

Memorias del Tiempo de Vuelo



*Porque los recuerdos
son dinero en el
bolsillo del alma*



Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

LO DEJÓ VOLANDO SOLO

El accidente sucede el 17 de julio de 1941. Un artículo del diario El Día informa con grandes titulares sobre el suceso a la mañana siguiente, destacando que afortunadamente no hubo víctimas fatales. Resulta un tanto extraña la novelesca y dramática historia publicada y el gran detalle en la descripción de lo sucedido, A MENOS DE 24 HORAS de ocurrido el accidente.

De la Sección Aeronáutica del diario El Día, del 18 de Julio de 1941:

**CON PARACAÍDAS, SE SALVARON AYER DOS PILOTOS MILITARES DE UN AVIÓN CON LOS COMANDOS ROTOS.
LOS TENIENTES CARLOS GOLESE Y ARTIGAS PUENTE, ERAN LOS TRIPULANTES.
EL ACCIDENTE OCURRIÓ EN DURAZNO.**

Singular accidente

Nuestra Aeronáutica Militar vivió ayer la inmensa alegría de arrebatarse dos vidas al fatalismo de un accidente aéreo. ("Inmensa alegría...": ¿por haber perdido un avión?).

Utilizando sus paracaídas, dos jóvenes oficiales sortearon la terrible circunstancia de ser tripulantes de un avión con los comandos rotos. ("Comandos rotos...": este periodista ya tenía los resultados de la investigación ANTES de que se iniciara).



"Panne" poco común, planteó un problema singular a los aviadores, que vivieron la intensa emoción de perder el dominio del pájaro mecánico, sintiendo la inesperada confusión de verse dominados por la máquina, liberada del control del piloto. *(Sólo le falta la guitarra...)*.

Debieron luchar, con rapidez de segundos, no solamente con esa realidad inaudita, sino también con una consigna clásica de nuestros pilotos militares: "salvar de todas maneras el material". Es una consigna de sacrificio, que nuestros aviadores militares se han impuesto por la escasez proverbial de aviones de nuestras bases aéreas. *("salvar de todas maneras el material...": que de Relaciones Públicas le manden una botella de Juancito Caminante...)*.

Esta vez, sin embargo, no hubiera sido posible llevar a tierra normalmente el valioso aparato, por lo que la decisión de los dos muchachos debe considerarse perfectamente lógica. *(Ahora sí nos entendemos...)*.

Es más destacable aun la solución que tomaron, si se tiene en cuenta que no contaban con el antecedente de un caso similar en nuestra aviación, ni tampoco una experiencia previa de práctica de paracaidismo. *(¡¡El escriba no tiene idea de qué es capaz el ser humano para salvar el pellejo!!)*.

Es la primera vez que pilotos uruguayos salvan sus vidas por ese medio.

Ocurrió así:

De la Base Aeronáutica N°2, con asiento en el aeródromo "M. W. Parallada" de Durazno, partió a Jas 10 y 45 de ayer el avión RO 37 bis N° 2, de reconocimiento y bombardeo ligero, a cumplir una práctica de radionavegación, hasta la localidad do Aceguá. En calidad de piloto tripulaba el aparato el Tte. 2°. Carlos Golese y como observador radlonavegante el aviador militar Tte. 2°. Artigas Puente. Dos jóvenes oficiales, 28 años uno y 25 el otro, que obtuvieron sus "brevets" en el año 1939, en la Escuela Militar de Aeronáutica, situada en Pando.

Quince minutos después el avión sobrevolaba el Paso Tejera, a una altura de 1,000 metros, ya una distancia de diez kilómetros del punto de partida. *(Indudablemente la info es de primera mano...)*.

Fue en ese momento que Golese comprobó que el aparato tendía a "picar", perdiendo considerable altura.

Sorprendió al piloto tal anormalidad, y tirando del bastón hacia atrás, intentó restablecer el avión. Grande fue su sobresalto cuando constató que el timón de profundidad y los alerones no respondían a sus maniobras. Solamente funcionaba el timón de dirección, que escapa al control de la palanca, pues su dominio se establece con pedales. Únicamente en el plano horizontal, el piloto conseguía permanecer con el control de los movimientos de la máquina.

Fue entonces que, por caprichoso movimiento de las superficies de mando -completamente libres, el "RO" intentó una entrada al Invertido, con toda la violencia de sus 300 kilómetros de velocidad. *(Ahora sí agarró la guitarra...)*.

Paracaídas salvadores

Fue entonces que el Tte. Golese se vio despedido casi, de su puesto delantero. (Bue... andamos más cerca...).

En iguales dificultades se encontraba Puente, que se sostenía por milagro, aferrado a una de las partes de su cabina.

Era necesario largarse y confiar en los "Salvatore" -ese es el nombre de ese tipo de paracaídas, para evadirse de la máquina "encabritada" y orientada por si misma hacia el "suicidio" de su choque contra tierra. Golese pronto se encontró en el tranquilo balanceo del paracaídas abierto, pues un dispositivo automático lo había hecho funcionar antes de los cincuenta metros de su caída. *("Máquina encabritada... orientada al suicidio": un poeta el hombre!!)*. No así su acompañante, que no habiendo sujetado al avión la cuerda comando, descendió vertiginosamente cerca de 300 metros, antes de conseguir, en su dificultosa posición de caída, tirar de la manija que provoca el despliegue del velamen. *(Este sí que las pasó feas...)*.

Felizmente lo consiguió, y en esa forma ambos llegaron muellemente a tierra, resultando completamente ilesos.

El avión destrozado

A pocos metros de donde se posara Artigas Puente el avión se estrelló, explotando sus tanques de nafta e incendiándose.

Así terminó su vuelo "libre". Se trataba de un aparato Italiano, de producción "Breda", equipado con un motor "Piaggio" de 700 HP, y que desarrollaba una velocidad horaria de 260 kilómetros.



Aun no se han podido establecer las causas de tal avería de comandos. A los efectos de recoger impresiones en el lugar del accidente se trasladó a Durazno el Director General de Aeronáutica Militar, Tte. Cnel. Gestido, y y el Jefe de In Baso Aeronáutica Nº 1, Mayor Oscar Sánchez en el avión RO 37 bis Nº 1.

Se inició ya el sumarlo correspondiente, a cuyo cargo quedó el capitán Horacio Enciso.

(Según se dice, el periodista estaba de novio con una prima del piloto, que habría sido la que le pasó la información del accidente.)

¿La verdad verdadera?

La historia oficial de la entonces Aeronáutica Militar no entra en el detalle de las causas del accidente, pero sí registra una grave sanción disciplinaria impuesta por el suceso al Tte. Carlos Golese.

Pero hay un anecdótico no oficial que sí lo explica, y aunque con el transcurso del tiempo los nombres se trastocan y mucho detalle de la historia depende de cuanto Juancito Caminante quede en la botella, parece que la cosa fue así:

- ¿Tiramos un lupincito?, sugirió Carlitos a su camarada en cabina trasera, una de cuyas tareas en ese vuelo era operar el equipo de comunicaciones.

- ¡Dale nomás!, replicó Puente.

Una buena picada para alcanzar la velocidad necesaria para iniciar la maniobra y el piloto comenzó a tirar del bastón. El Ro. 37 ascendió grácilmente en el cielo y cruzó el invertido sin que prácticamente se aliviaran las fuerzas G, saliendo rápidamente de la maniobra, incluso ganando altura.

- Tirate otro, reclamó Artigas desde la cabina trasera, -pero en el invertido aflojé un poco el bastón. A mí me gusta la levedad que se siente al disminuir las G's.

- Ok, dijo el piloto, y picó nuevamente iniciando otro looping.

Ahora, tras el tirón necesario para llegar a la vertical, el piloto aflojó la presión hacia atrás en el bastón, y comenzó a disfrutar de la disminución consiguiente de las fuerzas G.

Llegando a la posición invertido se sintió el grito del ocupante de cabina trasera:

- ¡Tanto no!

Pero ya era tarde. De la levedad deseada se pasó a G's negativas, y el piloto, que no tenía asegurado su arnés, salió despedido del avión por la cabina abierta. Aunque se sostuvo agarrado al bastón intentando no caer, finalmente se soltó y cayó al vacío. Su paracaídas, cuya cuerda de apertura automática sí estaba enganchada al avión, se desplegó suavemente, y Carlos Golese llegó ileso al terreno.

Mientras, el noble avión salió solito del looping, quedando en furiosa picada hacia tierra. En cabina trasera el bastón que usualmente hubiera servido a Puente para hacerse cargo de los comandos y continuar el vuelo, no estaba en su lugar. Debido a que para operar el equipo de radio el asiento debía girarse hacia atrás, el bastón, que obstruía ese movimiento, se había retirado.

Así que Puente no tuvo más remedio que saltar del avión, con el inconveniente de que su cuerda de apertura automática no estaba enganchada... la caída libre fue de más de 300 metros, hasta que logró manualmente la apertura del paracaídas. Y como su camarada, tomó tierra sin inconvenientes.

El Ro. 37 se estrelló cerca de donde había aterrizado Puente, y se incendió, quedando totalmente destruido.

Moraleja: si vas a tirar un looping, primero asegurate de estar bien amarrado, o si no te gusta volar apretado, por lo menos cerrá la cabina...

Golese y los Ro.37

No tan comentado en los corrillos aeronáuticos es que los Ro.37 y Carlos Golese no se llevaban muy bien...

Un par de años más tarde, en abril de 1943, Golese decola para una misión de patrulla de fronteras con el Ro.37 Bis número 1. Mientras asciende sobre el campo esperando que se le reúnan otros aviones, el piloto detecta una



gran fuga de combustible que se derrama en la cabina. Ante el inminente riesgo de incendio, apaga el motor, confiando en volver planeando a la pista. Pero no lo logra. Su tren de aterrizaje tropieza con un árbol y el avión cae a tierra destrozándose, pero con sus tripulantes afortunadamente ilesos. Y de los originales seis Ro.37, ahora quedaban cuatro...

Moraleja: si alguien de apellido Golese te invita a dar una vueltita por el aire, primero sacá un buen seguro de vida. Porque la tercera es la vencida...

Pilotoviejo

(Novelado sobre lo que cuenta la historia oficial de la FAU, aderezado con lo que se murmura, y con mucha admiración por la capacidad de invención del periodista de marras.)





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: 5/01/2026

© Jorge Cobas González, 2026