

Memorias del Tiempo de Vuelo



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



Genes GUERREROS

Pilotoviejo '26

El “Spooky” uruguayo



1963. No están sobre la planchada. Están sobre el pasto, relegados. Ya con la pintura deslucida y malezas creciendo alrededor de sus grandes ruedas. Apenas un año antes eran orgullosas máquinas de guerra en orden de vuelo. Son siete bombarderos B-25 Mitchell que aguardan su destrucción por hachas, sierras y cortadoras autógenas. Así estaba ordenado, al compás de oscuras circunstancias geopolíticas.

Los North American B-25 Mitchell eran la dotación del Grupo de Aviación No.3 BOMBARDEO, una unidad de combate por antonomasia, con su personal de pilotos,





navegantes, bombarderos, operadores de radio, ametralladores, mecánicos, y hasta oficinistas, todos imbuidos del espíritu guerrero necesario para volar en aviones armados con 13 ametralladoras .50 y capaces de cargar casi 3 toneladas de bombas. Aviadores militares de pura cepa.



Cuando los chatarreros comenzaron su tarea, el personal entero del Grupo “se reunió en silencio para observar cómo sus máquinas eran destruidas. Según cuenta Hebert Bustos, jefe de aerotécnicos, alguien sugirió que solo estaba faltando una botella de champaña para hacer un último brindis de despedida. El sentimiento de desazón fue terrible. Se dice que a raíz de esta experiencia, hubo oficiales que nunca volvieron a volar en otras máquinas, e incluso alguno abandonó

definitivamente la carrera militar. Un viejo Coronel, cuando se refiere a estos hechos, lo hace utilizando la frase ‘el crimen’, la cual parece reflejar adecuadamente el sentimiento que invadió a la gran mayoría de los integrantes del Grupo de Bombarderos.” (José Palermo, en “Gambito del Caballo: el fin de los B.25 uruguayos”).

Pero las órdenes se cumplen, y la vida sigue. Al Grupo 3 se le cambió el nombre a Grupo de Aviación No.3 TRANSPORTE, y le asignaron como dotación de vuelo cuatro aviones Douglas C-47.

Pese a que el C-47 -Dakota, Skytrain, o “Cecua”, era un gran avión, no quisiera haber estado en el lugar de esos pilotos que se sentaron por primera vez en el asiento de uno de ellos para recibir la habilitación para volarlos. ¡¡Qué sentimientos de pérdida de sentido profesional y hasta de vida!!

Los años pasaron, pero el gen guerrero no murió. En 1970 la Fuerza Aérea recibe el C-47A-90-DL número de serie 43-16075, que se matriculó FAU 508. Era el segundo C-47 con esa misma matrícula, y fue asignado al Grupo de Aviación No.3.

Entonces algunos de esos frustrados pilotos de combate vieron la oportunidad de reflotar el espíritu guerrero del viejo Grupo de bombarderos. Y así nació el “Spooky” uruguayo, un AC-47 armado con ametralladoras .50 laterales, que, con el avión volando en círculos, podía batir objetivos terrestres.

Al FAU 508 le abrieron en su costado izquierdo, al lado de la puerta, una séptima ventana un poco más pequeña que las otras, y por esa ventana y la anterior asomaron los cañones de tres ametralladoras Browning .50 fijas. Firmemente asentadas en el piso reforzado de la cabina, las .50 se alimentaban de varias cajas de munición dispuestas bajo ellas. Se instaló en el volante de comando del piloto un botón de disparo, que se cableó hasta los disparadores eléctricos de las ametralladoras. Y sobre la ventanilla izquierda de la cabina de mando, se adaptó una mira óptica de un caza Lockheed F-80.





Las prácticas de ametrallamiento se hacían en el Río de la Plata, tomando como blanco el pecio de un carguero hundido en el Banco Inglés del que, idealmente, sobresalía de las aguas la caldera.

Sentado a la derecha, el copiloto era responsable de mantener los trazos gruesos de la técnica de vuelo del Spooky en acción: 2000 pies de altura en viraje por izquierda con 18 a 20 grados de banqueo. En el asiento del capitán, el piloto hacía en los comandos las correcciones finas para mantener en el blanco la retícula de la mira. Atrás, un armero alimentaba y vigilaba la buena operación de las .50. Al hacer fuego, se sentía la vibración y el staccato de las ametralladoras, y un suave aroma a cordita llegaba hasta la cabina de mando...

Parafraseando a mi General Artigas: si no tengo bombarderos, pelearé con Spookys uruguayos.

Pilotoviejo

Con la invaluable ayuda de Eduardo Aguirre, piloto en el viejo Grupo 3 que, en el cielo de los recuerdos, volvió a volar el AC-47 FAU 508, a fijar el objetivo en la mira, y a apretar el disparador. Y nos contó cómo era aquello.

Artículos relacionados:

Los Douglas C-47 en la Fuerza Aérea Uruguaya

<https://www.pilotoviejo.com/c47dakota.htm>

Gambito de caballo. El fin de los B-25 uruguayos

<https://www.pilotoviejo.com/finb25history.htm>

B-25: el oscuro final de los últimos guerreros clásicos

<https://tinyurl.com/58ea29vu>



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: 7/10/2026

© Jorge Cobas González, 2026