

1947

El Ferry de los T-6



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotovieja



El vuelo ferry de los AT-6

El 17 de agosto de 1947, al partir de Carrasco un Clipper de Pan American con 26 miembros de la Aeronáutica Militar uruguaya, se iniciaba lo que constituiría un hito para esa fuerza, traer por primera vez en vuelo aeronaves desde EE.UU., tripuladas exclusivamente por personal uruguayo.

(La idea de esta nota, es referirnos al traslado de los AT-6, basándonos en cartas y telegramas enviados por el Jefe del vuelo de esos aviones, a medida que se cumplía el extenso periplo.)

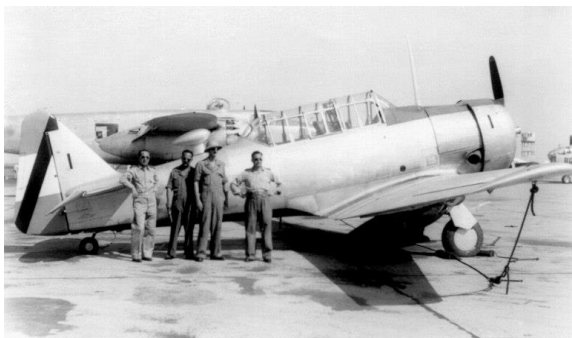




La misión se componía de dos grupos. El primero, comandado por el Cnel. Hernán Barú, con el cometido de trasladar 5 bimotores AT-11, y el segundo, al mando del Tte.Cnel. Gualberto F.Trelles, tenía a su cargo el traslado de 7 aviones AT-6 de entrenamiento avanzado. En el Uruguay ya existían aviones de este tipo, traídos años atrás pero por personal de la USAAF.

El vuelo arriba a Miami el lunes 18, y a San Antonio, Texas, en la mañana del 20, donde pilotos y técnicos permanecerán alojados, mientras se finaliza la preparación de los "NA", nombre con que se referían a los AT-6 (por su fabricante North American), para el extenso vuelo.

Trelles, en carta del **8/9/47**, informa que los aviones ya se están recibiendo en Kelly Field, y en pocos días comenzarán los vuelos de prueba. Se menciona al 436, refiriéndose al final del No. de Serie, como el primero recibido, correspondiéndole al Cap. Fernando Blanco, realizar el primer vuelo el **2/9/47**. En telegrama del **11/9/47**, se confirma la llegada de los AT-11.



En fotos fechadas el **19/9/47**, se aprecian a varios pilotos frente al AT-6 con el No.1 pintado en cowling y empenaje, y la bandera de Artigas, emblema de las fuerzas armadas uruguayas, en el timón de cola, apreciándose los antiguos "markings" USAAF, cubiertos



con pintura plateada. En otra a Gualberto Trelles señalando en el capot del mismo AT-6 el nombre "**Alita**", pintado en homenaje a su pequeña hija, y el "belly tank", en la panza del avión.

A partir de **22/9/47**, las tripulaciones dejan el hotel en San Antonio, pasando a alojarse en el hotel de operaciones de Kelly Field, para seguir los trabajos de cerca. Los aviones fueron fabricados en 1945, con motores puestos a nuevo, pero han permanecido sin volar mucho tiempo y es frecuente la aparición de fallas que deben subsanarse.

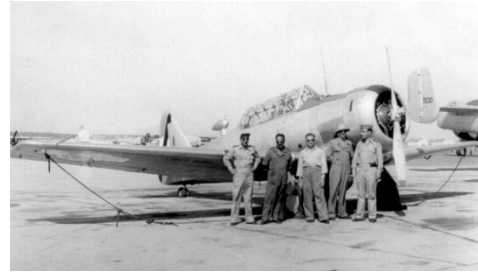


Emblema usado en el ferry por los pilotos uruguayos



Retorno a casa

8/10/47 - "Recién hoy han quedado prontos los aviones, hubo que corregir muchos detalles que llevan tiempo". Así comenzaba la carta de Trelles de esa fecha, permaneciendo a la espera de herramientas y repuestos para el viaje, y de inmediato partir hacia Montevideo, Uruguay, por la ruta del Atlántico.



La partida se hará de acuerdo al siguiente orden, y con las siguientes tripulaciones:

Avión AT-6D No. de Serie

No. 1	44-81357	Tte.Cnel. Gualberto Trelles	Cap. Fernando Blanco
No. 2	44-81436	Cap. Mariano Navajas	Tte.2o. Asdo. Serafín García
No. 3	44-81460	Cap. Pedro Iglesias	Tte.2o. Asdo. Alcides Luzuriaga
No. 4	44-81194	Cap. Juan Alfaro	Sgto.1o.Asdo. Esaú Prada
No. 5	44-81409	Tte.1o. Danilo Sena	Tte.2o. Asdo. Leonardo Sívori
No. 6	44-81616	Tte.1o. Alcides Rovira	Tte.1o. José Pérez Caldas
No. 7	44-81546	Tte.1o. Tabaré De León	

Al fin decolaron rumbo a Veracruz, México, el **10/10/47** (Los AT-11 partirían el 21 de Octubre). Todos los aviones llevaban tanques ventrales de reserva lo que aumentaba su autonomía en varias horas.



La primer escala fue en Tampico para repostar. Allí relata Trelles un hecho considerado insólito: "pinchó" el avión comandado por Navajas, lo que requirió gato hidráulico, mandar la cubierta a la ciudad para reparar, traerla y colocarla nuevamente. Cuando todo estaba listo, con considerable retraso, ya que iban a partir a la hora estimada como de arribo a Veracruz, "la cosa toma visos de tragedia", ya que con otro clavo pincha el segundo avión.

Lo anteriormente relatado, obligó a nuestros hombres a pernoctar en Veracruz, saliendo el 12 hacia San José, Guatemala, para repostar, debiendo mantener 10.000 ft. por los picos y formaciones nubosas del istmo de Tehuantepec, hasta alcanzar la costa del Pacífico, que estaba despejada.



Continuaron en la tarde hacia Managua. Desde el Golfo de Fonseca tuvieron "plafon" bajo, debiendo hacer "una entrada cuidadosa al lago de Managua, por algunos cerros de 2 y 3000 mts., casi todos volcánicos".



El **13/10/47** partieron de esa olla que es el Lago de Managua, sobre el cual volaron más de media hora, hasta lograr salir mar afuera sobre Puntarenas, en Costa Rica. Repostaron en David, en Panamá, arribando a Albrook Field, Balboa, en la Zona del Canal, donde sabían del arribo pero no oficialmente: "las formaciones extranjeras, necesitan permiso y aviso de Washington" para poder aterrizar, por tratarse de "Restricted and Prohibited Area". Como llovió todo el día "nuestros mecánicos han estado trabajando esta mañana bajo agua", por lo que se solicitó permiso para entrar en hangar a los aviones en inspección.

Se llevan recorridas 2260 millas, un 25% del trayecto, 17 horas de vuelo en 4 días.

En América del sur

18/10/47 - Llegada a Barranquilla, Colombia. Persistencia de calor sofocante y lluvias. Es el llamado "invierno tropical".

19/10/47 - Llegada a Caracas, Venezuela, previa escala en Maracaibo, aterrizando en La Guayra, donde pasan la primera noche fresca desde la partida de Kelly. Allí se pierde un día reparando el tanque auxiliar de combustible de uno de los aviones, que rozó un montículo en la pista al aterrizar, lo que pudo provocar un accidente de consecuencias mayores.



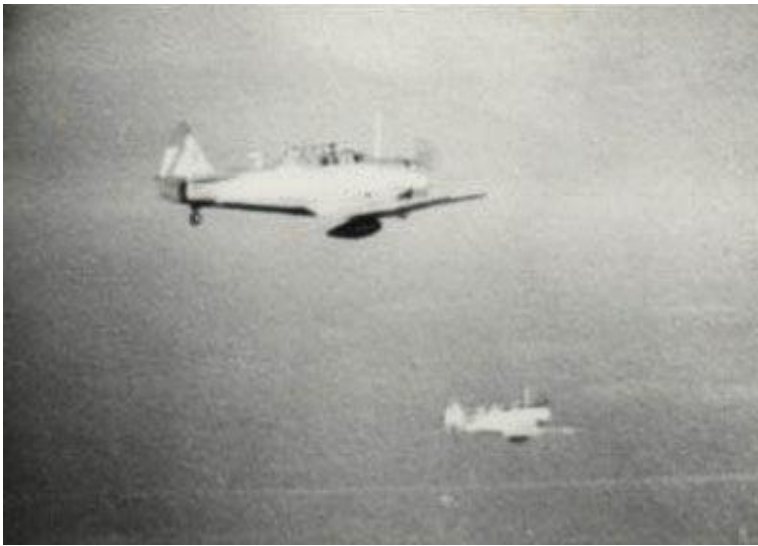
21/10/47 - Llegada a Waller Field, Trinidad. Es una base americana a 30 Kmts. de Puerto España, donde se deben ajustar hélices de 2 aviones, y reparar motor de arranque de un tercero, por lo que deben permanecer dos días, partiendo al otro para Atkinson, en la Guayana Británica, volando "por la desembocadura del Orinoco", en zona pantanosa, donde un aterrizaje de emergencia es imposible. Además, "poco plafón y lluvias aisladas, lo que obligaba a volar bajo". Fue quizás la etapa más dura, pues "había que llegar a Atkinson sin posibilidades de regreso, por nafta, agua y selva", decidiéndose pasar la noche en esa base.



De Atkinson a Cayena, en la Guayana Francesa. *“Esta ciudad es una vergüenza para América y para el hombre civilizado, hoteles sin agua corriente ni baño, hay 25000 almas, sin escuela y no existe profilaxis de ninguna especie”.*

Volando sobre Brasil

De Cayena a Amapá, Brasil, que según Trelles *“es la parte peor de la selva, todo está cubierto de árboles, hasta los cerros, sólo es posible distinguir los ríos por un trazado más oscuro de la vegetación. 'Castellao que fica allí more', había dicho un Mayor brasileño en Kelly, sin duda para alentarnos”...*



De Amapá a Belén el vuelo se hizo con buen tiempo, se pudo ver bien la desembocadura del Amazonas, volando una hora y veinte minutos sobre la boca de ese coloso. *“Los muchachos que no habían perdido la seriedad desde que dejaron Veracruz, empezaron a cerrar peligrosamente la formación con el objeto de sacar fotos, por lo que hubo que parales el carro por radio”, comenta Trelles en tono paternal. Sabían que a partir de este momento entraban nuevamente en “la civilización”.*

El **26/10/47** se produce el arribo a Belén, de donde parten para Fortaleza, con escala en San Luis para abastecimiento.

28/10/47 - Carta desde Fortaleza, donde se relatan los detalles del vuelo a partir de Trinidad. De Fortaleza, etapa a Recife, capital del estado de Pernambuco.

31/10/47 - Continúan para Salvador, Bahía. Estas bases brasileñas poseen pistas de hormigón y muy buenas instalaciones, todas con el mismo sello “made in USA”.

1/11/47 - Llegada a Bahía. Desde Bahía a Victoria, volaron 4 horas bajo lluvia torrencial, con aprovisionamiento en Caravellas. Meteorología daba para Victoria un *“plafon 2000 mts. y visibilidad ilimitada”*, y aterrizaron con lluvia, plafond 50 mts. y con los morros metidos entre las nubes!!, lo que obligó a los 7 aviones a virar en fila india sobre el aeródromo, aterrizando la primera patrulla de 4, mientras la segunda de 3 quedaba volando sobre el mar, para aterrizar a continuación. *“Oficiales y comandos de la base son muy cordiales, no obstante no se les puede llevar más el apunte en cuanto a informes meteorológicos”*





2/11/47 - Carta desde Victoria: *“a 2 horas de vuelo a Río, pero en una trampa, rodeados de morros, con plafón bajísimo, y lloviendo hace ya cerca de un mes”*.

Se llevan voladas 7.200 millas (11.520 Kmts.).

3/11/47 - Partida hacia la base de Santa Cruz, Río de Janeiro, arribando sólo 3 aparatos, debido a las condiciones climáticas adversas, haciéndolo 2 en Palacete, y 2 en el aeropuerto de Santos Dumont, alternados de Santa Cruz. Finalmente se reunieron los 7 en Santa Cruz, de donde partieron el día 6, hacia Florianópolis, y luego a Porto Alegre.

6/11/47 - Telegrama desde Porto Alegre, que anuncia el arribo para el día de mañana al las 11 y 30 horas al aeródromo “Gral. Artigas”, en Pando, Uruguay, de la escuadrilla de aviones AT-6.

7/11/47 - A la hora prevista, los 7 aviones con la bandera de Artigas en el timón de cola, aterrizaban en dicho aeródromo, completando la etapa número 16, del vuelo más largo encarado hasta esa fecha por la Aeronáutica Militar. De alguna manera estaba naciendo la futura Fuerza Aérea Uruguaya...



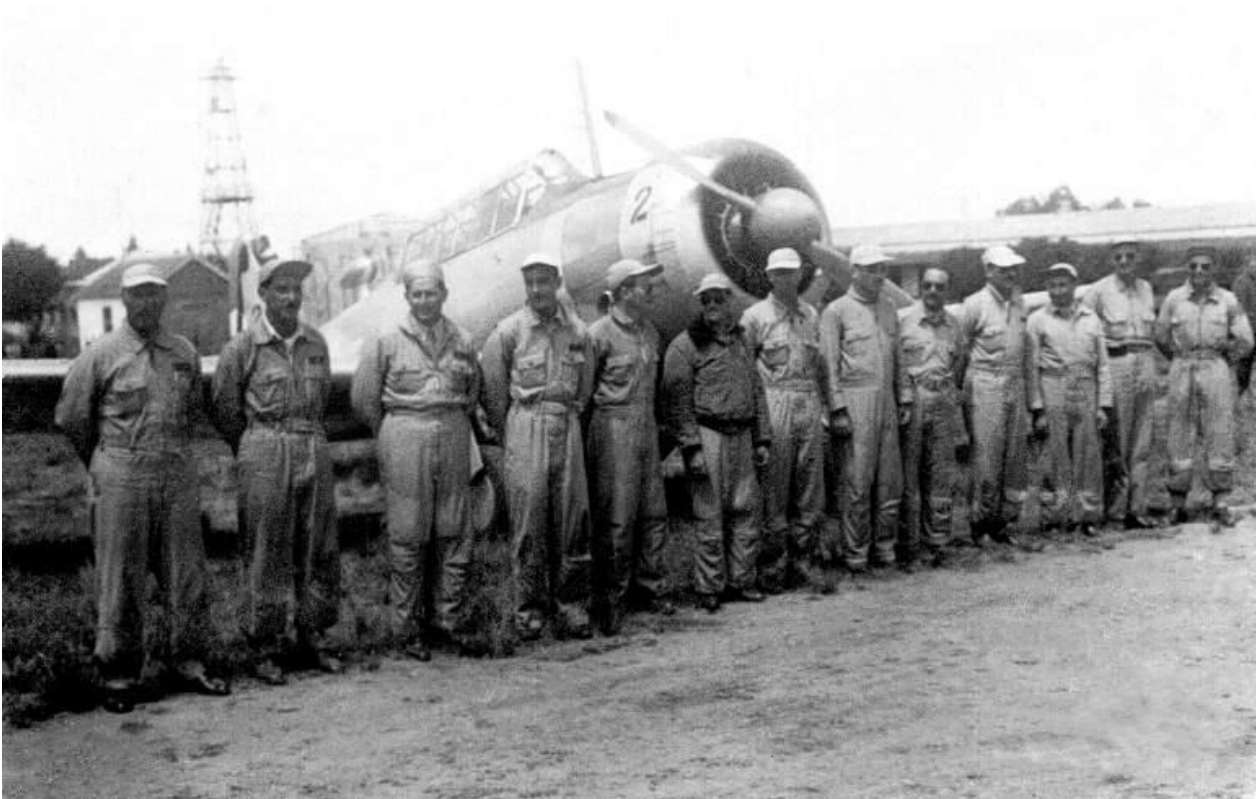
El recibimiento en la Escuela Militar de Aeronáutica





Los 13 siempre unidos

Un pequeño corolario, pero no menos importante y emotivo: este grupo de hombres, cuya amistad y compañerismo se forjó sin duda durante este vuelo, continuaron reuniéndose todos los 7 de noviembre, año tras año, para brindar y revivir esa inolvidable experiencia, que los trasformó en amigos inseparables.





Mi documentación finaliza con una tarjeta que acompañó a un ramo de flores dirigido en 1980 a la Sra. Tomasa Castro de Trelles, con el siguiente texto:

“Los integrantes del vuelo de aviones T-6, (siguen nombres), en este día tan señalado, envían un afectuoso saludo a la Sra. Esposa de nuestro querido jefe, camarada y amigo, Brigadier Gral. Don Gualberto F. Trelles, quien sigue y seguirá siempre presente entre nosotros”... Montevideo, 7 de Noviembre de 1980.



Maqueta de Fernando Díaz, foto de Fernando Cerovaz

Notas:

- Estos aviones que venían numerados del 1 al 7, fueron matriculados con los Nros. 352 al 358.
- Observando la foto del avión piloteado por Trelles al arribar a Pando, nuestro sagaz amigo Pedro Cerovaz, nota que el Nro. de serie que se ve claramente es 44-81616, y no el 44-81357, atribuido al avión Nro.1. Además, aparece una pequeña inscripción, que se adelantaba al futuro: **“Fuerza Aérea Uruguaya”**.

Bibliografía:

- Conjunto de anotaciones, tomadas de cartas y telegramas, enviadas por el Tte.Cnel. Gualberto F.Trelles a su familia, desde los distintos lugares recorridos y en las fechas indicadas, puestas a mi disposición por su hijo Dr. Gualberto Trelles.
- Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya, 2do.Tomo, del Tte.1ro.(Av.) (R) J.Maruri.



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:

Diagramado y edición, de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 15/08/2023

© Jorge Cobas González, 2023