Memorias del Tiempo de Vuelo





Porque los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



SIETE AVIONES PARA UNO SOLO

- Miguel, hágame el favor de aprontar el SVA. Voy a volar hasta Florida y vuelvo antes de mediodía. Ahhh, y después de almorzar voy a hacer un poco de acrobacia en uno de los Spad.

- A la orden mi Capitán. Recuerde que tiene que probar en vuelo el Avro número 3. Ya le reparamos ese problemita que tenía en los comandos.

- Después de volar en el Spad me ocupo de eso.

Qué envidia puede producir este diálogo en quienes tienen que pelear para lograr que lo pongan en la planilla de vuelo…

Es que Cesáreo Berisso, prócer indiscutido de nuestra aviación militar, desde finales de 1919 hasta principios de 1921, por distintas circunstancias, era el único piloto que había en la Escuela Militar de Aviación, y entonces tenía enteramente a su disposición siete aviones: un Ansaldo SVA 10, dos Spad XIII, y cuatro Avro 504K.

Berisso se merecía esa abundancia, que no era suerte, sino destino y férrea voluntad para alcanzarlo. En 1913 concretó su famosa escapada en el Farman III de la Escuela de Aviación Militar, volando desde el Campo de Cerrillos hasta la playa Malvín, en lo que fue el primer "solo" de un aviador uruguayo en suelo nacional. Es el ganador en 1916 del primer gran raid aéreo sudamericano, realizado entre Buenos Aires y Mendoza, volando un monoplano Castaibert 80 Hp. Y también se distingue por sus vuelos en globos aerostáticos, con varios cruces del Río de la Plata.



Las sombras en el fuselaje del Avro 504 dicen que es muy temprano en la mañana: el Sol ilumina la escena casi horizontalmente en el Campo de Mendoza.

Trae al Uruguay el Farman III, "el primer y único aeroplano de ese tipo (sin cabina, sin instrumentos, sin siquiera un parabrisas) que cruza el Río de la Plata, en un vuelo prácticamente con el cuerpo al aire, que se produce en un fría mañana (pleno invierno) el 11 de julio de 1917."

Y cuando en 1918 lo comisionan para especializarse en Estados Unidos, deja muy en alto el prestigio de los aviadores uruguayos. "Realiza aprendizaje en diferentes bases del Servicio de Aviación del Ejército norteamericano, el antecesor de las United States Army Air Forces. Toma cursos de piloto de caza en Rockwell, San Diego, California, de bombardeo en Ellington, Houston, Texas; de observador en avión y en globo en la Base de Post, Fort Sill, Oklahoma. Berisso termina sus estudios en USA el 24 de abril de 1919, alcanzando en todos ellos la calificación de sobresaliente. Se destaca de una manera tan evidente que el propio Servicio de Aviación lo señala como 'uno de los mejores pilotos de este país' y motiva del legendario Gral. William (Billy) Mitchell un juicio que firma de su puño y letra, en donde dice que Berisso tiene una 'percepción perspicaz' y es 'versado, diestro e intrépido'."

"Berisso regresa al Uruguay a mediados de 1919. Lo hace cargado de habilitaciones infrecuentes en un sudamericano. Vuelve con el título y las alas de Piloto Aviador Militar de los EE.UU. de América, con el 'Spherical Ballon Pilot' (piloto Aeronauta) No. 821 otorgado el 4 de junio de 1919 por el Aero Club of America, representante de la Federation Aeronautique Internacional con sede en París, y con el 'certificado de Experto Aviador' No. 264, otorgado por el mismo Aero Club el 7 de mayo de 1919."



El Ansaldo SVA 10 fue un regalo del pueblo oriental a Berisso, que lo bautiza "Uruguay", y lo vuela frecuentemente a las ciudades del interior.

Césareo Berisso es, en todo sentido, el rector del desarrollo de la aviación militar uruguaya, desde ese primer "solo" escapado en el Farman, hasta su retiro como General en 1947. Aún retirado, "en diciembre de 1948 es posible verlo volar el último biplano Potez 25 que quedaba en orden de vuelo, el matriculado 404. Berisso fue su último piloto. Hacía años que nadie montaba ese antiguo aparato.

Berisso volvía posible lo que para otros no lo era."



Berisso es el primer uruguayo calificado formalmente como piloto de caza.

Fuentes varias. El texto entrecomillado es del libro "Fuerza Aérea, 75 aniversario 1913-1988", de Juan Maruri y Miguel Carbajal.



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: 30/10/2026
© Jorge Cobas González, 2026