

Aeronaves

de la
Aviación Militar del Uruguay

Castaibert



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma

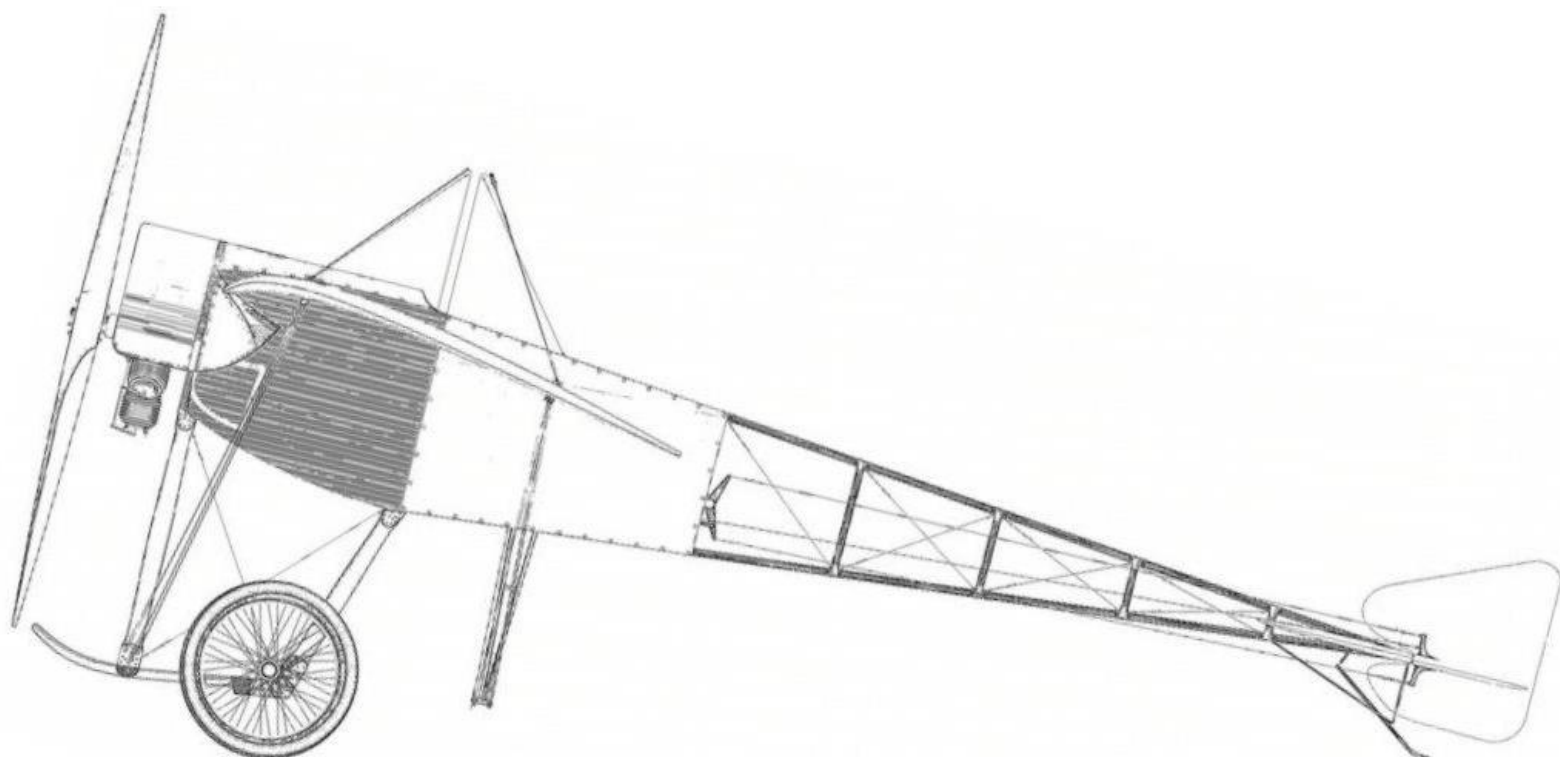


Pilotoviejo



Castañibert

primer avión de la Escuela Militar de Aviación





Paul Castaibert

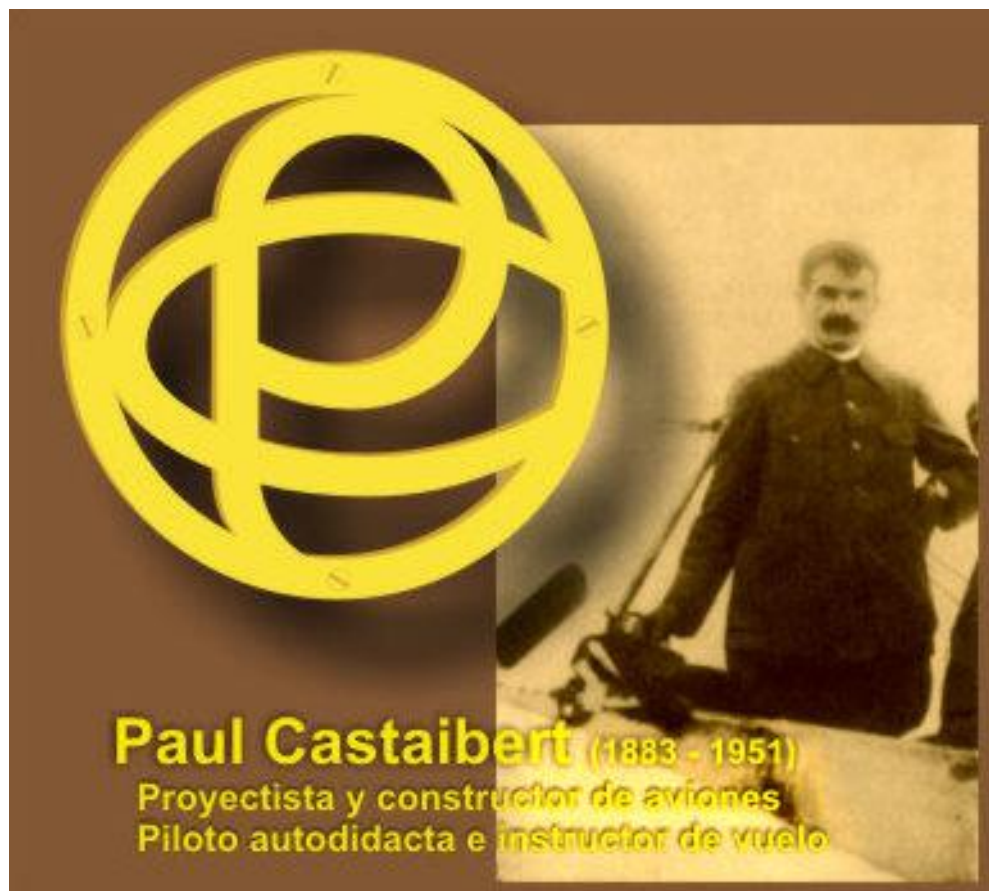
El 20 de noviembre de 1916 se funda en el Uruguay la Escuela Militar de Aviación. Sus primeros aviones son los monoplanos Castaibert, diseñados y construidos por Paul Castaibert.

Nacido en 1883 en Sinacourbe, Francia, Paul Castaibert se radicó en la Argentina en 1909, instalando su taller en el aeródromo de Villa Lugano, donde construye su primer avión, el Castaibert I/910, inspirado en el Demoiselle de Santos Dumont, con un motor Anzani de 35 hp, sin lograr que este primer aparato volara.

En 1911 Castaibert abandona ese modelo inicial, y diseña y construye el Castaibert II/911, de formas muy similares a las del Morane Saulnier de sus compatriotas franceses Raymond Saulnier y los hermanos Robert y Léon Morane. Con este avión, propulsado por el mismo motor Anzani 35 hp, Paul logra un gran éxito y avanza considerablemente en el autoaprendizaje del vuelo.

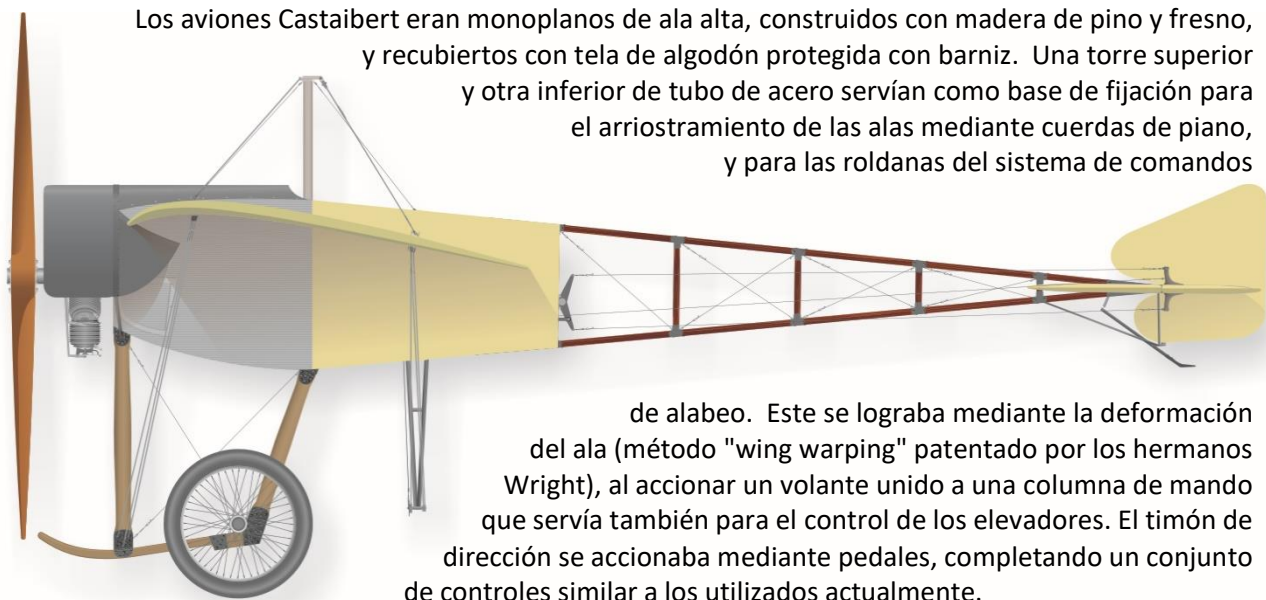
El aeronauta y constructor comenzó a producir sus aviones en serie, creó una Escuela de Vuelo, y continuó mejorando sus diseños, con motores cada vez potentes. En 1912 volaron sus modelos III/912 con motor Gnome Omega de 50 hp y IV/912 con varios motores desde 50 a 80 hp. Los años siguientes vieron otros modelos como el Castaibert VI, triplaza con motor Gnôme 100 hp de catorce cilindros en doble estrella. En total se fabricaron unos 20 aviones Castaibert.

En 1916 Castaibert cerró su taller en Villa Lugano, radicándose en el Uruguay, al ser contratado como Jefe de Talleres de la naciente Escuela de Militar de Aviación. Falleció en Montevideo, el 18 de mayo de 1951.

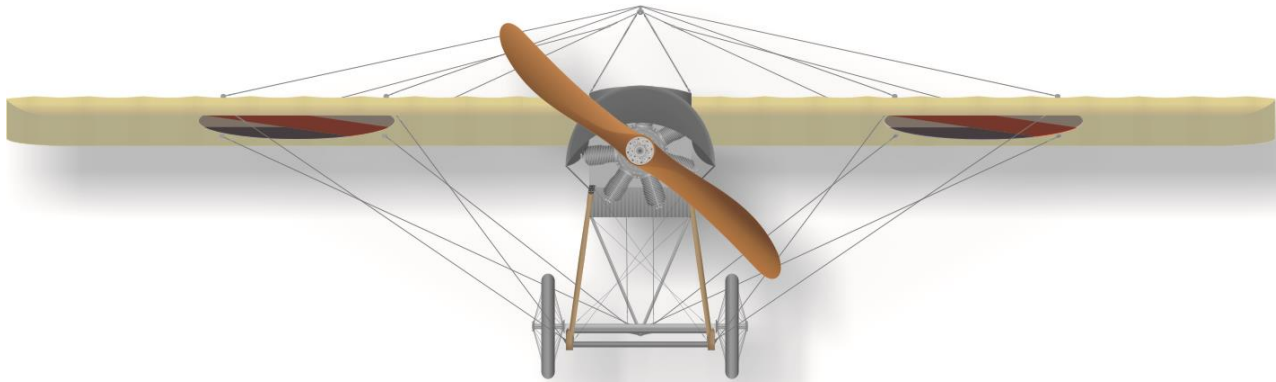




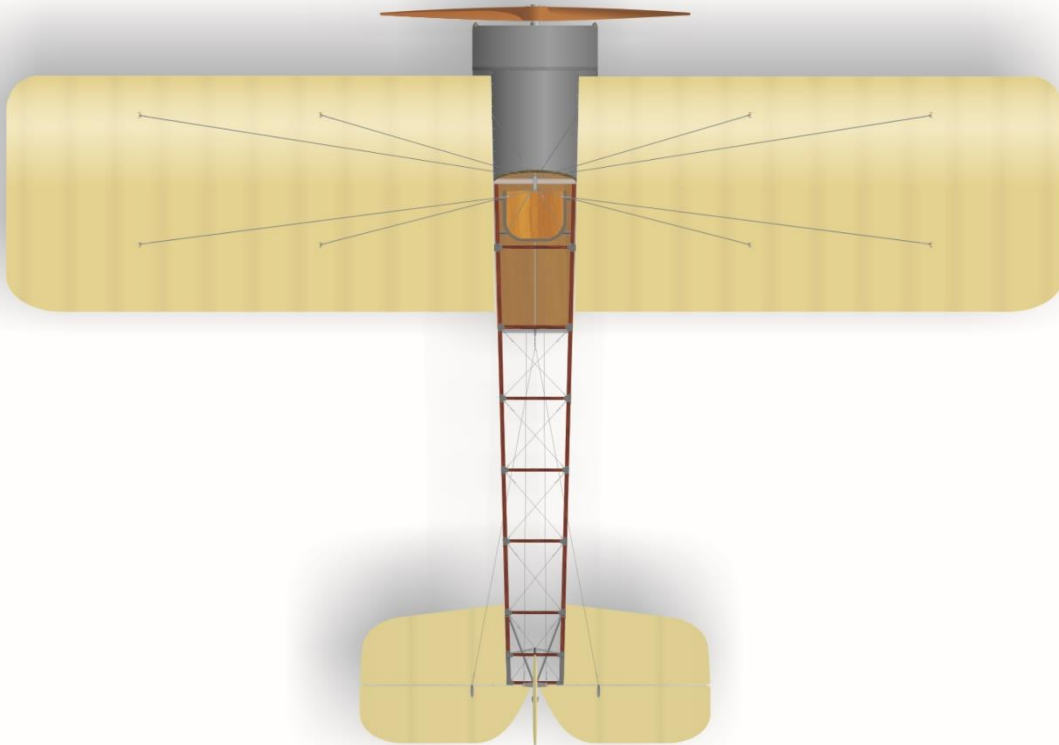
Los monoplanos Castaibert



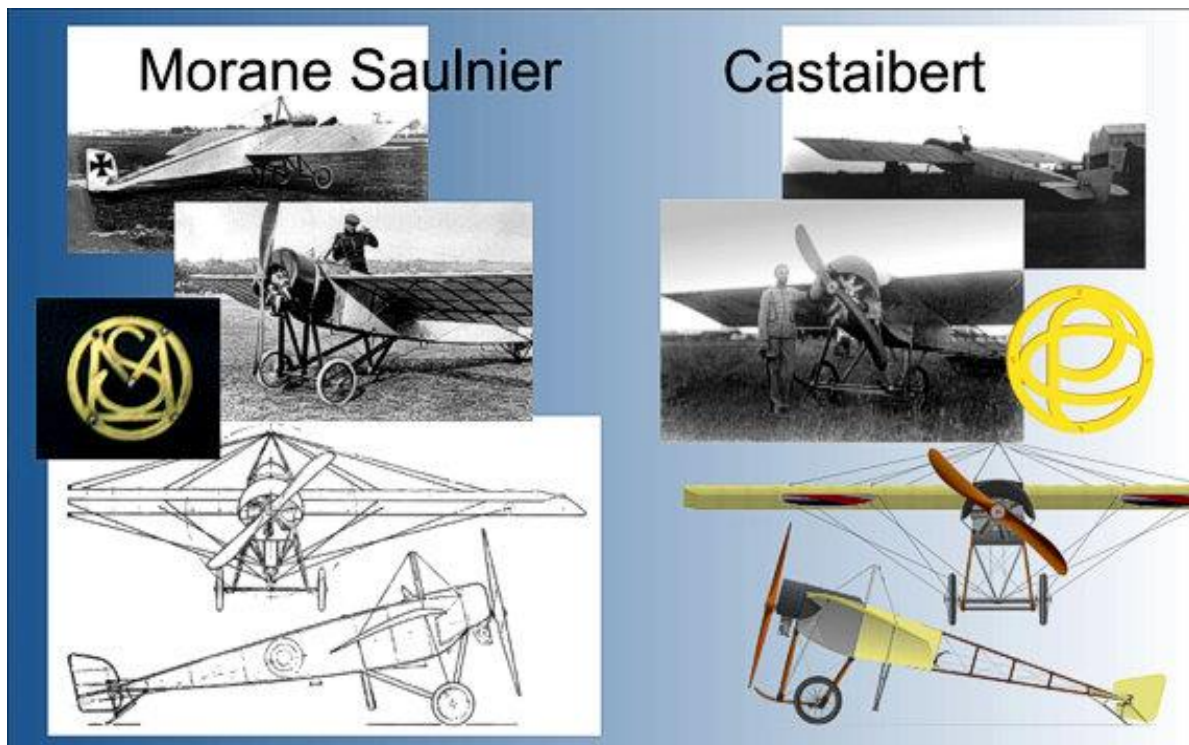
Los Castaibert usaban motores rotativos, principalmente los Gnome con potencias de 50 a 100 hp. Aunque Paul fue el primero en Argentina en producir aviones en serie, sus modelos no dejaban de ser básicamente artesanales, y dado que los accidentes eran frecuentes, las reparaciones, también artesanales, contribuían a que sea difícil encontrar un Castaibert igual a otro. Los motores rotativos, que no eran nada abundantes a causa de la guerra europea, debían ser "recorridos" cada 12 a 15 horas, y por lo que no sería raro que a aviones originalmente "50 hp" se les montara un motor de 70 u 80 hp o viceversa, lo que aumenta la dificultad de reconocerlos en las fotografías de la época.



No era nada fácil volar estas aeronaves. Muy livianas y con comandos de vuelo no muy eficaces, cualquier ráfaga de viento los derribaba con facilidad. Los motores rotativos Gnome no tenían carburador y por ende tampoco acelerador, por lo que la forma de controlar la potencia consistía en cortar el contacto y reponerlo luego. O toda potencia o motor apagado. Y cada reencendido conllevaba el peligro de incendio o explosión por la acumulación de combustible en los cilindros. Todo aterrizaje era un milagro de pilotaje, sin mencionar la ausencia de frenos para detener la carrera. Agreguémosle a todo eso los efectos laxantes de la continua ingestión de vapores del aceite de castor usado en esos motores. Efectos que debían contrarrestarse con algunos tragos de coñac...



Los Castaibert eran conocidos también como "los Morane-Castaibert", por su parecido con el Morane Saulnier francés de 1910 y 1911. Algunos historiadores indican que Castaibert se inspiró en los Deperdussin, Blériot, y Hanriot para diseñar sus aviones, y puede ser que ello fuera en parte así. El análisis objetivo de fotografías y planos del Morane Saulnier, en comparación con sus aviones, indica que la fuente primaria para el diseño de los Castaibert fue ese avión francés, e incluso algunas similitudes sugieren copia directa de planos. Hasta el logo de fábrica de Castaibert, una P y una C entrelazadas incryptas en un círculo, emula la famosa insignia de los Morane Saulnier.





1916: Despegue definitivo de la Aviación Militar uruguaya

El impulso que había creado la primigenia Escuela de Aviación Militar en 1913 no había muerto. El vuelo furtivo en ese año de Cesáreo Berisso en un Farman para llamar la atención sobre el cierre de ese primer emprendimiento oficial dejó viva la llama de la voluntad aeronáutica en la sociedad uruguaya, representada en los esfuerzos del Comité Pro Aviación Militar.

En 1915, cuatro oficiales son designados para realizar cursos de vuelo en el exterior. A Chile viajan Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Saenz Lacueva, y a la Argentina Cesáreo Berisso y Esteban Christi. Estos últimos son los uruguayos que, en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, volarán por primera vez en aviones Castaibert.

En la Escuela de El Palomar, Berisso y Cristi logran el brevet de Piloto Aviador, en el camino a la obtención del título superior de Piloto Aviador Militar. Cristi lo logra el 16 de octubre de 1916, y Berisso lo obtendrá antes, el 17 de julio de ese año, al ganar el primer gran raid aéreo sudamericano, realizado entre Buenos Aires y Mendoza.



4 precursores
de la aviación
militar uruguaya:
sentado Boiso Lanza,
parados, de izq. a der.
Saenz Lacueva,
Esteban Christi,
Cesáreo Berisso

El Gran Raid Buenos Aires – Mendoza

Este raid fue organizado por el Aero Club Argentino, y en el compitieron, además de Berisso, tres pilotos chilenos y tres argentinos, con aviones Morane y Bleriot. El único avión de fabricación argentina, a excepción de su motor, era el de Berisso, un Castaibert 80 hp.

El 16 de julio de 1916 partían los aeroplanos desde el estadio de Palermo, hacia El Palomar, desde donde iniciaría formalmente el Gran Raid. A las 6:45 del día siguiente, al toque de trompeta de "atención y trote", se encendieron los siete motores, y los aviones decolaron uno a uno para intentar llegar inicialmente a Junín, de acuerdo con lo planeado.



Ninguno de los participantes lo lograría en ese primer día, a causa de averías, errores de navegación y fuertes vientos. Berisso tomó rápidamente la delantera, llegando al final del día a Rawson, de donde decoló el 18 rumbo hacia Junín, y de allí a Rufino, llegando luego a Mercedes, donde pernoctó. Le llevaba 24 horas de ventaja a los demás competidores.



Al día siguiente, 19 de julio, Berisso decoló en su Castaibert rumbo a La Paz, distante 218 kilómetros. Y desde La Paz, donde el fervoroso recibimiento ya fue presagio de gloria, tras repostar puso rumbo a Mendoza, aterrizando en Los Tamarindos, el primero entre todos los participantes del Gran Raid. Recién al día siguiente llegaría el Tte. Pedro Zanni en su Morane Saulnier. Berisso despega para recibirlo en el aire y homenajear así a quien era su instructor de vuelo. Zanni aterriza, y al hacer lo propio Berisso, una ráfaga de viento golpea al Castaibert que cae a tierra, causando heridas a su piloto que debe ser hospitalizado.



Cesáreo Berisso en la carlinga de un Castaibert, posiblemente el 80 hp.

La gloria de la victoria en el primer Gran Raid Aéreo sudamericano es para Berisso y también para Paul Castaibert, el constructor del avión vencedor de los europeos Morane Saulnier del Tte. Pedro Zanni, de los Bleriot de los Ttes. Antonio Parodi y Dagoberto Godoy, del Morane Parasol del Cap. Anibal Brihuega, del Duperdussin del S/O Luis Castro, y del Sánchez-Besa del S/O Juan Verscheure.

La Escuela Militar de Aviación



Castaibert 70 hp despegando

Durante ese año 1916, en Uruguay ya se gestionaba la creación de la Escuela Militar de Aviación, con la compra de 5 aviones Castaibert, y la contratación de su constructor como el Jefe de Talleres de esa primera unidad de nuestra Aviación Militar. Para junio se habían comprado dos aviones Castaibert, uno con motor 60 hp y otro con motor 100 hp, pagados en parte con 2.500 pesos del Comité Pro Aviación Militar. El 29 de junio llegó en barco Paul Castaibert, trayendo el 60 hp, que inmediatamente es armado, y el día 30 realiza un primer vuelo con Castaibert en los comandos, y

un segundo vuelo sobre Montevideo, piloteado por Boiso Lanza.

El siguiente 18 de julio sería histórico: Boiso Lanza trae en vuelo desde Villa Lugano el 100 hp, accidentándose al aterrizar. Horas antes, Cristi cruzaba el Río de la Plata en un Bleriot, mientras Saenz Lacueva realizaba repetidos vuelos sobre Maroñas y en Argentina Berisso estaba ganando el Gran Raid.

Los vuelos extraordinarios del 18 de julio aceleran el nacimiento de la Escuela Militar de Aviación. El proyecto de ley que la crea es enviado a la Asamblea Legislativa el 24 de julio, mientras se continúa la búsqueda de un lugar "de volación" apropiado, que finalmente será un campo sobre Camino Mendoza, luego Aeródromo Boiso Lanza.

El 20 de noviembre de 1916 se crea la Escuela Militar de Aviación, y en enero de 1917 se completa el pago de cinco aeronaves a Castaibert, que el 20 de ese mes llega a Montevideo con los tres aviones



restantes, de 50, 70 y 80 hp. Los hangares ya se están levantando. La Escuela Militar de Aviación podía comenzar a funcionar.



El Jefe de Talleres es el propio Pablo Castaibert, y los primeros técnicos son los mismos que trabajaban con él en Villa Lugano, en la Argentina, los españoles José Gómez (mecánico), Miguel Nadal (constructor de hélices), y Laureano Varela (ayudante). A ellos se agregaron Gerardo Dotti como mecánico, y como ayudantes Dagoberto Moll y Pacífico Zurberti. Trabajarán en los talleres de mecánica y carpintería, que con un costo de cinco mil pesos, se instalan en los hangares en el Campo de Aviación de Paso de Mendoza.

Completa el personal de la EMA, una "Brigada de Aviación" con 9 Clases y 30 Soldados.

El primer director de la EMA será Juan Manuel Boiso Lanza, y como instructores de vuelo son designados Berisso, Saenz Lacueva y Cristi. El 27 de febrero de 1917, tras los exámenes correspondientes, se designan los oficiales del Ejército que serán los primeros alumnos, los Ttes.2o. Tydeo Larre Borges y Salvador Gandolfo, y los Alféreces Alfredo Rinaldi, Alfonso Montero Perez, Coralio Lacosta, Efraín González Conzi, José Ibarra y Nicolás Larroca, grupo al que se integra más tarde el Alf Alberto Demichelli. Se presentan en la EMA el 4 de junio, para comenzar la instrucción primaria en un biplano Farman, traído en vuelo el 11 de julio desde Buenos Aires por Cesáreo Berisso.





Los Castaibert, aunque podían acomodar otro tripulante atrás del piloto, no tenían facilidades para la instrucción doble comando, por lo cual se reservaban para el mantenimiento del entrenamiento de los instructores y para su utilización por los alumnos en el curso avanzado de Piloto Aviador Militar. El Farman serviría como avión primario.

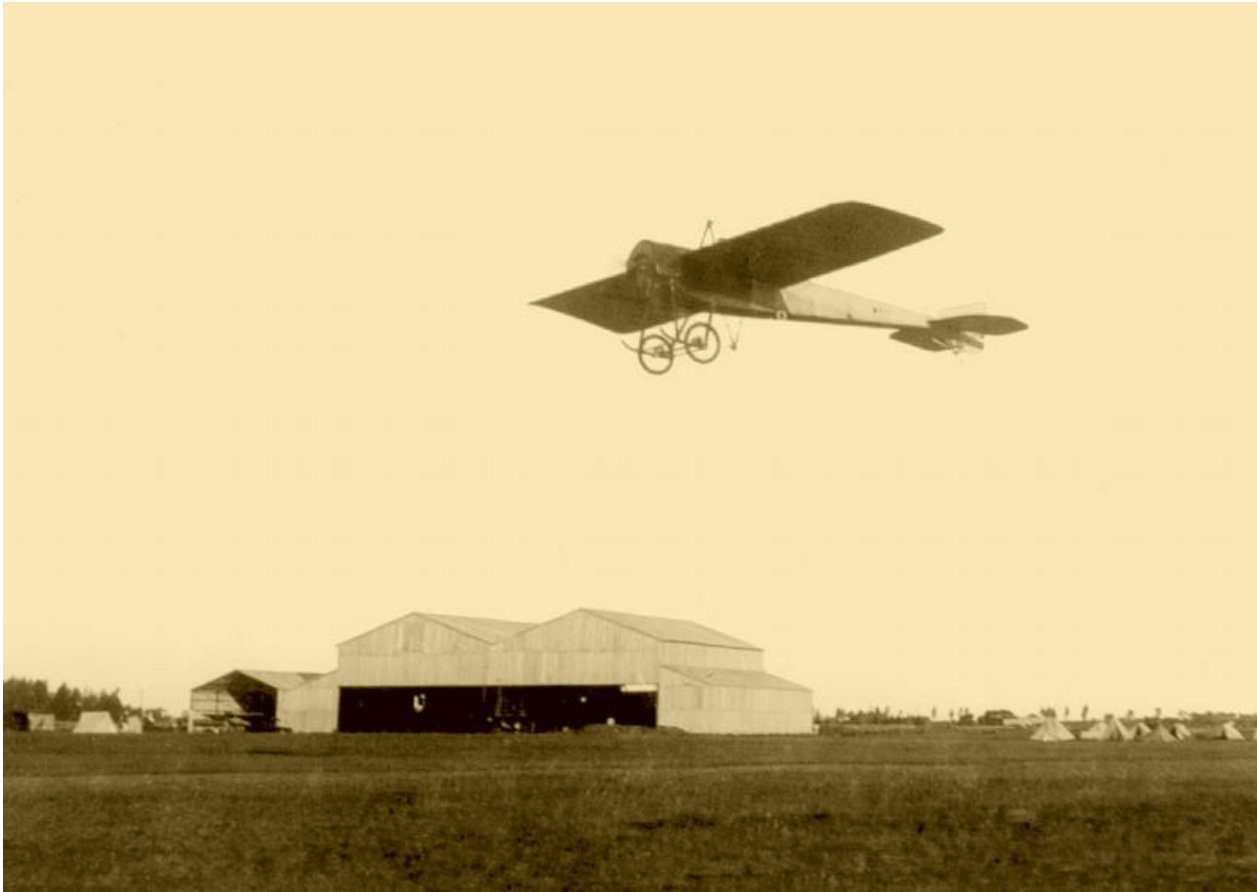
El 25 de agosto de 1917, al conmemorarse otro aniversario de la Declaración de Independencia, la Escuela Militar de Aviación se presenta en público, realizando un vivac en Punta Carretas, exhibiendo sus seis aviones, el biplano Farman, bautizado "El Águila" como su antecesor de la Escuela de 1913, y los cinco monoplanos Castaibert.



La actividad aérea en la Escuela Militar de Aviación durante 1917 es extraordinaria. Se realizan 2000 vuelos, de los cuales poco menos de la mitad se cumplen en los Castaibert piloteados por los instructores, ya que los alumnos del Curso de Vuelo destinado a la obtención del brevet de Piloto Aviador, vuelan el biplano Farman. Las misiones son de mantenimiento del entrenamiento y, por orden superior, de difusión de la aeronáutica, para lo cual se planifican y realizan raids a distintas ciudades del interior del país, para mostrar los aviones a sus habitantes.

El 29 de setiembre de 1917 se cumple la primera de estas misiones, con un raid de Cesáreo Berisso a la ciudad de Canelones en el Castaibert 80 hp, el mismo con el que lograra la victoria en el Gran Raid Buenos Aires - Mendoza. Adhemar Sáenz Lacueva vuela en otro Castaibert a Florida el 10 de octubre, y el 22 del mismo mes Esteban Cristi llega a Durazno. El 28 de octubre es el poblado de Piedras de Afilar el que ve llegar el Castaibert 60 hp, con Berisso en los comandos. Es el tercer raid de Berisso en el año, que ya el 11 de julio había cruzado el Río de la Plata en el Farman, convirtiéndose en el único piloto en hacerlo en este tipo de avión.





Todas estas misiones se cumplen con éxito, regresando los aviones al Campo de Mendoza sin novedad. En los pueblos visitados, donde la inmensa mayoría de los habitantes jamás había visto un avión, el impacto es muy grande, y cada vuelo es recibido por autoridades y gran cantidad de público, con grandes agasajos para los pilotos. En algunos vuelos que se realizan sobre Montevideo, se toman fotografías de la ciudad desde los Castaibert, en lo que seguramente son las primeras misiones de reconocimiento aéreo en el país.



El 6 de noviembre es Boiso Lanza que decola al amanecer rumbo a Paysandú en el Castaibert 70 hp. Arriba a las 8:30, y luego del almuerzo en el Regimiento de Artillería despegar de regreso. Obligado por el mal tiempo, aterriza en un campo cerca de la ciudad de Young, pernoctando allí para salir al otro día hacia Trinidad. Aterriza en esta ciudad ya notando alguna falla en el motor, por lo que luego de almorzar, decide hacer un vuelo de prueba para comprobar si le era posible intentar seguir hacia Paso

de Mendoza. En el despegue, el motor del Castaibert falla y el avión se desploma destruyéndose casi totalmente, causando algunas heridas a Boiso Lanza.

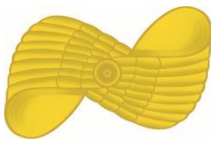


Cesáreo Berisso y el Castaibert 70 hp. Este avión se diferenciaba de los demás por su torre de arriostamiento superior de cuatro parantes en lugar de dos. El elevador era de una sola pieza, mientras que los otros aviones tenían plano fijo y elevadores separados. Era el avión dedicado a la acrobacia.

El accidente de Boiso Lanza en Trinidad, más otro sufrido por Sáenz Lacueva y un pasajero, donde resultaron ambos con heridas leves, fueron los únicos ocurridos en los aviones Castaibert durante 1917. En el Farman ocurrió solamente uno, de poca entidad y sin lesiones para su tripulante, el Tte. Berisso. Considerando la cantidad de vuelos realizados, y los 1700 kilómetros recorridos en diferentes raids, tan poca cantidad de accidentes constituye un récord difícil de igualar para esa época

El mantenimiento de los aviones no presentaba demasiadas dificultades, dada su estructura de madera, fácilmente reparable en el taller de carpintería de la EMA, dirigido por el mismo diseñador y constructor de los aviones, el francés Paul Castaibert. Se habían comprado en Buenos Aires dos motores Gnome de repuesto, uno de 50 y otro de 80 hp, y dos de 50 hp originarios de los aviones de la primera Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos en 1913, habían sido "recorridos" en Europa y puestos a nuevo, por lo que, a fines de 1917, la EMA contaba con un total de 9 motores en funcionamiento.

En 1917, los Castaibert no tenían ningún esquema de pintura determinado, dominando en ellos el amarillo grisáceo de la tela con dope. El único emblema que llevaban eran las cocardas con los colores de Artigas pintadas en la parte inferior de las alas. Recién a partir de 1920 se comenzó a pintar en los timones de dirección la bandera del prócer uruguayo. En cuanto a insignias de uniforme, en 1916 se había reglamentado la primer insignia de aviación para aviadores y pilotos de globo, una hélice con dos alas estilizadas, que puede observarse en las solapas del uniforme de capitán de Boiso Lanza y de otros oficiales aviadores, en las fotografías de época.



El 18 de febrero de 1918, se realizan los exámenes a los primeros cinco alumnos del curso de vuelo que estaban prontos para rendirlos, de acuerdo a las exigencias de la Federation Aronautique Internationale. Era la primera vez que esto ocurría en el Uruguay, y fue un evento en el que estaban presentes el Presidente de la República, el Ministro de Guerra y Marina y mucho público. A media mañana, el biplano Farman en que se rendían las pruebas, queda fuera de servicio por la rotura del caño de combustible, y mientras es reparado, los instructores de la EMA hacen una brillante demostración de sus habilidades de vuelo en los Castaibert 50, 60 y 80 hp.



Autoridades y personajes de la sociedad uruguayo presencian las pruebas de vuelo para la obtención del brevet de Piloto Aviador

Para el 18 de julio de 1918, se dispone la realización de la segunda jornada de exámenes para los alumnos del curso de vuelo, pero el Farman presenta problemas de motor durante un vuelo inicial de Berisso, por lo que las pruebas no se pueden realizar. El Capitán Mateo Tula, director interino de la Escuela por la ausencia de Boiso Lanza que ha viajado a Europa, ordena entonces que la ocasión sea aprovechada para que los alumnos ya brevetados en febrero, realicen sus primeros vuelos en público



con los Castaibert. El primero en hacerlo es Tydeo Larre Borges, luego vuela José Luis Ibarra, y finalmente lo hace Montero Pérez, utilizando todos el Castaibert 50 hp.

Boiso Lanza, que había partido a Europa en misión de observación y estudio, consigue que el gobierno francés le autorice a entrenarse en vuelo de combate en la escuela de Port Long, en Pau. El 10 de agosto de 1918, al aterrizar al regreso de un vuelo en formación donde piloteaba un Nieuport Bebe, Boiso Lanza se precipita a tierra y muere. Es el primer mártir de la



Capitán Juan Manuel Boiso Lanza
Comandante de la Escuadrilla del Silencio

aviación militar uruguaya, el Comandante de la Escuadrilla del Silencio. Se dice que su muerte afectó profundamente a Paul Castaibert, que unos meses más tarde renuncia a su cargo de Jefe de Talleres de la Escuela Militar de Aviación, abandonando por completo la aeronáutica, para dedicarse al comercio.

En 1919 comienza el declive de los Castaibert. La ausencia de su constructor Paul Castaibert en la dirección de los Talleres, y las grandes dificultades que se planteaban para el abastecimiento de repuestos para los motores, fueron probablemente las causas principales, a las que se unió que la Escuela quedó con Sáenz Lacueva como único instructor de vuelo, dado que Boiso Lanza había muerto, Berisso estaba en Estados Unidos y Cristi había renunciado y vuelto a su arma de origen la infantería. A partir de este año, solamente aparece constancia de la existencia de los dos aviones que perduran hasta nuestros días, el 70 hp y el 80 hp, el del raid Buenos Aires - Mendoza.



A mediados de 1919, llega el británico Frank Scott que vende a la Escuela su Avro 504K con motor Le Rhone 100 hp. Otras misiones extranjeras traen al país más novedades en materia aeronáutica, aviones más modernos y potentes. A partir de 1920, con la llegada de más

Avros 504, de los SVA, los Breguet XIV y los Spad VII y XII, los Castaibert quedan relegados del vuelo. Sin embargo, los ejemplares sobrevivientes, el 70 hp y 80 hp, son conservados y respetados como los patriarcas aéreos que son, y continúan apareciendo en los registros fotográficos, encabezando la línea de vuelo de la Escuela Militar de Aviación, hasta bien avanzados los años 20.

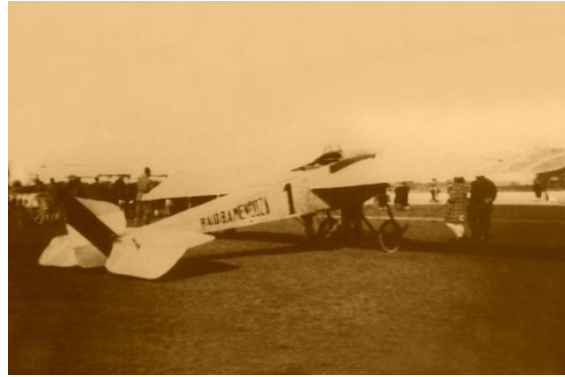


Circa 1920, el Castaibert 70 hp ya luce su matrícula A2
y el timón de dirección pintado con la bandera de Artigas

La asignación de matrículas a los Castaibert comienza, según registros fotográficos, circa 1919. Hasta ese momento, eran "el 50 hp", "el 80", etc. Quizás fue el intercambio de motores, que hacía muy equívoco el nombrarlos así, lo que motivó que se les adjudicaran matrículas compuestas de una "A" seguida de un número. Así, al Castaibert 80 hp, se le impone la matrícula "A1", y al Castaibert 70 hp la matrícula "A2". No hay datos sobre los demás aviones -quizás porque ya estaban radiados- ni sobre el criterio que determinó ese orden, más allá de que el 80 hp fuera el avión ganador del Gran Raid Buenos Aires - Mendoza, y que el 70 hp fuera el preferido de Boiso Lanza.



Algunos años más tarde, los Castaibert A1 y A2 cambian nuevamente sus matrículas, para seguir el criterio general que señalaba que los aviones de matriculaban del 1 en adelante para cada modelo de aeronave. Más adelante, para recordar que el primero fue el avión con el que Berisso ganó el primer Raid Aéreo sudamericano de larga distancia, y para homenajear en el segundo al primer Director de la Escuela Militar de Aviación, el Castaibert 70 hp pasa a tener la matrícula 1 y el nombre "Raíd Buenos Aires - Mendoza", mientras que al Castaibert 80 hp se le adjudica la matrícula número 2 y se le bautiza como "Cap. Boiso Lanza".



En el Museo Aeronáutico Nacional uruguayo, se conservan (al año 2002) en relativo buen estado los dos últimos Castaibert. El "1 Raíd B.A. Mendoza" tiene caídos el motor con su capot. El Castaibert 70 hp "2 Cap. Boiso Lanza" está desnudo, sin la tela que recubría sus alas y su fuselaje, pretendidamente para mostrar el detalle de su estructura, lo que puede ser apropiado en una maqueta pero no en una joya histórica que debiera lucir dignamente vestida en su gala original.

Al asomarse a la cabina espartana de esos aviones, asombra la absoluta falta de instrumentos de vuelo y de motor. Era lo normal para esos años de inicio de la aeronáutica. Circa 1976, viajando en el cockpit repleto de ellos de un Boeing 727, tuvimos el privilegio de la compañía del ya anciano pero vivísimo General Tydeo Larre Borges, que obtuviera su brevet de Piloto Aviador Militar en 1918 volando aviones Castaibert.



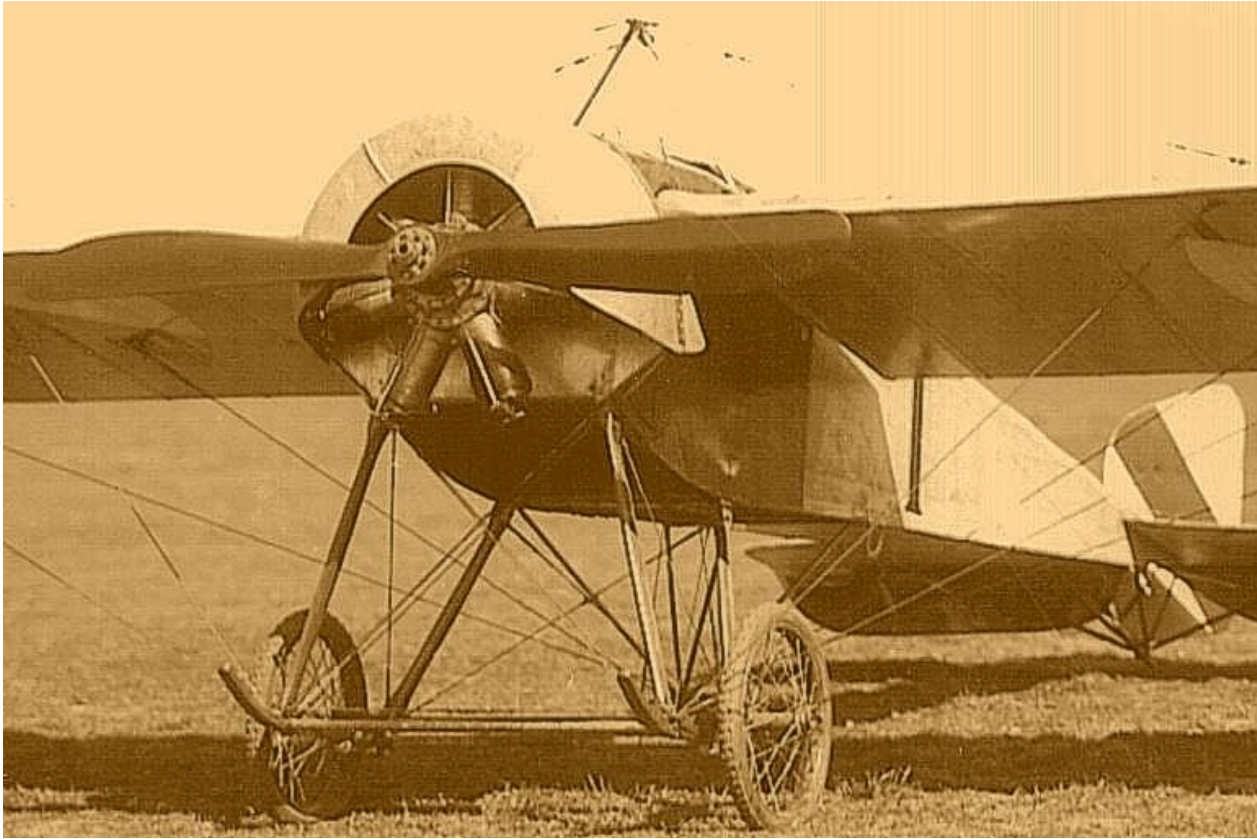
- Mi General: ¿Cómo sabía usted la velocidad si el avión no tenía velocímetro?

Y la rápida respuesta del pionero fue:

- ¡por el silbido del viento en los cables, m'hijo!!

El último vuelo de un Castaibert se cumplió el 17 de marzo de 1953. El 80 hp "Raid B.A. Mendoza", restaurado meticulosamente a orden de vuelo por José Rígoli y Oscar Suárez, voló ese día sobre Los Cerrillos, con Alfredo Lamela en los comandos, conmemorando los 40 años de la creación de la Escuela de Aviación Militar de 1913, y el nacimiento de la Aviación Militar en el Uruguay.

Pilotoviejo
diciembre de 2006



Fuentes:

"Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", primer tomo, de Juan Maruri
"Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", de Jaime Meregalli y Carlos Bernasconi
"Castaibert, reseña histórica", web de la FAU: <http://fau.mil.uy>
Asesoría histórica personal de Fernando Díaz
Colaboración permanente de Wilman Fuentes, vital para este trabajo

Imágenes:

Fotografías del Archivo del Museo Aeronáutico Nacional uruguayo
Logo Aeroclub Argentino, <http://www.aeroclubargentino.com/>

Perfiles del Castaibert, diagramado y edición: Pilotoviejo



más sobre los Castaibert en Memorias del Tiempo de Vuelo:
www.pilotoviejo.com/castaibertpage.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



Ultima actualización: 24/02/2021
© Jorge Cobas González, 2021