

PT-19 y PT26 (informe unificado) (Borrador)

Historia

1937-1941: Ante la inminencia de un nuevo conflicto mundial, el gobierno de los EEUU, encomienda a la Fairchild el proyecto de un avión de instrucción primaria para la formación de los pilotos militares.

El resultado fue un monoplano de ala baja, de estructura robusta en base tubos metálicos, revestido de tela con la sección central y el conjunto del plano exterior de las alas cubiertas de madera terciada, cabinas abiertas en tándem con parabrisas, tren de aterrizaje fijo de tipo convencional.

La Fairchild lo designó M 62 con sus variantes A y B, siendo la designación militar PT-19: PT-19A, equipado inicialmente con motor Ranger L-440-1 de 175 HP, con una relación de compresión de 6:1, y luego con el L-440-3 de 200 HP con relación de compresión 7.5:1. PT-19B, equipado con el L-440-3.

El modelo M 62 A-4, fue designado PT-26, con un diseño similar al PT-19, pero con cabina cerrada deslizable, en principio equipado con motor L-440-3 de 200 HP, y posteriormente L-440 C-5 para el modelo A, y L-440-7 para el B, de igual potencia pero con pequeñas diferencias en su conjunto.

Gran número de estos modelos fueron construidos bajo licencia por diferentes fábricas: Aeronca, Howard, St. Louis, en USA, y en Canadá todos los modelos PT-26 A y B, por la Fleet.

Los modelos M 62, totalizaron una producción de 7.742 unidades.

Datos técnicos

PT-19A

Constructor: Fairchild Engines & Airplane Corp.

Motor Ranger L-440-1 de 6 cilindros en línea invertidos refrigerados por aire de 175 HP

Envergadura: 10,97 m.

Longitud: 8,82 m.

Peso máximo al despegar: 1.123 kg.

Velocidad de crucero: 130 km/h.

Techo máximo: 4.800 m.

Radio de acción: 600 km.

Tripulantes: 1-2

Los demás modelos diferían en la potencia del motor en el PT-19B, y potencia de motor y cabina cerrada con cubierta deslizable, en los PT-26 A/B, más algunas otras variantes menores.

Los PT en Uruguay

La llegada de estos aviones al país significa un importante cambio de la proveeduría del material de vuelo para la Aeronáutica Militar que hasta ese momento era con algunas excepciones mayoritariamente europeo. En diciembre de 1942, (**según datos tomados del libro Historia de la FAU, del historiador Juan Maruri**), se reciben y comienzan a armarse los Fairchild **PT-19A**, con motor Ranger de 175 HP, en total 12 aviones, matriculados **620 a 631**.

2/2/44, son dados de alta 9 **PT-19B**, matriculados del **632 al 640**. Tanto los A, como los B, fueron adquiridos por la "Ley de Préstamos y Arriendos", y adjudicados a la Escuela Militar de Aeronáutica, (EMA), con la excepción de cuatro, uno a la BA1 (637), otro a la BA2 (638), y dos a la DGTAGyS. (620 y 639), quedando el 640 como reserva en dicha repartición.

19/9/44, el PT-19A 620, al mando del Gral.Cesáreo L. Berisso, llevando como acompañante al mecánico Alf. Alcides Luzuriaga, se convierte en el primer avión en aterrizar en las pistas del nuevo

Aeropuerto Nacional de Carrasco.

En noviembre de 1946, se comienzan a armar los Fairchild PT-26, con motor Ranger de 200HP, y cabina cerrada. De color amarillo, y con matrícula canadiense, fueron construidos en dicho país por la Fleet Manufacturing and Aircraft Ltd. de Fort Erie, Ontario. Se adquirieron un total de 50 unidades, siendo algunos de ellos transformados en PT-19 como veremos mas adelante. Según datos de Fernando Díaz, sólo se armaron 36 aviones, matriculándose del **641 al 676**, siendo este último cedido a la Aviación Naval.

9/1947, se adjudica a Grupo 3 el PT26 **649**, recientemente armado.

El 24 de abril de 1948 se realiza una redistribución de aeronaves en las diferentes unidades, (ver detalle pág 117). En este momento ya figuraba en servicio el PT-26 **672**

6/5/48, se accidenta volando a mínima altitud, el PT-26 656, en el arroyo Molles del Pescado, (depto. de Florida), falleciendo los dos tripulantes, Alf. Carlos Souto, y Pedro Godín, con destrucción total del aparato.

1951, se agrega a los existentes en la distribución anterior, el **674** en BA1, **673** en BA2, y **675** en DGTAG y S, este avión lleva la última matrícula de los PT activos en la Av. Militar.

8-9/7/52, se accidenta por falla de motor el PT-19 627, cerca de Pueblo Suárez, (Canelones), falleciendo el instructor, Alf. Pablo Williams, y su alumno Cad. Atico Acuña, siendo el primer accidente mortal de un miembro del cuerpo de alumnos desde su creación en 1941.

31/10/52, accidente en La Calera, (Minas), al aterrizar, entra en pérdida el PT-26 648, resultando heridos los cadetes Callorda y Fasana y el avión destruido.

1953 Distribución de aviones, (pág.180).

1954, mes de julio, se realiza redistribución de los PT-26 de la EMA, hasta ese momento se habían puesto en orden de vuelo 35 aviones de los 50 adquiridos.

15/6/56, en maniobra a baja altura, se estrella el PT-19 621, en las proximidades de Soca, (Canelones), falleciendo el piloto, Cad. Roberto Mato.

1956 y 57, se destinan varios PT-26, a diferentes aeroclubes, con el fin de apoyar a estas instituciones, y promover la formación de una "Patrulla Aérea Civil".

10/6/57, se pasa "en comisión" a la Av. Naval, el PT-26 **676**, como forma de cooperación con la misma, siendo este avión el último PT, matriculado en la FAU.

1958, en el correr de este año, en la DGTAG y S, se transformaron 21 aviones PT-26 en PT-19, con cambios en las cabinas que quedan abiertas, y se los pinta de color aluminio, en lugar del amarillo de origen. Permanecen en la EMA 10 PT-19, y 5 PT-26, quedando en reserva 24 PT-26, entre ellos el **676**, última matrícula de los PT-26 que llegaron a armarse.

1962, es el año que figura como fecha de baja, para la mayoría de los PT de la FAU, si bien varios son dados de baja en 1958, de todas maneras un importante número continuarán volando por varios años como veremos, con matrícula civil. Entre 1962 y 69, la instrucción primaria y avanzada en la FAU, se realiza en aviones AT-6

PT-19 y 26 activos en la FAU

De acuerdo a la investigación realizada por Fernando Díaz, cuyos datos me facilitara, los PT operativos fueron los siguientes:

620 a 631, PT-19A, de algunos hay datos sobre tiempo de servicio:

620 Baja 11/12/57 Deja de volar el 28 /11/57
621 Acc. 15 /6/56 Tapia-Canelones, Cadete Mato fallecido. Baja 29/10/58
622 Acc.31/7/46 Trinidad. Alf.Rivero ileso, avión irrecuperable? Baja 9/4/56.
623 Baja 9/4/56.
624 Baja 9/4/56.
625 Acc.24/11/43, Baja 8/47.
626 Acc.7/9/57 próximo a Pando, Baja 16/10/57.
627 Acc.9/7/52 Colonia Suárez Pando Alf. Williams y Cad.Acuña fallecidos.
628 Baja 12/12/62
629 Baja 12/12/62 s/n 42-33752 (Actualmente en recostrucción en Oslo (Noruega) por
.....voluntarios de la Real FA Noruega, datos de E.Luzardo.)
630 Baja 24/5/62
631 Baja 12/12/62

632 a 640 PT-19B:

632 Alta 2/2/44 EMAer Baja 12/12/62
633 Alta 2/2/44 " 16/5/44 Acc.San Jacinto Canelones Tte.1o Meregalli y Sdo.García heridos,
.....avión irrecuperable. Baja 8/47
634 Alta 2/2/44 EMAer Baja 12/12/62 Destruído en incendio (1997) en el Museo Aeronáutico.
635 Alta 2/2/44 EMAer Baja 12/12/62
636 Alta 2/2/44 EMAer Baja 12/12/62
637 Alta 2/2/44 BA1 Baja 11/12/57
638 Alta 2/2/44 BA2 Baja 9/4/56
639 Alta 2/2/44 Baja 24/5/62 (Probablemente el restaurado en Chile que se exhibe en el
.....museo como "634")
640 Alta 2/2/44 Baja 12/12/62

641 a 676 son PT-26, todos aparecen como Alta en 1946

641 Baja 12/12/62
642 " 29/10/58
643 " "
644 " 24/5/62
645 " sin datos
646 " 12/12/62
647 " "
648 Acc.31/10/52 La Calera Minas Cadetes Fasana y Callorda, heridos graves,
.....avión irrecuperable.
649 Baja 12/12/62
650 Baja 12/12/62 (Según Nelson Acosta **cedido a la Av.Navál**, acta del 3/9/58
.....como A-204, último vuelo 22/9/60, vuelto a la FAU?).
651 " 21/9/54
652 " 12/12/62
653 " 9/4/56
654 " 12/12/62
655 " s/datos
656 Acc.6/5/48 Arroyo Molles del pescado, Florida Alf.Souto y Godín fallecidos
657 Baja 12/12/62
658 " 29/10/58
659 " s/datos

660	"	24/5/62
661	"	12/12/62
662	"	29/10/58
663	"	24/5/62
664	"	29/10/58
665	"	"
666	"	9/4/56
667	"	"
668	"	29/10/58
669	"	11/12/57
670	"	s/datos
671	"	29/10/58
672	"	"
673	"	12/12/62
674	"	"
675	"	" Pasa de la EMAer a Museo aeronáutico 25/7/89 s/n T43-5671,trasladado a la BMA en Carrasco con vistas a su restauración.
676	"	1965 Cedido a la Av. Naval 10/6/57. (Según N.Acosta, un segundo PT-26, cedido por la Av.Militar, según acta del 19/11/51, matrícula A- 753, n/s 71176, se accidenta en 1957 falleciendo su piloto A/N Artigas Sierra, seguramente se trata del 676).

Como dato interesante tenemos que el PT-19B 634, preservado en el Museo Aeronáutico, se destruyó en el incendio de 1997, (se conserva estructura de fuselaje y motor), se envió a Chile otro avión para ser restaurado y fue pintado con el numeral "634". Es probable que fuera el 639, del cual existen fotos que me pasó el amigo Luzardo, con daños en el entelado, pero pintado en el capot "FAU 639". El otro PT, un 26 convertido a 19, que también estuvo en el museo fue el 675, de valor histórico por ser el último matriculado para la FAU, y que sería el que se trasladó a la BMA en Carrasco con miras a una restauración que nunca llegó a realizarse, pero derecho que el avión bien se lo ha ganado.

PT19/26 en el museo, la punta de la madeja

Resulta interesante investigar en el momento actual, qué se conserva en nuestro país de este tipo de aeronaves, con miras a su identificación, realización de inventario, y eventual restauración, en los casos que resulte posible. Al escribir esto, en un informe resumido de lo existente en el Museo Aeronáutico en relación al tema, mencionaremos lo que sigue:

1) PT-26 Fuselaje con motor en el fondo del museo.

Al respecto transcribimos resumen de documento del museo enviado por E.Luzardo:

"...se deja constancia de la recepción de parte del Sr. Francisco Gervasio Sugo Galeano, CI -----, domiciliado en Av. Dr. Berruti esq. Av. Dr. Baltasar Brum 632, Paso de los Toros, de un avión de su propiedad en carácter de custodia.

Tipo PT-26

Serie T-42-4193 (número de constructor, no de serie USAAF)

Modelo M-62 A.4

Motor Ranger 6-440-C.5 **Nº 42-261866**, completo con accesorios, bomba de aceite agregada para hélice de paso variable (denota una modificación)

Cabina delantera: Instrumentos completos, asiento en buen estado, bastón de mando en buen estado, manecillas y controles completos.

Cabina trasera: Instrumentos completos, asiento en buen estado, cinturones en buen estado, pedales en buen estado, bastón de mando en buen estado, manecillas y controles completos.

Fuselaje: En buen estado, no tiene entelados, con carenados metálicos, planos centrales con revestimiento en mal estado, tren de aterrizaje completo sin neumáticos.
Se recibe el 27/5/86, firmado por el Director Cnel Etcheverry.

Examinando el conjunto, constatamos los siguientes datos:

Grabado en el motor: RCAF 28140

En placa en el **motor**:

Air Corps **No. 42-261866** Mfrs. No. 6199 4-10-43

En placa detrás de asiento delantero a izq.:

24 - 2 - 44 SER A36

DRWG 6069

Inspection M&CR AID HEM

Pedales con logo de Fairchild. Como vemos el número de motor coincide con el del documento de entrega.

2) En sala de motores, hay otro motor "usado en PT19 y en PT26", (de acuerdo a tarjeta de inventario), estos son sus datos:

En placa metálica:

Ranger Aircraft Engine - Fairchild Engine and Airplane Corp.- Farmingam N.York Made in USA.

Mfrs 4239

Model 6-440C-5 (correspondería a un PT26A) No CD-TP 1666 SPECT ORATC No.216

Comp. Ratio 7.5.1 Prop Rotation HP 200 RPM 2450 Air Corps of Bureau 27330 Accepted U.S. y un ancla, (supongo que por Navy).

3) Tenemos todavía, el motor del PT destruido en el incendio, en el depósito con tarjeta de inventario:

"Motor PT19 Tipo L-440CE No.? 9179, los restos del fuselaje están en el fondo, junto al PT26. (En 2006 este motor, fue llevado al depósito del museo en Boiso Lanza, junto con la mayoría de los motores, y "aviopartes" que se encontraban depositadas en el Museo).

4) En la sala se exhibe el falso 634, (matrícula del destruido en el incendio), restaurado en Chile, cuyos datos tendremos que investigar:

Placa en motor:

Ranger Aircraft Engine

Mfrs R 009825

Const. No. NXSA-16106

Model

Accept.AN 2112 ATC 216 Engine spec.No.129-6 Bureau No.

Made in USA Farm.N York 23 02298

En placas en barra entre cabinas: a derecha:

Line List Model PT-26 A A/C 3ER# FT 753 A/C FEG# 14592, a izq:

SER FA 228 DRWG 6077 Insp.

Hay fotos de E. Luzardo del FAU 675, en el exterior del museo, completo pero sin las alas, (no sé la fecha), probablemente es el que se llevó a la BMA en Carrasco, donde está actualmente, y también por fotos de Luzardo, se aprecia otro PT-19, con la inscripción: "FAU 639", manuscrita en el capot, y restos de la matrícula en lo que queda del entelado, que perfectamente puede corresponder a los números 639, siendo lo mas probable que este fuera el restaurado en Chile.

5) En depósito del museo hay varios fuselajes y carlingas de PT-26, también planos y empenajes, pintados de amarillo y aún con las insignias de la RCAF, (los que recientemente fueron trasladados al depósito en Boiso Lanza).

Esto es una punta de madeja, para iniciar una investigación sobre los PT-19/26. Sólo tener en cuenta que en 1946 se comienzan a armar los PT-26, adquiridos en un total de 50, (sí, cincuenta!!), de los cuales se arman sólo 35 matriculándose del No. 641 al 676, (según informe de Fernando Díaz).

Al parecer los 15 restantes no se armaron para la Av. Militar, el 676 pasó a la Av. Naval, por lo tanto el 675 tiene el valor histórico, de ser el último matriculado para la FAU, por lo que debería ser preservado con esa matrícula, (ver nota de Eduardo Aguirre a continuación).

Como ven hay tarea para rato,,nes.

Julio Salvo

16 de enero de 2005

Nota de Eduardo Aguirre al foro (17/1/05/):

Hola ratones, esto es un aporte de memoria para los que estan haciendo una investigacion sobre los PT19/26, en la decada del 50, seguro antes de 1959 los PT-26 fueron transformados en 19, o sea les sacaron la cabina de plexiglass, en 1961 mi promoción fue la última que voló de cadete de 2º año el PT-19, yo salí solo en el 660, al año siguiente 1962 los cadetes de 2 ya no volaron y por lo tanto mi promocion que estaba haciendo el curso en AT-6, teníamos los PT-19 para "jugar" es decir cuando teníamos horas libre de clases o de vuelo en AT-6 ibamos a operaciones y agarrabamos el PT-19 que estuviera libre y saliamos a volar, asi estuvimos todo el año, y a medida que los PT quedaban FOV o pasaban a inspección eran radiados y dados de baja, cuando llegamos a fin de año y estabamos preparando la fiesta de graduacion, volamos en 12 AT-6 mas una escuadrilla de 4 que hacia acrobacia y un AT-6 más de reserva en el aire. Vuelvo al inicio, Julio Araújo (fallecio hace años de Tte Cnel), pidió para volar el PT-19 675 que era el último que se mantenía en orden de vuelo y lo autorizaron, por lo que en los intervalos en que pasabamos con la formacion de AT-6, Araujo con el 675 giraba bajito sobre el publico, incluso recuerdo que después que aterrizamos, Julio nos contaba que voló con un solo magneto, ya que si ponía en ambos fallaba y no se iba a perder ese vuelo. Resumiendo los PT-26 se transformaron en 19, el ultimo curso que se impartió en PT-19 fue en el año 61 y el último vuelo de PT-19 fue en diciembre del 62, el piloto fue Julio Araújo, después se regalaron uno a cada aeroclub, pero eso ya es otra historia que deberán investigar. Perdón por la masa de recuerdos y adelante con la investigación.... Eduardo

Mensaje de Pablo Aquino al foro /28/9/04)

Les escribo desde la ciudad de Treinta y Tres, me dirijo a ustedes por lo siguiente: en el "Aero Club de Treinta y Tres" se encuentran las puntas de ala y parte del empenaje de un PT-19; mi padre me contó que hace mucho tiempo la FAU dono los PT-19 a distintos Aero Clubes uno de esos fue el de Treinta y Tres. El PT-19 según le contaron a mi padre se guardó en un hangar que se encontraba junto al Aero Club, éste era muy precario. El PT-19 fue abandonado en ese

hangar, **las puntas de ala y parte del empenaje fue guardado en el "Aero Club", y hasta el día de hoy se encuentran allí**; otra pieza que aún existe es el motor (este se encuentra lamentablemente con algunos componentes de menos, y no se le encontró algún tipo de datos para aportarles) el cual se encuentra en la UTU, (este motor fue traído al museo a fines de 2006). El fuselaje no corrió la misma suerte, ya que estaba en el hangar precario el cual se vino abajo. La estructura del fuselaje fue utilizada para reparar algunos aviones agrícolas, ya que el PT-19 era un avión de material muy resistente. Estos son los datos que pude recaudar:

Punta de ala:
OB WING
SER. DEI - 133
DRWG. 63100L
DEIL 126

Empenaje timón de dirección:
APR 7 1944
SER. 7505
DRWG. 66300
INSPECTION. M & C.R

Saluda atentamente.
Pablo Aquino

Informe de Air Britain

En la sección dedicada a Uruguay (CX), con datos desde comienzos de 1957, aparecen referencias a los Fairchild PT-19/26 que se matriculan en la aviación civil.
"En Uruguay la FAU recibió 8 **PT-19A – FA**, y 9 **PT-19B –FA** y las matrículas fueron 620 a 636, (Aquí existe un error ya que fueron 12 y 9, con matrículas 620 a 640).

Todos los aviones con el sufijo **–FA** eran "**Fairchild-built**", y tenían **c/ns** en el rango T40 -101 a -428, T41-429 a -1312, T42-1313 a -1999, T42-3000 a -3989, T43 -3990 a -3999, T43-5000 a -5999, y T43 -7000 a -7429.

Se ha mencionado el sufijo **–AE** por Aeronca, y el prefijo **3FH-** (Fairchild Hagerstown?)

Los FAU **PT-26**, fueron adquiridos en post guerra de "Canadian sources", con matrículas 640 a 689, (obviamente se incluyen los que nunca fueron armados).

"Canadian sources", pueden tener varias interpretaciones. Hubo 1057 PT-26A/B modelos, construidos en Canadá por **Fleet Aircraft Ltd.** todos con el sufijo **-FE (por Fort Erie)**. C/n usaron prefijos FC-, FT-, FV-, FW-, FX-, o FZ-. **Putnam's "Canadian Aircraft since 1909"**, también utilizó c/n T4-4670 a 4999, y T4-6000 a 6034..."

Veamos los que aparecen en el Registro Nacional de Aeronaves, mencionando los c/n, o los AAF s/n, de acuerdo al dato que poseamos, dejando constancia que son pocos los existentes sobre los PT-26, así como la correlación entre c/n y s/n con matrículas FAU, (esto es aplicable a los PT en general).

CX-ATK PT-26 c/n "3FH-868" 21/5/57 Ex FAU..."Aero Club de Canelones", cancel. 15/3/82. Posible confusión con RAF FH 868/T-42-4217 (PT-26-FA) (TB)

CX-AUF PT-26 A "3FH-772" 28/10/57 Ex FAU... M.Dubinsky, acc 19/6/69 en Adami 2 fall. (Maruri menciona ex FAU 672), c/n posible confusión con serial RAF FH-772, c/n sería T42-4121 PT-26 A-FA (TB)

CX-AUJ (F) PT-26A "T42-4121" 19/10/57 Ex FAU 674 "Aero Club del Uruguay", acc 26/8/67?, el c/n informado coincide con el CX-AUF, por lo que uno de los dos es erróneo.

CX-AUU (F) PT-26 A "3FH-786" 14/10/58 Ex FAU..., "Círculo Aerodeportivo Montevideo", nombre "Santos Dumont", cancel. circa 1972, c/n posible confusión RAF serial FH-786/T42-4135. (TB)

CX-AUV (F) PT-26 A "T42-2825" 14/10/58 Ex 42-65825, FV340, FAU..., "Círculo Aerodeportivo Montevideo", construido como PT-26-FE, (42-2825 es válido para un PT-19 A, serial AAF). (TB)

CX-AVG PT-19B "T42-3109" 59/60 Ex FAU... L.Morganti Montev., el c/n no corresponde a los uruguayos, posible error con T42-3209 (TB).

CX-AXC PT-26A.. FT-768 / 42-71183 17/10/61 Ex FAU... Aero Club de Canelones, radiado 20/11/82 (DGAC).

CX-AXK 1 PT-19B "T42-3275" 60? Ex 42-83119 FAU..., Cía Fumicar Montev., su c/n sería T43-5706. (TB)

CX-AXV PT-19B "T42-2925" 10/8/61 Ex 42-82925, CC-KMC, De Armas Montev. Ex Chile, no fue FAU, el c/n correcto es T43-5512 (TB)

CX-AYD PT-19A "42-17322" Ex FAU... L.Mongino. En depósito en Melilla (5/80), no corresponde a s/n de PT-19, podría ser el s/n del motor Ranger (USAAF) (TB).

.....
CX-AZT (F) PT-19A "T42-3344" Ex FAU... L.Ceriani Salto (posib.PT-19AFA ex 42-.33..?), según DGAC: 42-33446 (Reg.19/12/61)

CX-BBH (F) PT-19B_FA 42-83084 26/2/64 (Según DGAC) G.Cuello Montev., radiado 2/66.

CX-BCL (F) PT-19 "A" T43-5669 6/12/63 (Según DGAC) FAU..., Aero Club de Rocha, cancelado 1985. El T43-5669, corresponde al s/n 42-83082, un PT-19B. (TB)

CX-BCU PT-19 A? T42-3418 27/12/63 Ex 42-33752, FAU 629, W.Maturro Mont., luego G-BVCV, en reconstrucción en Oslo. Datos confirmados (TB).

CX-BDD PT-26 A – FE 42-71155 13/7/64 R.Santa Cruz Melo, construido por Fleet, fue RCAF 14579/ RAF FT-740 (TB)

CX-BDJ PT-19 A 42-83117 25/1/65 N.Aspiroz Mont., lo más probable es que se trate de un PT-19B-FA 42-83117 c/n T43-5704.(TB)

Los datos correspondientes a los PT (CX), se tomaron como base de Air Britain, del Reg. de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y de informe enviado a E.Luzardo por Tony Broadhurst (TB) de Grimsby (Inglaterra).

Julio Salvo
6 de marzo de 2007