

Cesáreo Berisso

Pilotos de la Aviación Militar del Uruguay



Primer "solo" en el Uruguay

Memorias del Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotoviejo



Carta del General Cesáreo L. Berisso al historiador argentino Antonio Biedma relatando las circunstancias que llevaron a su primer “solo”.

Prólogo, por Pilotoviejo

El 17 de marzo de 1913 se inaugura oficialmente en un campo en Los Cerrillos, a unos 50 kilómetros del centro de Montevideo, la Escuela Militar de Aviación, donde inmediatamente comienzan los vuelos de instrucción básica en un biplano Farman. Se dispone también de un monoplano Blériot.

El instructor es el francés Marcel Paillette, que había firmado un contrato con el gobierno para proveer las aeronaves y lograr la calificación como pilotos de 10 oficiales de Ejército uruguayo, en un plazo de tres meses.

Distintas vicisitudes como el mal tiempo y roturas del Farman impiden que al cumplirse los tres meses siquiera alguno de los alumnos pilotos cumplieran su primer vuelo “solo”.

Para ese entonces, mediados de junio, Paillette informaba que siete de ellos estaban prontos para cumplirlo.

Pero el Ministro de Guerra y Marina se rehusa a ordenar los fondos necesarios para la extensión del contrato, por lo que la Escuela deberá suspender sus actividades y sus aeronaves ser desarmadas y guardadas en depósito.

Comunicada esta decisión a los alumnos, uno de ellos, el Alférez Cesáreo Berisso, decide cumplir, al margen de la disciplina, con su anhelo de volar “solo” y al mismo tiempo demostrar las posibilidades de la actividad aérea. A este plan se une el Teniente Primero Boiso Lanza, que se propone volar el Blériot.

Y en la madrugada del domingo 22 de junio de 1913, Berisso literalmente se “roba” el Farman y lo vuela en medio de una espesa niebla para aterrizar en la playa Malvín. Es el primer uruguayo en volar “solo” en un aeroplano dentro del territorio nacional.





del libro *HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA (1913-1953)*, de Juan Maruri

Montevideo febrero 3 de 1957

Confidencial

Sr. Antonio M. Biedma R.

Mi querido y viejo amigo: he recibido su carta del 22-1 que contesto aparte, ya que merece un capítulo especial todo lo que se refiere a su pedido confidencial.

La vanidad de los hombres, alentando fantasmagorías o preñados de intereses egoístas, suelen deformar parte de la historia en que han actuado. Por ello, a la distancia en el tiempo, es difícil a veces la verdad, salvo, cuando aún viven los actores principales y permite el cotejo de los hechos que se historian, con esas personas.

Felizmente, el principal actor de esa primera Escuela M. de Aviación de "Los Cerrillos", vive ahí en Buenos Aires: Mr. Paillette, y su testimonio es de gran valor, pues fue siempre un hombre veraz y de valor para la expresión de sus ideas.

Y vamos al grano: no conozco las hojitas impresas en azul que Ud. menciona.

En respuesta a sus interrogantes vamos a recordar los hechos de aquella época.

De los encargados, como es costumbre en todas las Escuelas, en los grupos de alumnos se designa a uno como encargado, en este caso al más viejo, al solo efecto de la presentación de los alumnos de las licencias y clases. Otro alumno estaba encargado de la conservación de la pista y mecánicos.

De las actividades escolares y de vuelo, eran la acción exclusiva, como usted puede comprenderlo, de Mr. Paillette.

Además había un Oficial del Ejército, un Cnel. Torres que tenía a su cargo la vigilancia general, bajo la autoridad del Ministerio de Guerra.

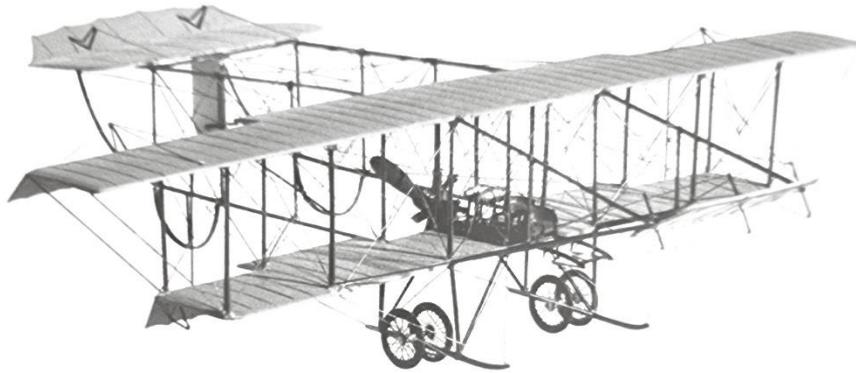
En aquella época, como usted sabe, se volaba sin viento. Mr. Paillette se internaba en la pista, sacaba el pañuelo y si éste se agitaba en cierto grado, no se daba instrucción de vuelo. Esta es la razón de que la instrucción se prolongara demasiado para nuestra juvenil inquietud.



Marcel Paillette en su biplano Sommer, en 1910

Un accidente de carreteo de un alumno: choque del avión de instrucción, el Farman, contra una máquina de cortar pasto, en un traslado de un avión a la pista, fue la causa de que se interrumpiera la instrucción cuando los alumnos habíamos realizado de 6 a 8 vuelos. Estos vuelos se limitaban al despegue, una vuelta de pista y el aterrizaje correspondiente; en total 10 minutos de vuelo, más o menos.

En estas condiciones, con esa instrucción, aun cuando había alumnos que se destacaban, necesariamente no estábamos en condiciones correctas de salir "solos" y por ello, y por el espíritu francamente liberal y generoso de Mr. Paillette, no puede pretenderse que frenase o dilatara la salida "solo" de los alumnos. En consecuencia, ningún alumno salió "solo", es decir: sin el instructor a bordo.



Mr. Paillette tomó las medidas necesarias trayendo los repuestos de Buenos Aires y reparó el Farman, quedando listo en los primeros días de junio. Como el plazo que se había impuesto Mr. Paillette para la terminación de la instrucción había terminado o estaba a vencerse y como además no estaba

establecido que las roturas del avión, por accidentes de alumnos, fueran a su cargo, se presentó al Ministerio solicitando un nuevo crédito por \$ 20.000, que imputaba a las averías del avión y a la prolongación de su estadía en Montevideo. Evidentemente esa suma no era exagerada para la época, dada la escasa disponibilidad de material aéreo y la falta de instructores, que necesariamente, debían cotizarse bien. Estimo que era de justicia que se pagara con más liberalidad, el funcionamiento de esa Escuela, dados los gastos elevados que ella imponía a Mr. Paillette. Pero el Ministro de la Guerra de entonces, que era muy económico, no lo entendió así y se negó a arbitrar nuevos recursos para la Escuela, con el dolor que Ud. puede imaginarse para nosotros.

Así llegó el día 21 de junio en que arribó a Montevideo, el Jefe de mecánicos de la Escuela, quien era también jefe de los talleres mecánicos del Arsenal de Guerra. Enseguida de su llegada nos reunimos en la sala de estudios para escuchar sus noticias. Estas no podían ser peores para nosotros.

El Ministro se negaba a ampliar los recursos de la Escuela. Dispondría el inmediato regreso de los Oficiales alumnos a sus respectivas unidades del Ejército. Y que los dos aviones -el Farman y el Blériot- serían desarmados y enviados al Arsenal de Guerra.

Ante esa bomba, puede imaginarse la impresión de dolor y desesperanza de todos nosotros, ante fin tan desgraciado de la Escuela, cuando la única "falla" era la falta de unos pocos pesos.

Se conversó mucho buscando una manera de salir de esa situación, sin llegarse a nada concreto.

Yo me levanté y al marcharme de la sala de clase, manifesté en forma clara: esos aviones no los llevarán tan fácilmente, al Arsenal de Guerra. Ya alejado de la sala sentí que un Oficial me seguía y alcanzaba. Al volverme me encontré con Boiso Lanza y surgió este pequeño diálogo, muy rápido:

-¿Qué va a hacer, Berisso?

-Mañana antes que salga el sol pienso ponerme en vuelo en el Farman para mostrarle al Ministro que podemos volar y que no nos falta voluntad ni decisión y solicitarle sobre este hecho, que ayudara a la Escuela concediéndole los recursos solicitados;

-Por toda respuesta Boiso Lanza me dijo: bravo, muy bien Berisso, hágalo y me dio un abrazo; yo lo haré en el Blériot, pero no diga una palabra porque no nos dejarían salir.

Esa tarde, muy discretamente, aceitamos las ruedas y rieles de los portones del hangar, para no denunciarnos al sacar los aviones, en la madrugada.



Al otro día 22-VI sacamos los dos aviones e inmediatamente procedimos a ponerlos en marcha. El motor del Farman partió enseguida, no así el del Blériot. Impaciente por esa demora yo despegué (a mi regreso supe que el mecánico del Blériot le había desconectado la ficha del magneto, a fin de que no fuera posible ponerlo en marcha, temeroso de que Boiso Lanza tuviera un accidente, ya que nunca había recibido instrucción en él) tomando altura enfilé hacia Montevideo. Al llegar a la altura de Los Cerrillos (pueblo) recién empezaba a levantarse el sol para mí, que estaba a 200 mts. de altura.

Los Cerrillos aparecían ya cubiertos por una niebla baja y espesa que nada dejaba ver y que venía del sur, arrastrada por un viento muy suave. Aparecía ante mi asombro, no acostumbrado a un espectáculo tan grandioso. un inmenso mar de niebla, sin posibilidad de orientación en mi primer vuelo "solo". A fin de obtener una referencia, fijé la incidencia de la sombra de los montantes del avión, fijando aproximadamente la dirección de Montevideo antes de lanzarme sobre la niebla. La niebla era espesa y no permitía ver nada, y debajo no se podía volar porque estaba a ras de los árboles.

Cuando estimé que me acercaba a Montevideo piqué nuevamente, viendo que me hallaba sobre Las Piedras. Continuando largo rato el vuelo, volví a picar encontrándome sobre la Escuela de Agronomía. A fin de evitar la ciudad, giré un poco a la izquierda, para en un nuevo pique encontrarme a la vertical del Regimiento de Artillería, en la Unión. Girando un poco a la derecha procuré acercarme a la costa. La niebla continuaba densa y nada se veía hacia tierra. Momentos después me hallaba sobre la cárcel de Punta Carretas. Aquí a la vertical de la costa terminaba la niebla. Virando hacia la izquierda en amplio viraje, internándome más de 200 mts. sobre el agua, seguí la costa, alcanzando la Playa Malvín, desde donde me interné en procura del campo de maniobras de la Artillería, de acuerdo con lo convenido con Boiso Lanza, sin poder descubrir nada, ya que allí la niebla era más espesa aún y estaba más baja dada la vecindad de los bañados de Carrasco. Esto me obligó a buscar la playa de Malvín, la que al pasar sobre ella me pareció excelente para mi descenso, y donde hice un aterrizaje tan perfecto, como podría hacerlo hoy. Todo, hasta ese momento, a pesar de las dificultades de un primer vuelo y de la densa niebla reinante, me había salido maravillosamente bien. Luego del aterraje, cubrí el motor con una sábana que me dio una vecina a fin de evitar que la arena pudiera estropearlo. Luego me trasladé a la Unión en busca de Alvarez Lezama, alumno que se encontraba allí con el objeto de que me acompañara a ver al Ministro para mi petición sobre la Escuela.

Al llegar a la Unión me alcanzó un Oficial que daba vueltas a las manzanas, en mi búsqueda, porque le habían dicho que el avión había pasado por allí... traía orden de que me presentara en el Regimiento de Artillería por orden del Ministro; allí, su jefe, el Cnel. Ramasso, no pudo recibirme; hombre chapado a la antigua, a pesar de provenir de la Escuela Militar, creía que yo había cometido un crimen «monstruoso» y que no debía recibirme.

De allí fui trasladado a mi batallón, el 1 de Infantería, donde debía cumplir una sanción disciplinaria impuesta por el Ministro. Mi jefe, el del 1 de Infantería, al llegar y enterarse de todo lo que antecede, subió corriendo las escaleras de la 2ª planta yendo a mi dormitorio donde; cumplía mi arresto y dándome un abrazo me dijo: muy bien Berisso, así me gusta que procedan los Oficiales de mi Batallón, dicho con intensa alegría y entusiasmo. Este noble y valiente jefe, era el entonces Tte. Cnel. Don José María López Vidaur, más tarde General.

Cumplida la sanción, en la visita obligada al Ministro, éste me dijo enfadado todavía: por culpa suya me pasé casi toda la mañana en la azotea de mi casa, procurando verlo y la humedad me provocó un gran resfrío... y nada, ni bien ni mal. respecto de mi vuelo.



En cuanto a los recursos para continuar las actividades de la Escuela, ya en un punto culminante, no hubo nada que hacer: eran dispendios muy grandes para una cosa a la que no se le veía ninguna importancia. Quizás si hubiera podido llegar al Presidente de la República. Sr. Batlle y Ordóñez. la situación hubiera sido muy distinta, por una conversación que tuve mucho más tarde con él.

Después de todo esto, se cumplieron los deseos del Ministro: los alumnos volvimos a nuestras Unidades y los aviones se archivaron. Poco antes de la 1ª Guerra Mundial llegó Pettirossi a Montevideo cuyo entusiasmo y brillante actuación Ud. conoce muy bien. Con Boiso Lanza habíamos interesado al Ministro de Guerra para adquirir dos aviones, ya más modernos, en Francia, por indicación de Pettirossi y éste se comprometía a darnos instrucción en ellos. Cuando todo parecía concluido de la manera lisonjera para nuestros deseos de hacernos pilotos, estalló la Guerra del 14 y con ello quedó interdicta la adquisición de los aviones.

Más tarde, aproximadamente en el mes de febrero de 1915, nuevas gestiones que iniciamos con Boiso Lanza y aprovechando mi amistad con el Presidente Viera, obtuvimos que el Gobierno se interesara seriamente por la aviación y se dirigiera a los Gobiernos de Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago de Chile, solicitando para que fueran admitidos algunos Oficiales en sus respectivas Escuelas de Aviación. La contestación fue afirmativa de parte de los Gobiernos de la Argentina y de Chile, admitiendo cada uno dos Oficiales en sus Escuelas.

Hecho el respectivo llamado por el Estado Mayor del Ejército, solo nos presentamos, de la Escuela de Los Cerrillos, Boiso Lanza y yo (ningún otro Oficial tuvo interés de presentarse), completándose el cuadro con Sáenz Lacueva y Cristi.

Y bien, caro Biedma, todo lo demás lo conoce Ud. tanto como yo, dada la grata amistad que pronto anudamos ahí con Ud., Cristi y yo, amistad que nos mantuvo siempre muy cerca en todas las horas buenas y de desesperanzas.

Quedando como siempre a sus gratas órdenes, tengo el placer de saludarlo con un fuerte abrazo, su amigo.

C.L.Berisso



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.

© Jorge Cobas González, 2021 – 2025