

# Aeronaves

de la  
**Aviación Militar del Uruguay**

Beechcraft / Raytheon

**UB-58 BARON**



**Memorias**  
del  
**Tiempo de Vuelo**

*los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma*



*Pilotoviejo*



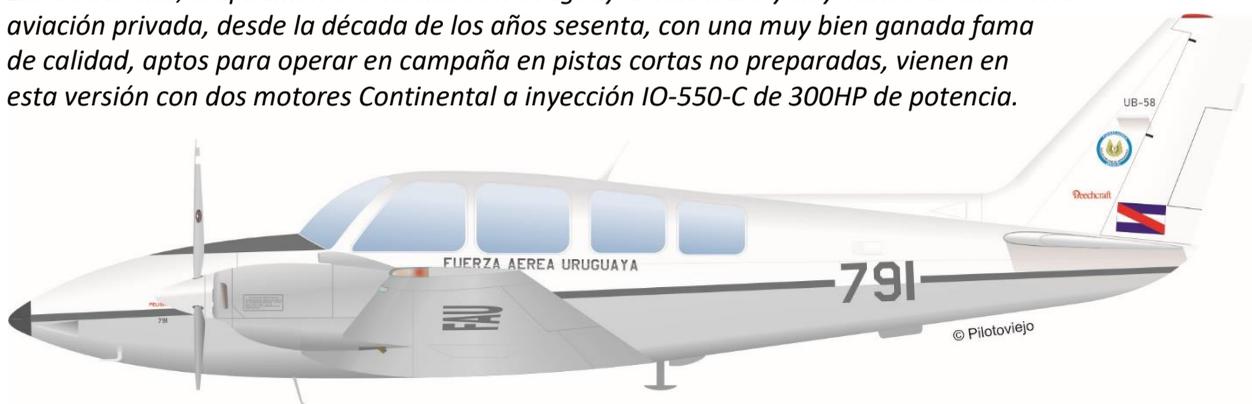
## UB-58 Baron en la FAU

**1998**

*(del libro HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA (1953-2003) de Juan Maruri)*

*Dentro del plan de reequipamiento de los aviones de enlace y transporte liviano, la Fuerza Aérea Uruguaya adquirió por licitación pública, dos aviones nuevos Beech "Baron B-58", a la fábrica norteamericana Raytheon Aircraft Company de Wichita, Kansas.*

*Esstos aviones, ampliamente conocidos en Uruguay donde hubo y hay varios de ellos en la aviación privada, desde la década de los años sesenta, con una muy bien ganada fama de calidad, aptos para operar en campaña en pistas cortas no preparadas, vienen en esta versión con dos motores Continental a inyección IO-550-C de 300HP de potencia.*



**El ferry desde Wichita** *(del diario del Cap. (AV) Ricardo García)*

En julio del presente (1998), concurren a Flight Safety en Wichita (EE.UU.) los Aerotécnico Principal José Damasco y Gustavo Luedeke, y los Aerotécnico 2º Sergio Eborá, Martín Ois de la E.M.Aer. y Gonzalo González y Jorge Galíndez del Servicio de Mantenimiento, a realizar el curso correspondiente a mecánico de avión Baron B-58. Dicho curso comprendió clases teóricas y sesiones de simulador de puesta en marcha.



Del 3 al 10 de agosto se realizó el curso de piloto del avión en la misma empresa que los técnicos, concurriendo el Mayor (Av) Miguel Martínez y el Capitán (Av) Ricardo García. Este curso se desarrolló en la siguiente forma: clases teóricas desde las 07:00 hasta las 12:00, y simulador de vuelo desde las 13:00 hasta las 18:00, desde el lunes hasta el jueves. Los días viernes, sábado y lunes se realizaron vuelos de instrucción, totalizando 5 horas de vuelo real y 8 horas de simulador cada uno de los pilotos.

El 21 de agosto, partió para Wichita el personal encargado de realizar el traslado de las aeronaves hasta nuestro país. Esta delegación estaba integrada por el Cnel.(Av) Enrique Bonelli como Jefe de misión, los pilotos May. (Av) Antonio Alarcón, May. (Av) José Cabrera, May. (Av) Miguel Martínez, y Cap. (Av) Ricardo García, y los aerotécnicos At.Ppal. José Damasco, At.Ppal. Gustavo Luedeke.

## **Sábado 22**

Arribamos a Wichita. Nos esperaba el Tte.Cnel.(AV) Hebert Tomé, representante en fábrica por la Fuerza Aérea Uruguaya. Nos alojamos en el hotel "Ramada", en el cual ya habían estado todos los que realizaron cursos con anterioridad.

El clima en esa zona de Norteamérica es realmente caluroso y seco (más de 30°) durante esta época. Luego de un rato, retiramos el auto que teníamos reservado y nos dirigimos a la fábrica, ansiosos de ver nuestros aviones.

Estos se encontraban en un hangar que forma parte de lo que llaman "delivery center", o sea el lugar previo a la entrega de los aviones. Este hangar presenta un aspecto realmente interesante, puesto que su piso es de color blanco, debajo de la rueda de cada aeronave le colocan una alfombra roja, todo está en perfecto orden y la pulcritud existente es admirable.

## **Domingo 23**

Lo dedicamos primariamente a repasar el itinerario previsto para el vuelo y recorrer la ciudad. De regreso al hotel, se procedió a controlar el equipamiento de supervivencia y primeros auxilios enviado por la FAU para el viaje.

## **Lunes 24**

Devolvemos el auto alquilado y retiramos una camioneta, con capacidad para todos (hasta ese momento debíamos utilizar el que le correspondía al representante en planta). Nos dirigimos a la fábrica pues se había coordinado la realización de unos vuelos de entrenamiento.

El primero en volar es el Cnel. (Av) E. Bonelli, y el May. (Av) A. Alarcón, acompañados por el instructor que nos había dado el curso. Luego del mismo, se estima que el vuelo de traslado con el equipamiento de comunicaciones existente sería difícil, ya que no poseen auriculares, y el avión, dada su velocidad, es ruidoso. Debido a esto el jefe de la misión decide adquirir equipos portátiles de intercomunicación. Por la tarde realiza un vuelo el May. (Av) A. Alarcón, acompañado del May. (Av) J. Cabrera, con el mismo instructor. Mientras, el resto realizamos las compras de los equipos, así como también la de las herramientas sustraídas (el gerente del hotel se hizo responsable y nos solicitó si nosotros podíamos reponerlas que él las abonaba).

Por la noche cenamos con el representante de Raytheon para Argentina y Uruguay, el Sr. Jimmy Smith, y el instructor de vuelo, el Sr. Rick Cooke.



## **Martes 25**

Llevamos al Cnel. y al May. Cabrera a la fábrica para realizar otro vuelo, esta vez con el instructor del curso teórico. El resto terminamos las compras de los equipos, las herramientas y el extintor. Por la tarde realiza un vuelo el May. A. Alarcón con el instructor de la mañana, Dan Hannigan. El resto fuimos invitados a conocer la planta de armado del nuevo T-6 II (el PC-9 modificado para E.U.A.).

Alrededor de las 18 horas, llega Juan C. Mérida, un egresado de la E.M.Aer. de nacionalidad panameña, que se desempeña como instructor de vuelo en la ciudad de Norman (a unos 30 km de Oklahoma). Este, al ser contactado telefónicamente decidió visitar a sus antiguos instructores. Festejamos el 25 de agosto en la habitación del Cdte. H. Tomé.

## **Miércoles 26**

Llegamos a la fábrica a las 0800, pues a las 9 se realiza la ceremonia de entrega oficial de las aeronaves a nuestro país. Es sencilla pero emotiva, durante la cual el Sr. Cnel. (Av) E. Bonelli hace uso de la palabra.

Continuamos guardando las cosas para el viaje, enterándonos que por problemas administrativos, no se había acreditado el dinero en la cuenta de la fábrica, retrasando esto la partida para el día 28.



**José Cabrera, Hebert Tomé, Enrique Bonelli, Antonio Alarcón,  
Ricardo García, José Damasco, Miguel Martínez, Gustavo Luedeke**

## **Viernes 28**

Realizamos el pesaje de todas las cosas a llevar en los aviones, y cargamos las mismas, debiendo dividir el equipaje entre los aviones para mantenerlos bien balanceados. A las 11:55 ponemos en marcha el FAU 790 y el 791 diez minutos después. Es el primer vuelo que se realiza con esas matrículas, ya que durante el curso o los vuelos posteriores de entrenamiento se volaba con matrícula americana.

Las tripulaciones se integran de la siguiente manera:

FAU 790 piloto Cnel. Bonelli, copiloto Cap. García, detrás May. Cabrera e Inst. At. Luedeke.  
FAU 791 piloto May. Alarcón, copiloto May. Martínez, detrás Inst. At. Damasco.



El primer tramo nos lleva a la ciudad de Birmingham, aterrizando a las 15:10. Al arribar el 791, nos ponemos a intercambiar experiencias. Estamos muy excitados y alegres. Para muchos de nosotros es la primera vez que tenemos la necesidad de reportar en inglés. Reabastecemos de combustible y despegamos hacia Fort Lauderdale a las 16:04. (los copilotos pasan de piloto, y viceversa). Durante el vuelo, recibimos la comunicación de que el 791 estaba en emergencia y que se dirigía a aterrizar a una pista cercana, ante lo cual se nos pregunta si deseamos reunirnos con él. Vectoreados por radar, nos dirigimos hacia la zona de aterrizaje. Durante esos minutos intentamos recabar alguna información, pero no teníamos respuesta, por lo que se realizó enlace directo con el 791 en español. Es así que nos enteramos que el seguro superior de la puerta delantera falló y se abrió en vuelo, debiendo aterrizar para cerrarla. Realizado esto reanudamos el vuelo. Al controlador de vuelo no le agradó que utilizáramos la frecuencia para hablar entre nosotros, por lo que no nos dió instrucciones para retomar a nuestra navegación. Así fue que mientras el 791 ya estaba en ruta, nosotros seguíamos hacia atrás.

Finalmente nos autorizan a retomar la ruta, pero para entonces el 791 nos llevaba 50 millas. La meteorología se comienza a poner desfavorable, se ven cúmulos nimbus con actividad, y se hace la noche. El control nos desvió de la ruta para evitar la tormenta, pero igualmente entramos en zonas con lluvia fuerte y turbulencia moderada. Por medio de vectores radar llegamos a Fort Lauderdale a las 20:09. Dejamos los aviones en las instalaciones del representante Raytheon, informándoles de las fallas a efectos de efectuar el reclamo de garantía correspondiente.

Nos alojamos en el hotel Wellesley Inn, a unos 15 minutos del aeropuerto.

### **Sábado 29**

A la mañana, vamos al aeropuerto a chequear las reparaciones de los aviones. Se les efectuó el cambio de aceite correspondiente, pero para la falla de alternador (790) y la puerta (791), fueron solicitados los repuestos, los cuales estarían llegando el domingo a mediodía, por lo que el Cnel. Bonelli decide que el próximo tramo se realizará el lunes en la mañana.

### **Lunes 31**

Llegamos temprano al aeropuerto, con todo el equipaje, prontos para partir, pero constatamos que los repuestos todavía no habían llegado. Esperamos hasta las 16:00, y de los repuestos ni noticias. Se decide regresar al hotel nuevamente.

### **Martes 1°**

Llegamos temprano, los repuestos ya estaban pero la reparación no se había finalizado. Igualmente aprontamos todo, pues nos prometieron terminar para antes del mediodía. Se prepara todo para partir, hasta se presenta el plan de vuelo, pero al mediodía lo único que habían reparado era el alternador del 790. En la puerta del 791, seguía trabajando un técnico. Luego de comer, concurrimos a controlar los trabajos, solicitando al supervisor el cambio de técnico. Más encaminada la reparación, se nos promete que la falla quedará totalmente reparada en la noche, por lo que nuevamente descargamos los aviones y volvemos al hotel.

### **Miércoles 2**

Aprontamos todo, ponemos en marcha, y... la luz indicadora del alternador del 790 vuelve a fallar. No lo podemos creer, efectuamos el reclamo correspondiente y cambian un circuito integrado. A la media hora podemos partir.



A las 09:30 partimos hacia Puerto Plata (Rep. Dominicana). Es un tramo muy pintoresco, ya que se vuela sobre las islas del Caribe. Arribamos a las 13:40. Efectuamos la recarga de combustible, y al saludar al Director del aeropuerto, un Coronel de la Fuerza Aérea Dominicana, éste se pone a las órdenes y nos lleva a un complejo hotelero 5 estrellas en Playa Dorada. Nos alojamos en el Naco Playa Hotel, un verdadero paraíso del caribe.



### Jueves 3

Aprontamos los aviones, mientras el Cnel. Bonelli y el May. Alarcón chequean la meteorología. Una masa nubosa denominada "onda tropical" cubre toda la ruta, existiendo en ella formaciones de cúmulus nimbus. Se decide posponer la partida para el día siguiente a la espera de mejores condiciones. Regresamos al hotel a disfrutar del Caribe.

### Viernes 4

Las condiciones meteorológicas son favorables y partimos hacia la isla de Guadalupe (Point a Pitre). Aterrizamos a las 12:21, recargamos combustible y nos dirigimos hacia Grenada, destino final de ese día. Llegamos a Point Salines a las 15:13. Esta ruta fue de las más pintorescas del viaje, por sus atractivos naturales. Nos es difícil hallar un hotel adecuado, y cerca de las 18:00 conseguimos alojarnos en un hotel pequeño, cerca de una bahía.. Podemos ir a la playa alrededor de las 19, otra de las ventajas del caribe.

### Sábado 5

Partimos a las 06:55 hacia Zandery (Surinam, ex. Guayana Holandesa), y volamos durante 3 horas sobre agua. Recién a las 09:50 llegamos a la costa de Sudamérica, y a las 10:17 aterrizamos en Zandery. Recargamos combustible y nos dirigimos hacia Belén, destino final de ese día. A las 14:52 aterrizábamos en Belén. Nos alojamos en una base de mantenimiento de la Fuerza Aérea Brasileña.



## **Domingo 6**

Despegamos hacia Puerto Nacional a las 08:19. Durante el vuelo la visibilidad es realmente mala, incluso cerca del aeropuerto. Efectuamos la recarga correspondiente y proseguimos a las 12:43 hacia Brasilia. Las condiciones en ruta eran similares, con el inconveniente de que encontramos bastante turbulencia. Aterrizamos en Brasilia a las 14:44 en donde nos estaba esperando el Agregado Aéreo de la FAU, el Cnel. (Av) José Abadie, junto a su esposa. Fue realmente agradable saludar a otro compatriota después de varios días. Nos condujeron a un hotel y luego nos llevaron a recorrer la ciudad, finalizando en su casa, donde compartimos buenos momentos.

## **Lunes 7**

El Agregado y su Sra. nos llevan al aeropuerto y partimos a las 07:06 hacia Amarais. Este destino había sido seleccionado a último momento, debido a que Campinas, nuestro punto inicial se encontraba cerrado por reparaciones. Tuvimos algunas dificultades con el control de tránsito, debido a las condiciones de ruta y a la actividad de la zona. Finalmente aterrizamos a las 10:05, recargamos combustible y proseguimos a las 10:44 hacia Porto Alegre, última parada antes de arribar a nuestro país. A las 13:34 aterrizamos, realizamos migración y aduana y nos dispusimos a realizar el ultimo tramo de nuestra navegación.

Despegamos a las 15:00 y a las pocas millas de Porto Alegre, recibimos con agrado el saludo del FAU 561, al mando del Cap.(Av) C. Iglesias, que se disponía a aterrizar en esa ciudad.

A las 17:06 hs. aterrizábamos en el aeropuerto internacional de Carrasco, dando por cumplida la misión.

Cap. (AV) Ricardo García

Los Beechcraft Raytheon UB-58 Baron se matricularon de la siguiente forma:

El número de fabricante TH1860 FAU 790

El número de fabricante TH1863 FAU 791

Fueron asignados inicialmente a la Escuela Militar de Aeronáutica.



---

más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:  
[www.pilotoviejo.com](http://www.pilotoviejo.com)



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:  
[www.facebook.com/Pilotoviejo](https://www.facebook.com/Pilotoviejo)



Créditos:

Excepto indicación expresa, el contenido y su edición, es de Pilotoviejo.

© Jorge Cobas González, 2001 - 2025