual se pudo cargar los tanques de baja presión del avión.

Las posibilidades de un buen entrenamiento en los F-51, fue incrementándose a medida que pasaban los meses y se iba recibiendo los repuestos necesarios para ir poniendo en orden de vuelo a los aviones, gracias al M.D.A.P. (Pacto de Ayuda Mutua con los Estados Unidos de América), activado a fines de 1953.

Nuevos pilotos de Mustang

En mayo de 1954, comenzaron el entrenamiento en avión AT-6 dos jóvenes pilotos, uno nuevo en el Grupo, el Tte. 2do. Gabriel Sigillito, recién llegado de la Base Aérea N°2 y el otro ya con destino en la



Unidad desde antes, el Sgto.1ro.(PAM) Elio Cufre, quienes luego de un buen aprendizaje en cabina trasera del AT-6 y teoría del F-51, quedaron prontos y realizaron su primer “solo” en el mes de junio, ayudados por un control móvil instalado en la cabecera de la pista en uso, desde el cual el Jefe de Operaciones (el Cap. de la Derecha, que era el Cap. Humberto R. Bía) y el instructor el Tte. 1º Walter Samarello, daban las indicaciones al aterrizaje y en general durante todo el vuelo, que se regía por una cartilla que se llevaba en la pierna izquierda, sobre una madera atada en ella. En el primer vuelo que tenía una duración de una hora, se ascendía hasta los 12.000 pies, haciendo virajes en trepada a la velocidad de 170 mph normal, realizando anotaciones en la cartilla de temperaturas, presión, etc. del



motor, lo cual sorprendía, pues pasaban las alturas indicadas para hacerlas, sin tiempo, por la rapidez que se trepaba. En la altura ordenada de 12.000 pies, se hacían cuatro aterrizajes simulados, como si la pista estuviera a 11.000 pies (normalmente se terminaba a 10.500, lo que ponía nerviosos a los neófitos, pensando que se había hecho un agujero de 500 pies) con Flap y tren abajo, se practicaba por lo menos cuatro veces “ dar motor y seguir volando” y luego planeos con Flap y tren abajo hasta los 6.000 pies y se regresaba a Carrasco para el aterrizaje, el que se hacía (por lo menos en los primeros años) luego de un pasaje a 1.000 pies de altura sobre la cabecera de la pista en uso, donde estaba el control móvil, realizando un viraje vertical a la izquierda en descenso y se trataba de aterrizar (no todos lo lograban de entrada, muchos tenían que dar motor y venir nuevamente, algunos tuvieron que hacerlo hasta seis veces, lo que ponía nervioso a todo el mundo. Más tarde esto se abandonó, y en los “solos” se venía normalmente y de lejos, cosa que facilitaba el aterrizaje).



A fines de mayo comenzaron el entrenamiento, otros dos jóvenes pilotos, se trataba del Alf. Nery Egaña que venía de la Escuela Militar de Aeronáutica y el Alf. Juan Maruri de la Base Aérea Nº2, quienes quedaron prontos y salieron el día 2 de julio de 1954 en los F-51 Nº264 y 273, luego del consabido examen teórico y de cabina con ojos vendados, el día 30 de junio (día en que Uruguay jugaba su chance de llegar a la final en el Campeonato del Mundo en Suiza, contra Hungría, por lo que los protagonistas de



este examen apuraron al máximo su finalización para poder escuchar a Carlos Solé, como relataba este gran partido en que se perdió por el alargue). De esta manera el Grupo tenía ya cuatro nuevos pilotos de F-51 (los primeros en el Uruguay, desde que llegaron a fines de 1950).

El entrenamiento se fue transformando en excelente, el que esto escribe voló en el mes de julio de 1954, 45 horas cuatro décimas, incluido el Desfile del 18 de Julio sobre Montevideo, a baja altura, donde volaron todos los pilotos de F-51 del Grupo, que éramos siete, quedando en tierra solo el Jefe.

A medida que pasaban los meses nuevos pilotos salían “solos” y comenzaban el entrenamiento de pilotos de combate, con mucha acrobacia, “carrera del ratón” formaciones, vuelo de altura, tiro real en la isla Nº7, tiro y combate simulados, intercepción en combinación con los B 25 del Grupo de Aviación Nº3 (Bombardeo), vuelos de navegación en formación, etc. Más o menos, luego de los cuatro primeros, salieron “solos” los alférez Juan A. Dobrich (uno de los pilotos que más voló en F-51, de los que salimos en Uruguay), Daniel Yates, Ismael Tello, Jorge Thomasset, Luis Luca, Miguel Lagrotta, Wilder Jackson, Juan A. Barú, Víctor Alvarez, Amílcar Ruiz, etc..

El entrenamiento, como se expresó más arriba, era excelente, por lo que se comenzó a realizar maniobras misceláneas, como hacer por primera vez en el país acrobacia en formación. El 25 de octubre de 1954 en una formación de tres aviones, piloteados por: Tte. 1º Walter Samarello, de guía, Tte.2º Gabriel Sigillito a la izquierda, y Alf. Juan Maruri a la derecha, por primera vez se tira el looping y el retournement en formación, perfeccionando poco a poco las maniobras, comenzando el 3 de noviembre a realizarlos con 4 aviones en rombo, sumándose el Sgto. 1º Elio Cufre o el Tte. 2do. Nery Egaña, en el lugar del “Farolito”.

La disponibilidad de aviones aumentaba día a día, llegando a haber 16 en orden de vuelo, una suma quizá única, a fines de 1954, con pilotos de otras Unidades se hacen formaciones de hasta 12 aviones, comandadas por el Jefe del Grupo que era el May. Dante Paladini, con su Jefe de Operaciones, el Cap. Jorge Borad. Dado que había más aviones que pilotos, para “satisfacer el ego” de los nuevos, hechos en el Uruguay, se autorizó a pintar el nombre de cada uno, del lado izquierdo (por donde se subía) en la parte delantera, inmediatamente debajo de la cubierta corrediza de la cabina, como lo habían hecho los que los habían traído en vuelo de los EE.UU.; el avión que llevó el nombre Alf. Juan Maruri, fue el 255 (era considerado de los que más fallaba y muy caluroso).



Emblema de la escuadrilla de Samarello

La revolución argentina de junio de 1955

El día 16 de junio de 1955, de mañana, la Armada Argentina, apoyada por efectivos del Ejército y la Fuerza Aérea Argentina, se rebelaron contra el Gobierno del General Juan D. Perón, que en esos años presidía la República. A raíz de estos acontecimientos, la Fuerza Aérea Militar, se ve obligada a partir de esos días y poco más de una semana, a cambiar la rutina operacional de sus Unidades, de acuerdo a ordenes emanadas por el Poder Ejecutivo, con el fin de mantener vigilancia sobre nuestras aguas y territorios, ante la eventualidad de que sobre, o en ellos, se produjera cualquier violación de nuestra soberanía, lo que implicaría la actuación de nuestra Fuerza, de acuerdo a la reglamentación del Artículo 12 del Código de Legislación Aeronáutica.



La primera medida que se tomó a primera hora de la tarde de ese lluvioso día del mes de junio de 1955, fue armar y armonizar los F-51 y B-25, los que fueron quedándose pronto estando a las 15.30 por lo menos dos F-51 y un B 25 con todo su armamento y dotación de municiones en cada aparato. Alrededor de las 16.00 horas, se dio la orden de que partieran hacia el litoral de Colonia los dos F-51 y el B 25 hacia el litoral norte. Los F-51 eran tripulados por el Tte.1º Gabriel Sigillito en el 250 (excelente piloto y muy recordado amigo) y el Alf. Juan Maruri en el 252; al sobrepasar la ciudad de Colonia, interceptan un anfibio PBY-5 “Catalina” matrícula 2P4 de la Armada Argentina, entrando en aguas territoriales uruguayas, al cual condujeron al Aeropuerto de Carrasco, donde aterrizó constatándose que era portador de una bomba de demolición, no desprendida de 100 lbs., en su ala izquierda, y un gran boquete en el ala derecha de más de un metro de diámetro; en su tripulación venía un ametrallador herido en un muslo.

Antes de aterrizar ambos F-51 hicieron de puente a un Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina, matrícula I-031, que se encontraba a 10000 metros de altura sobre el “plafond” con 5 minutos de combustible en sus tanques, comunicándole la situación meteorológica de Carrasco y haciendo que



Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina en Carrasco

aterrizara a salvo, aunque las turbinas de este aparato se detuvieron en la carrera del aterrizaje, teniendo que ser removido de la pista por un vehículo; era tripulado por el Tte. Juan R. Boheler de la F.A.A., quien dejó muchos amigos en Montevideo, al igual que casi todos los pilotos argentinos que llegaron ese día, al atardecer, con el tiempo algo mejorado, que tripulaban los 25 aviones que buscaron refugio en Carrasco.

En vista de la crítica situación que estaba viviendo la República Argentina, lo que hacía presumir que ocurrieran acciones de entidad, por las cuales era posible que personal armado intentara alcanzar la costa uruguaya, se montó un dispositivo con misión de vigilancia en el Oeste del Río de la Plata y Río Uruguay, en el cual intervinieron unidades de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, correspondiéndole a la Fuerza Aérea, la vigilancia diurna de la frontera SW y W del país en la zona Puerto Arazatí – desembocadura del Río Cuareim, haciéndose efectivo este operativo a partir del día 18 de junio.

Para esto se afectaron a la misma el Grupo de Aviación Nº2 (Caza), el Grupo de Aviación Nº3 (Bombardeo) y se formó el día 17 de junio, con asiento en la Base Aérea Nº 1 y sede en la Base Aérea Nº2, una nueva unidad a la que se denominó Grupo de Reconocimiento Táctico 1, con 12 aviones AT-6 de varias unidades, el cual se instaló en el campo de aviación de “Laguna de los Patos” en Colonia.

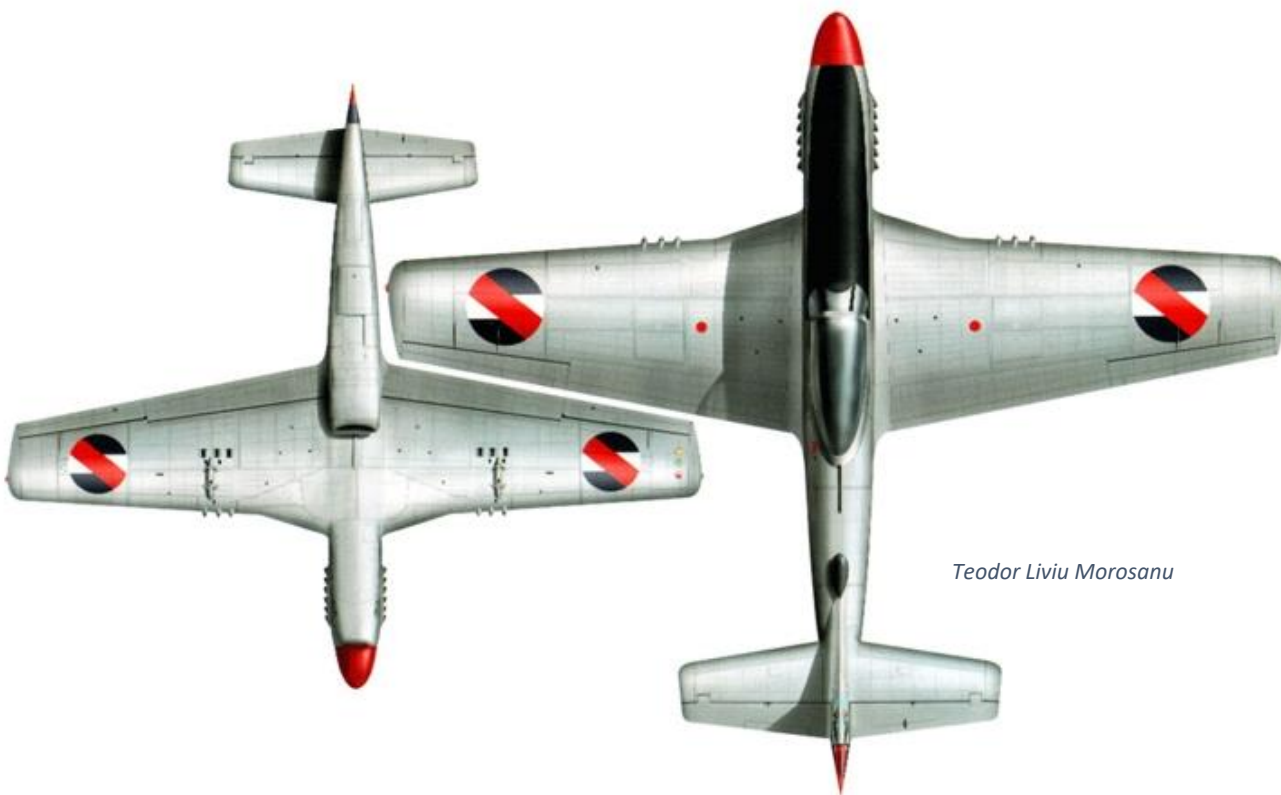
El día 18 de junio se comenzaron las operaciones de reconocimiento armado, siguiendo el Grupo Nº2 el siguiente itinerario: Carrasco – Punta Sur del Banco Inglés (35º15'55º53'N) de allí una línea directa a Colonia, continuando luego hasta Bella Unión; por encima de los 8000 pies, con una sección de dos aviones, con sus tripulantes equipados con Mae West y bote individual.



Estos vuelos se extendieron hasta el día 27 de junio, para los que no sólo se requería a todos los pilotos de F-51 del Grupo y los afectados a volar en el de la base Aérea N°1, sino también de otras unidades, cumpliéndose todos sin mayores novedades, volviendo a la normalidad a partir de esa fecha, en que cesaron las operaciones de vigilancia que se habían montado.

Este tipo de operativo hubo de repetirse a partir del día 17 de setiembre de 1955, al estallar el día anterior otro movimiento revolucionario que prontamente evolucionó, transformándose en una guerra civil, por lo que el Grupo de Aviación N°2 (Caza) comenzó sus patrullajes ese mismo día. Justamente el 17 de junio una sección de dos F-51 tripulados por el Tte.1° Walter Samarello y el Tte. 2° Miguel Lagrotta que cumplían una misión de reconocimiento, avistó dos barcos de guerra argentinos, que figuraban en la muestra de perfiles de su flota de mar, entregada a cada piloto del Grupo, desde la anterior revolución; al ser avistados a su vez por los barcos, estos disparan varias ráfagas de fuego antiaéreo, por lo que el guía de la sección Tte. Samarello decide refugiarse con la misma en las nubes que no eran muy altas; al darse cuenta que los aparatos eran uruguayos, comunicaron por radio a nuestra estación en el Cerrito de la Victoria, la solicitud de que no fueran sobrevolados sus barcos, para que no hubiera confusión, pues ya anteriormente habían sido atacados por aviones argentinos leales, lo que les produjo bajas en su marinería. En esos días atraca al Puerto de Montevideo el destructor A.R.A. "Cervantes", trayendo a su bordo muertos y heridos, los que fueron desembarcados en nuestra ciudad, donde se efectúa el sepelio de los caídos, produciéndose un gran movimiento de solidaridad entre la ciudadanía que acompaña al cortejo fúnebre con más de 1.500 automóviles.

Las operaciones militares en la República Argentina finalizan el día 28 de setiembre de 1955, con el triunfo de la llamada Revolución Libertadora. El Grupo de Aviación N°2 cumplió misiones de reconocimiento hasta el día 23 de setiembre, según las órdenes del Poder Ejecutivo, continuando con el plan de entrenamiento anual, a partir de ese mismo día.



Teodor Liviu Morosanu



Los accidentes en F-51 Mustang

El entrenamiento en el Grupo de Caza durante 1955, se mantenía en forma por demás satisfactoria, las tripulaciones, podía asegurarse, mantenían un alto índice en su adiestramiento. Se realizaban ejercicios de combate aéreo y ataque a objetivos terrestres, con ametralladores, cohetes de 3 pulgadas y bombas de 100 lbs.; en esa época se contaba con la experiencia del May. USAF Frank L. Gailer quien formaba parte de la Misión Aérea de los EE.UU. de América y asesoraba al Grupo en el uso de los F-51, había sido piloto de este avión durante la 2° Guerra Mundial en Europa y por supuesto conocía el uso que se le había dado en la recién terminada Guerra de Corea, sobre todo en el ataque a objetivos terrestres en vuelo bajo, con bombas de espoleta retardada, en contraposición del bombardeo en picada, como hasta ese momento se había hecho aquí, con la ayuda de las tres marcas en las alas para las diferentes alturas. El día 8 de agosto de 1955, lluvioso y gris, sin mucho viento, se planificó una misión de bombardeo a la Isla N° 7, de una formación de cuatro F-51 que bombardearían individualmente, con bombas de ejercicio de 100 lbs. En pasajes bajos. El guía de la formación ó N°1 el Cap. Jorge Borad en el F-51 N° 250, el N° 2 el Tte. 2° Jorge Thomasset en el N° 252, el N° 3 y guía de la 2° Sección el Tte. 2° Juan Maruri en el N° 266 y el N° 4 el Tte. 2° Juan A. Dobrich en el N° 265; luego de arribar al lugar, aproximadamente a la hora 14 :00, el N° 1 descendió en forma individual para realizar su ejercicio, mientras la formación, ahora guiada por el N° 3, se mantenía arriba a unos 2.000 pies; cuando el Cap. Borad finalizó su lanzamiento, fue ascendiendo hasta la formación mientras descendía el Tte. Thomasset para realizar el suyo, que sería controlado al igual que el N°1 por el N°3. El aparato del Tte. Thomasset colocado en la trayectoria hacia la Isla N°7, en una picada suave, quizá a unas 280 millas indicadas, chocó contra la superficie del lago (que en esos momentos parecía un espejo) desapareciendo en segundos, luego de haberse destrozado con el impacto, quedando el lugar donde se hundió, con círculos concéntricos, que marcaban el lugar del accidente. Enterado el Cap. Borad de la tragedia que no la pudo ver por estar ascendiendo hasta la formación, ordenó a la 2° Sección que se desprendiera de las bombas sobre el lago y se dirigiera a Carrasco, aterrizando él en la pista de césped de la Base Aérea N°2, para que allí se tomaran las urgentes providencias del caso.

Ese fue el primer accidente fatal con los F-51, en él perdimos al primer compañero de nuestra promoción.

La tecnificación en el vuelo de cualquier tipo de aparatos, en la Fuerza Aérea, se iba imponiendo poco a poco a mediados de los años cincuenta, poniendo énfasis en el vuelo por instrumentos, haciendo obligatorio entre los pilotos de los Grupos Tácticos la obtención de la “cartilla blanca” de vuelo por instrumentos que los habilitaba en este tipo de pilotaje. En el Grupo 2 el entrenamiento se realizaba en aviones AT-6, que era con el cual se pasaba en examen correspondiente, luego se entrenaba en F-51, bajando el asiento al máximo, sin levantar la vista, ejercitándose de esta manera mientras desde otro F-51 se controlaba el vuelo, siguiendo a este aparato desde una distancia prudencial.

El día 5 de octubre de 1955, a media mañana despegó una sección con los F-51 N° 258 y 251, piloteados por los Ttes. 1ros. Nery Egaña y Daniel Yates, con la misión de que el último realizara entrenamiento de



Nota: Casi cuatro décadas más tarde, los restos del avión de Thomasset fueron recuperados del fondo del lago, por Bob May, un aviador canadiense cuyo sueño de toda la vida fue poseer un F-51, para lo que debía reconstruir uno a partir de, por lo menos, una placa de identificación. Bob logró su sueño, y 50 años después de desaparecer en las aguas, el FAU 252 volvió a volar.

[Clic aquí para leer la historia del avión que no muere.](#)





vuelo por instrumentos, siendo controlado por el primero que a la vez era el guía. Luego de cumplida la misión como era normal al aterrizar, se venía a una altura de 1.000 pies sobre la cabecera de la pista, que era la 18 y se rompe la formación, realizando un viraje en descenso de 360° y se aterriza, cada avión a un lado de la pista; el Tte. Egaña aterriza normalmente en el 258, el Tte. Yates que venía con el 251 demasiado cerca, repentinamente se ve tomado, todavía en vuelo, por la estela de Egaña (como ocurrió muchas veces) quedando su avión vertical y muy cerca del suelo sin comandos, por lo que, como se hacía generalmente cuando esto pasaba, se daba todo el motor (71 pulgadas) rápida y continuamente, para salir de esa peligrosa posición; lamentablemente el efecto de la acción del “torqueo” fue imprevisto, invirtiéndose muy cerca del suelo, no dando tiempo al infortunado Tte. Yates (querido y recordado amigo) a volverlo a su posición normal, estrellándose invertido.

El 4 de octubre de 1956, despegó una Escuadrilla de F-51 compuesta por el guía Cap. Walter Samarello en el N° 261; Alf. Clever Cabrera en el N° 266, como N° 2; Tte. 2° Ismael Tello en el N° 268 como N° 3 y guía de la 2° Sección; y el Alf. Rafael Orique en el N° 270 como N° 4. Su misión era cumplir un raid de navegación en formación entre Carrasco - Algorta - Melo - Chuy - Carrasco, para lo cual salieron de Carrasco en la mañana, a la hora 09.56. Mantuvieron 13.000 pies de altura hasta las cercanías de Algorta en el límite de los Departamentos de Río Negro y Paysandú y de allí debajo del plafond a unos 1.000 a 1.200 pies. Sobre Melo se realizó una formación de disciplina y de allí pasó a encabezar la Escuadrilla como guía el N°3, Tte. 2° Ismael Tello, como así estaba dispuesto desde tierra. A las 11.57 la formación pasó por la ciudad de Chuy, poniendo rumbo a Carrasco, manteniendo ahora unos 600 a 700 pies de altitud, minutos más tarde pasaron Velázquez, la altura de vuelo con respecto al terreno disminuyó, al ser éste más accidentado con pequeñas colinas. El vuelo se desarrollaba normalmente yendo de guía el Tte. Tello, teniendo a su derecha al Alf. Orique a unos 50 metros, más atrás y a su izquierda el Cap. Samarello más atrás que el Alf. Orique, con su ladero el Alf. Cabrera a su izquierda y atrás, cuando se vio como del avión guía salía humo o polvo (había tocado con su hélice el suelo de una pequeña colina) desarrollándose la tragedia rápidamente, en contados segundos, al calarse la hélice y tocar el ala derecha la tierra, invirtiéndose e incendiándose casi al unísono, perdiendo la vida instantáneamente, sumándose a Thomasset, otro querido compañero que perdimos en aquella ya lejana época de estos legendarios aviones.





Otros accidentes por fallas de motor, problemas hidráulicos, etc, fueron sorteados con pericia y con suerte; hubo aterrizajes forzosos sin motor, como el que realizara el 16 de noviembre de 1955 en Piedras de Afilar sin tren en el 273, el Alf. Carlos Píriz ; con una sola pierna del tren abajo ; como el aterrizaje hecho el 20 de agosto de 1955 por el Sgto.1° Elio Cufre, en el 269 ante todo el Aeropuerto observando su destreza (luego de incontables procedimientos de emergencia, sin éxito), como logró poner la pierna sana en el borde de la pista 27 del lado izquierdo, dejando en el pasto, fuera del hormigón, la pierna a medio bajar, sin que el avión sufriera mucho y sin que se invirtiera ; muchos vuelos con fallas de motor por problemas de bujías (las vibraciones, cuando esto ocurría podían llegar a poner nervioso a cualquiera) y alguno hasta con un pistón de menos, como ocurrió el 23 de noviembre de 1955 sobre Tacuarembó, en el avión N° 266 que voló y aterrizó en Durazno con felicidad el Alf. Mario Prefumo.

Segunda época de los F-51

En 1956, dada la situación en que se iban quedando los aviones, por los diferentes accidentes, por la corrosión que fue tomando poco a poco a su célula, por la cantidad de horas de vuelo, sumadas a otras causas, hizo que el Comando asesorado por los técnicos, decidiera que una compañía especializada realizara el “over haul” a una serie de aparatos, con alguna mejora en equipos y accesorios, por lo que se firmó un contrato el 14 de setiembre de 1956, entre la Fuerza Aérea Militar representada por su Inspector General, Gral. (PAM) Hernán S. Barú y la Aircraft Technical Service Co. de Dallas, Texas, Estados Unidos de América, representada por su Presidente el Sr. Otto E. Witbeck; para la reparación de ocho aviones F-51 D de acuerdo a la resolución 18090 del 16 de agosto de 1956. Por lo que se comenzó a realizar el over haul de los F-51 N°. 254, 255, 259, 260, 263, 264, 267 y 274 y se continuó volando en otros F-51 que se mantenían en orden de vuelo.

El Grupo N°2 había recibido el 23 de octubre de 1956, cuatro aviones T-33, con los cuales se formó una “Escuadrilla de Transición y Entrenamiento” el día 13 de noviembre de 1956, cuyo Comandante Interino fue el Cap. Walter Samarello, dependiente del Jefe de Grupo que era el May. Carlos Mercader. A pesar





del énfasis y la prioridad que se dió a estos nuevos aviones, tanto en el mantenimiento, como en el adiestramiento de sus instructores, que serían el Jefe del Grupo y el Comandante Interino de la Escuadrilla, estos no descuidaron a los ya veteranos F-51, manteniendo ambos un entrenamiento ejemplar (como siempre), exigiendo lo mismo con los pilotos del Grupo. Justamente en ese año de 1956, como fin del período de entrenamiento, entre los días 10 y 13 de diciembre, se realizó un vuelo en formación de cuatro F-51 hasta la ciudad de Córdoba, R.A. pasando por Resistencia, en combinación con el Grupo de Aviación N°3 (Bombardeo), también con una formación de cinco aviones B-25. Como pilotos iban el Cap. Gabriel Sigillito, los Ttes. 1ros. Juan Dobrich, Milton Casella y Sgto. 1° Elio Cufré, y como Reserva el Tte. 2°. Carlos Piriz (quien voló de El Palomar a Carrasco) de pasajero en “La Tablita” de un B-25. Esta fue la primera vez que los “Mustangs” salieron de Uruguay, desde que habían llegado en 1950.

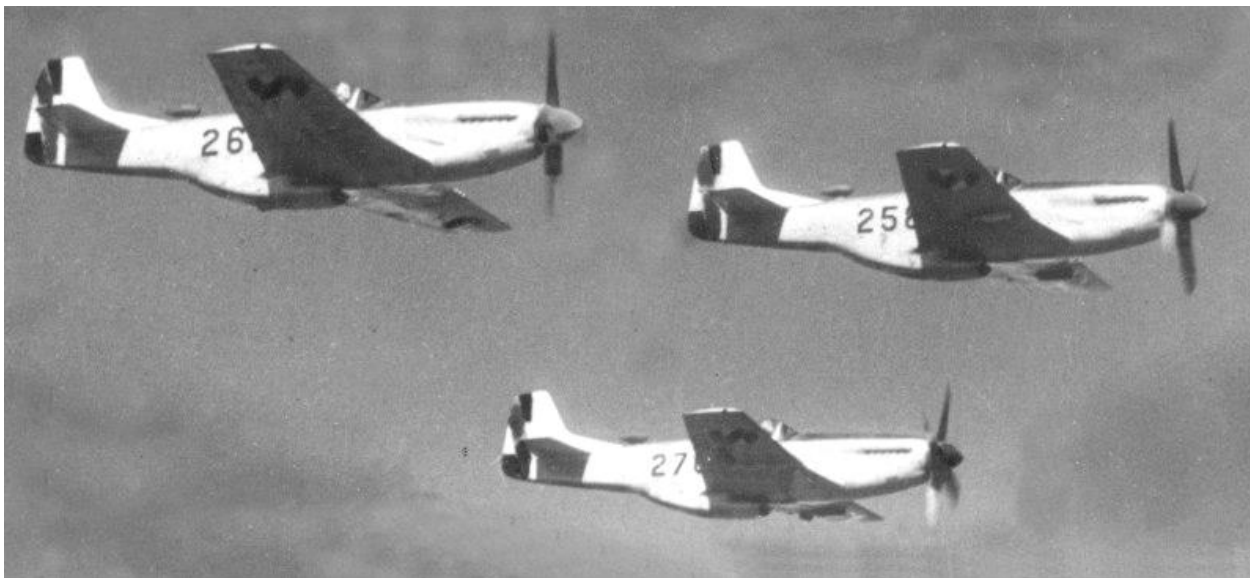
En enero de 1957, fueron quedando prontos los F-51 que salían de reparación general, comenzando los primeros vuelos de prueba el día 22 de enero en el 260, por parte del Cap. Walter Samarello, quien había sido nombrado piloto de prueba de estos aviones (en forma totalmente honoraria), luego que les pasara inspección una Comisión formada por una serie de técnicos de la Fuerza Aérea. Por cada avión, el Cap. Samarello voló como mínimo 20 horas en 12 o 13 vuelos, llegando algunas veces a volar 19 veces.

El 25 de setiembre de 1957 fueron entregados los últimos aviones por esta Compañía a la Fuerza Aérea, que nombró una Comisión Inspectora, por la orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 376, la cual se expidió con fecha 29 de octubre de 1957, declarando que los ocho aviones a los cuales la Compañía les realizara la inspección IRAN, con cambio de motor, fue satisfactoria; indicando además que se mantuvieron en reserva los aviones Nos. 261 y 270 ya que su estado general permite tenerlos en servicio.

Como integrantes de la comitiva que llevó al Inspector General de la Fuerza Aérea, Gral. Hernán S. Barú, en un viaje que realizara a la ciudad de Asunción, el día 12 de agosto de 1957, también partió una Escuadrilla de tres aviones F-51 al mando del Cap. Walter Samarello, siendo sus laderos los Ttes. Juan A. Dobrich y Miguel Lagrotta, cumpliendo el vuelo en tres horas a la ida ; integrando un desfile aéreo sobre esa ciudad, el día 15 de agosto, regresando el día 18 en dos horas 6 décimas de vuelo.

Los F-51 en el Grupo de Aviación N°1 (Rec. TÁC.)

El 5 de agosto de 1955, se había creado el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico), luego de los sucesos acaecidos en el mes de junio de 1955, en la República Argentina, sin haberse integrado





realmente después de su efímera vida en el aeródromo “Laguna de los Patos” de la ciudad de Colonia, durante esos días del mes de junio del 55.

Al recibirse los aviones T-33 a reacción, en el Grupo de Aviación N° 2 (Caza) en 1956 y ante la inminencia de la llegada de 14 aparatos F- 80C, monoplaza de combate para el Grupo , que fueron llegando a partir del 12 de marzo de 1958 ; a fines de 1957 se pensó en integrar esta Unidad creada solamente en el papel, dos años y pico antes, con los F-51, con lo cual se realizaba una total separación de estos dos aviones de caza, como era lógico, dados sus diferentes fuentes de poder y tecnología.

El 26 de diciembre de 1957, fue nombrado Jefe del Grupo de Aviación N°1 (Rec.Tác.) el May.Carlos Mercader y el 24 de enero de 1958 se integró su Grupo con los ocho aviones F-51 recientemente salidos de la inspección mayor es decir los matriculados 254, 255, 266, 263, 264, 267 y 274 ; junto con el May. Mercader pasaron a este nuevo Grupo el Cap. Oscar Musto y 7 oficiales así como el Sgto. 1° Luis Marenales, Jefe Mecánico de avión y ocho técnicos del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) y de la Base Aérea N°2 (de la cual dependía el Grupo de Aviación N° 1), más tres soldados del Grupo 2. La idea era que esta nueva Unidad tuviera su asentamiento, en la Base Aeronaval N°2 Cap. Curbelo, de Laguna del Sauce, como así estaba escrito en el Anexo Reservado de la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 426 del 24 de enero de 1958, aunque en la práctica esto no ocurriera nunca, a pesar de haberse hecho cambios en la infraestructura cercana a dicha Base, como una plataforma, en el que sería más tarde Cuartel de Ingenieros, para el estacionamiento en sus edificios, todo supervisado por el Mayor Mercader.



Gervasio Damboriarena

Los ocho aviones F-51 que disponía el Grupo fueron volados por pilotos de la Fuerza Aérea hasta el mes de julio de 1959, el último vuelo lo realizó el May. Carlos Mercader, el día 14 de agosto en el N° 274. Hasta ese día volaron desde la Inspección General, en el año 1957, solamente 1273.6 horas a un promedio de 181.9 por avión, debido a las dificultades que sobrevinieron por la falta de repuestos y el mantenimiento, quedando largos periodos de tiempo sin volar, sobre todo por la falta de refrigerante del motor (glycol) y por las reparaciones y cambio de cables de comando y rulemanes de la varilla del tren de aterrizaje.

A pesar de esto, en noviembre de 1958, había 5 aparatos en condiciones operativas, alternando el funcionamiento de todos los aviones, salvo el 260 que no se pudo mantener en orden de vuelo desde setiembre de 1957. El Grupo N°1 cumplía su función, sacaba nuevos pilotos de F-51 y a veces realizaba alguna misión insólita como la cumplida el 18 de setiembre de 1958 por el Jefe, May. Mercader, quien ese día hace un vuelo al aeródromo de Artigas (en esa época de césped), para entregar un medicamento en forma urgentísima, demorando en todo el periplo 1 h 9 décimas.



Lamentablemente el fin de los F-51 se vio bruscamente acelerado, luego del accidente en el cual perdiera la vida el Alf. Heber Itté, quien se precipitó a tierra en el F-51 matrícula 267, el día que realiza su primer vuelo en este tipo de avión, el 2 de julio de 1959, por problemas en el selector del tanque de combustible, en la zona cercana a Boulevard Artigas y Uruguayana, próximo al lugar donde el 31 de agosto de 1925, también perdiera la vida al accidentarse en otro legendario avión de caza, un SPAD el Tte.2° Mario W. Parallada.

El fin de los Mustangs

Después de este día solamente se realiza un vuelo, como se adelantó, cuarenta y tres días más tarde, vuelo de carácter puramente nostálgico, que cumpliera el Mayor Mercader en el 274, ante la eventualidad de que no se volarían más estos aparatos, por haber quedado todos fuera de orden de vuelo al haber llegado al término del calendario fijado, luego de la inspección mayor IRAN, 24 meses, aunque aparentemente se encontrarán más adelante. A pesar de que en un oficio elevado e 27 de noviembre de 1959, se solicitaba la designación de una Comisión Especial para que se estudiara la posibilidad de la prolongación en el período de IRAN, el día 23 de febrero de 1960, fueron dados de baja ocho aviones en existencia (siete con IRAN y el 261 almacenado en la D.G.T.A.G.) en virtud del alto costo de mantenimiento.

Ya en diciembre de 1958, se habían ofrecido a la venta en diferentes lugares los ocho aviones a los que se les había realizado la inspección general ; al dárseles de baja, se insistió con su enajenación, y el 29 de abril de 1960, se solicitó autorización para efectuar la operación de venta de estos aviones al gobierno de Bolivia, al haberse interesado su Fuerza Aérea, por disponer de aparatos similares. El 17 de mayo de 1960, por resolución del Consejo Nacional de Gobierno N° 26448, se autoriza a proceder a la venta de los ocho aviones F-51, repuestos y armamento, en la cantidad simbólica de U\$S 15.000.

En el mes de mayo de 1960, arriba a Carrasco una misión de la Fuerza Aérea Boliviana al mando del May. Mario Eguía, acompañado del Sub Tte. Técnico Emilio Avendaño y dos Suboficiales Técnicos más, quienes ponen en orden de vuelo seis F-51, desechando el 261 y el 264.

El 30 de julio parten los dos primeros F-51 hacia La Paz, Bolivia vía Córdoba, son los N° 259 y 274, piloteados por oficiales bolivianos, conservando las matrículas originales, con los colores de la bandera boliviana en la cola. Días más tarde parten los demás Nos. 254, 255, 260 y 263, realizándose en la Base Aérea N° 1 una ceremonia el día 15 de setiembre, de entrega de los aviones, donde hizo uso de la palabra el Cnel. Dante Paladini. Fueron escoltados en vuelo por una formación de F- 80 durante diez minutos, de esta manera desaparecerían de nuestros cielos los Mustangs, luego de un período de diez años en nuestras manos.

En Bolivia tuvieron una larga vida que se extendió hasta 1977, con un re acondicionamiento intermedio por la Empresa Cavalier Aircraft Corporation ; con las 28 toneladas de repuestos, entre las que se contaban 24 motores nuevos, que fueran

Cavalier TF-51D Mustang, coded 'FAB 522' Grupo Aéreo de Caza, Fuerza Aérea Boliviana, Bolivia, 1967



llevados a Bolivia, mediante los viajes quincenales que realizaba el C-54 de la misión americana y algún vuelo de los C-47 de nuestra Fuerza Aérea ; con uno de estos aviones (Bolivia había adquirido cuatro F-51 D en los Estados Unidos de América, a los que se sumaron los seis uruguayos) se suscita un episodio quizás único en los anales de la historia aeronáutica ; el día 30 de julio de 1961, dos F-51 interceptan a un cuadrimotor "Constellation" matrícula N2520B operado por Lloyd Airlines, en vuelo de Miami a Montevideo, en infracción aduanera, al mando del Cte. William Roy Robinson, quien al ser conminado por los accioneros bolivianos a virar en dirección a Cochabamba, abre una ventanilla de la cabina y efectúa un disparo con su revolver hacia uno de los Mustangs, que era tripulado por el Cap. Alberto Peredo, el



que cae derribado por este fatal e increíble disparo, en la Avenida de Circunvalación de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, donde perece instantáneamente.

Para finalizar digamos que de todos los aviones F-51, solamente tres se conservaron y por un tiempo, el 250 que se había accidentado en un decolaje el 15 de junio 1956, en el cual se arrugó su fuselaje, fue llevado al aeródromo Boiso Lanza, donde por un período se exhibió, totalmente armado, con un motor fuera de uso, en las cercanías de la puerta de entrada, al lado de una fuente que en esas época existía, habiendo sido paralelamente usado como pieza de estudio por la Escuela Técnica de Aeronáutica ; al desaparecer los F-51 del Uruguay, fue desguazado. El 265 que había sido dado de baja por corrosión el 14 de noviembre de 1957, se adjudicó al acervo del Museo Aeronáutico, donde permaneció hasta el 4 de enero de 1985, en que fue vendido al Sr. Eugenio Heredia en la cantidad de U\$S 45.000. quien lo llevó a los EE.UU. donde actualmente se encuentra, al igual que el 270 que también fue dado de baja el 14 de noviembre de 1957 por corrosión y hasta 1986 se exhibía en la Brigada Aérea I, adquirido en ese año por el Sr. Dante Heredia (hermano del anterior, ambos argentinos radicados en los Estados Unidos de América) en U\$S 50.000 , y una réplica en fibra de vidrio del citado avión, la cual forma parte del Museo Aeronáutico.

Tte. 1º(Av.) Juan Maruri





más sobre los cazas P-51 Mustang en la Fuerza Aérea Uruguaya:

<http://www.pilotoviejo.com/mustang.htm/>



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa el contenido, diagramado y edición de este libro, es de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 30/03/2021

© Jorge Cobas González, 2021