

Memorias del Tiempo de Vuelo



El Kingfisher perdido

Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com



*Porque los recuerdos
son dinero en el
bolsillo del alma*



El Kingfisher perdido



Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

1944 - EL MISTERIO DEL KINGFISHER PERDIDO

Poco antes de hundirse en el Océano Atlántico en el través de Cabo Polonio, un mercante noruego emitió una llamada de auxilio que, recibida por la Armada uruguaya, disparó las consecuentes acciones para la salvaguarda de la vida en el mar.

En la mañana del 20 de octubre de 1944 despegó un hidro OS2U Kingfisher desde la Base Aeronaval No. 1 en la Bahía de Montevideo, con la misión de búsqueda y rescate de posibles sobrevivientes. La matrícula era OP-5 (de Operación y Patrulla), el piloto es el Teniente de Navío Miguel Cabrera, y como observador y radio operador volaba el S/O Platón Rey.



Apenas iniciado el vuelo comienzan los problemas. El Kingfisher tiene tres tanques de combustible, uno en cada ala y otro central, que alimentan el motor mediante una llave selectora. El piloto debe ir cambiando de tiempo en tiempo el tanque seleccionado para mantener nivelado el peso del combustible en las alas. Al hacer el primer cambio de tanques el motor se apaga: el tanque izquierdo no alimenta.

Cualquiera pensaría que ante ese problema la misión debió abortarse y el OS2U regresar a su base para ser solucionada la falla, pero... había vidas humanas en peligro, y Cabrera quizás evaluó que la distancia era relativamente corta para la gran autonomía de vuelo que tenía su avión, y que el combustible alcanzaría para llegar a auxiliar los náufragos.

Pero apenas comenzado el vuelo ocurren cosas raras. Lo cuenta Platón Rey, el radio operador:

“Ambos compases comenzaron a girar como trompos, sin quedar en un rumbo fijo. El mar presentaba una profundidad de unos 10 metros, y en el fondo se notaban unas formas rosadas sin poder definir de que se trataba.”

La determinación de cumplir la misión es absoluta. Estabilizada la brújula y ajustado el giro fijan el rumbo planeado, y navegando a estima llegan a la zona del naufragio e inician el padrón de búsqueda planificado. Tras varias horas de búsqueda sin encontrar ni restos ni sobrevivientes, el piloto decide regresar y le pide al radio operador una marcación radio goniométrica con CX16 Radio Carve, ubicada en Montevideo.

La respuesta es 180°, lo que desconcierta al piloto, que estima estar frente a las costas del Brasil próximo a la Lagoa Mangueira. Una nueva medición confirma que sí, que están al Sur de Montevideo.

Desde la Base los llaman pidiendo su posición. Confiando en los datos de su navegación a estima, Cabrera ordena responder “estamos al norte del Chuy (localidad fronteriza con el vecino Brasil) y vamos a acuatizar en Lagoa Mangueira”. Y que le queda combustible solamente para 15 minutos de vuelo, el poco remanente en el tanque central. El radio operador discute la posición. Conoce bien el litoral oceánico uruguayo y el brasileño cercano.

Rey cree que están en la Bahía de San Borombón, en Argentina, pero el piloto insiste en que la costa es la brasileña. Alcanzan la playa y aparece un faro pintado con franjas blancas y negras, lo que da la razón a Rey, ya que el faro que está al Norte del Chuy luce franjas rojas. Están frente a la costa argentina, unas millas al Norte de Mar del Plata. Obligados por la falta de combustible, amerizan en una laguna con tan poca profundidad que el Kingfisher raspa el fondo y deja un rastro cenagoso. Pasa un pequeño bote y su tripulante les confirma que el faro avistado es el Querandí.

Deben trasvasar combustible del tanque izquierdo al central, y para eso utilizan primero la lata de medicamentos luego de vaciarla. El viento es fuerte y se lleva la lata. Para completar el trasvase Rey se debe descalzar y utilizar su bota como recipiente. Se queja de que mientras lo hace, los cangrejos le mordisquean el pie.

Les quedan tres cartuchos de arranque. Los dos primeros fallan y recién con el tercero el motor se pone en marcha. Despegan con rumbo Norte y vuelven a amerizar ya con mar gruesa al lado de un buque argentino, al abrigo del que pasan una noche tormentosa. A la mañana siguiente llega una lancha de la Armada con combustible y más cartuchos de arranque. Finalmente, sobre el mediodía, el OP-5 ameriza en la Bahía de Montevideo.

No ha llegado a nuestro conocimiento si alguna investigación determinó la razón del incidente. Si fueron errores del piloto o mal función de los instrumentos.



Ochenta años después, nos proponemos reivindicar al Tte. Cabrera. Para ello graficamos en el mapa las trayectorias -la prevista y la real- del Kingfisher. Para nosotros son prácticamente iguales, con una sola diferencia, el rumbo inicial.

Conclusión: el piloto realizó -a estima- una navegación perfecta, partiendo de una indicación magnética incorrecta por el fallo de su brújula. Por eso el Tte. Cabrera creía estar frente a la costa brasileña, cuando en realidad estaban frente a la argentina.

¿Qué causó ese fallo? ¿Algo relacionado con las manchas rosadas avistadas? ¿Un submarino alemán huyendo de la derrota? Por misterios como este la desembocadura del Río de la Plata comparte con el Triángulo de Las Bermudas y otros sitios similares, condiciones esotéricas -extrañas anomalías magnéticas- que supuestamente ponen en riesgo la seguridad de los navegantes...

A la memoria de todos aquellos que, como el Tte. Miguel Cabrera y el S/O Platón Rey, acudieron al rescate de seres humanos en peligro, priorizando la vida de otros sobre la propia, no aspirando a mayor recompensa que volver al hogar para abrazar a la familia.



Pilotoviejo

Redactado en base al capítulo “¡Emergencia: el Sokorsky OP-5 está perdido!!”, del libro de Nelson Acosta “Los hidroaviones Kingfisher en la Aviación Naval del Uruguay”:

https://www.pilotoviejo.com/images/kingfisher/Aeronaves_militares_del_Uruguay-Kingfisher.pdf



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 esta publicación, es de Pilotoviejo.

Publicado: 5/01/2026

© Jorge Cobas González, 2026