

Memorias del Tiempo de Vuelo



1980

Ferry de helicópteros Bell 212

Sergio da Silveira



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



Padre e hijo en ferrys desde USA

1950

de Palm Dale en California
a Carrasco en Uruguay



1980

de Dallas en Texas
a Carrasco en Uruguay



La ruta sobre el Mar Caribe y el Océano Atlántico es la misma. Las islas donde aterrizan, las selvas y montañas que sobrevuelan, las tormentas que afrontan, son las mismas. Al igual que la nostalgia por la familia y el hogar. Son padre e hijo...

Diarios de viaje del padre, piloto de Mustang F-51 en 1950, y del hijo, piloto de Bell 212 en 1980.

Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

A casi 25 años de haber emprendido el primer traslado en vuelo de helicópteros desde USA a Uruguay, con toda la incertidumbre que ello significaba, decidí al fin, recopilar la información que he mantenido guardada durante estos años para, aprovechando las nuevas tecnologías disponibles, presentar en forma ordenada los hechos, para que en el futuro aquellos apasionados por el ideal aeronáutico que nos ha llevado a elegir esta vida, puedan recordar esta parte de la historia del entonces Grupo de Aviación N°5 (B.y R.)

De las impresiones recabadas y escritas aun con la sangre caliente en algunos momentos, no he querido alterar nada salvo algunos disparates de sintaxis para permitir la cabal comprensión de las circunstancias.

Tte.Cnel.(AV) Sergio da Silveira

Montevideo, 29 de junio de 2005



FERRY BELL 212 DALLAS-FORTH WORTH-MONTEVIDEO - 1980

30 /11/80

La partida hacia USA

Salimos a las 11:15 hacia Aeroparque, iniciando la misión integrada por el Mayor Shandelaio Gonzalez, Capitanes Walter Ghiorzi y Sergio da Silveira, y Tte.1° Ernesto Martínez. Una vez en Aeroparque debimos trasladarnos a Ezeiza a fin de hacer una combinación con un vuelo de LAP (Líneas Aéreas Paraguayas) que nos llevaría a Miami, con escala en Asunción y Lima. En Ezeiza debemos esperar hasta el lunes 1 de diciembre en que sale el vuelo Asunción-Lima-Miami.

El tiempo en estos días ha estado bastante feo, con techos bajos, calor y humedad. Nos alojamos en el Hotel del Aeropuerto el cual es bastante malo y exorbitantemente caro. La comida carísima y mal servida. Estamos deseando salir de aquí lo antes posible.

1/12/80

Amaneció un día feo con techos bajos y poca visibilidad. El vuelo de LAP se demoró mucho. Decolamos alrededor de las 14:00 hacia Asunción, y además como el avión estaba completo teníamos la incertidumbre de poder continuar en el tramo a Miami. (Muy probablemente los pasajes fueran de cortesía, lo que implica que se viaja si hay lugares disponibles luego de que abordan los pasajeros con boletos pagados). Esa incertidumbre duró hasta minutos antes del despegue a Miami, pero por suerte pudimos proseguir y salimos hacia Lima a las 18:30.

A nuestro arribo en Lima permanecemos unos 45 minutos y luego salimos hacia Miami adonde llegamos a las 02:30.

El servicio de LAP es regular, y aparte en el Aeropuerto de Asunción -pese a ser muy moderno, la atención al pasajero es deplorable, pero de todas formas nos trajeron enteros hasta Miami. En Miami nos estaba esperando el Tte.Cnel. de los Santos y nos alojamos en el Hotel Everglades.

2/12/80

Nos autorizan a Ghiorzi y a mí a trasladarnos a Dallas así que nos vamos, pues aquí el ambiente está denso y aparte el Hotel nos está costando U\$S 40.

Tenemos reservado un vuelo a Dallas en Braniff a las 08:50 del día 3. Ahora estamos descansando un poco pues el clima aquí es bravo y hemos dormido poco. La noche pasada fuimos a lo de de los Santos que vive en el mismo edificio en que vivía el Tte.Cnel. Cambón cuando hicimos el ferry de los U-8. Nos agasajaron muy bien, y tomamos los primeros mates en USA.

3/12/80

A las 0900 salimos en Braniff para Forth Worth. El tiempo en ruta está muy bueno y parecería que vamos siguiendo la misma ruta que haremos de vuelta con los helicópteros.

El Mayor González y Martínez se quedaron unos días más para solucionar unos problemas referentes a los equipos necesarios para la vuelta.

3/12/80

A nuestro arribo en Dallas-Forth Worth, nos estaban esperando Carlos González y Mario Camisa (Suboficiales aerotécnicos), así como también un enviado por la Bell. Nos dirigimos al motel Jolly Roger con el personal, en un vehículo del propio motel.



Nos alojamos con Ghiorzi en una habitación doble y en realidad no es nada del otro mundo, pero si hay un ambiente muy tranquilo, y es barato. El motel queda prácticamente en el campo a medio camino entre Dallas y Forth Worth. Entre el día 3 y 5 nos dedicamos a descansar, comer y tomar mate, a fin de recuperarnos del viaje.

5/12/80

Llegaron González y Martínez. Alquilamos dos autos para movernos, pues aquí sin vehículo uno es hombre muerto. También llegó un argentino, Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, que va a hacer el Curso con nosotros. Como vino solo y parece un poco perdido, lo acoplamos con nosotros.



En Flight Safety con el Instructor Teórico (centro) y el May.(FAA) Dulbecco (2° izq.)

6/12/80

Es sábado y salimos a recorrer las ciudades de Dallas y Forth Worth las que son aparentemente de trabajo y no tienen vida. Además, las atracciones de la zona están cerradas porque es época de invierno (Six Flag Park, Zoo).

Recorrimos la zona donde mataron a Kennedy, así como también el Museo J.F. Kennedy, donde exhiben una especie de audiovisual sobre un plano-maquette de la ciudad. Fuimos también al Museo de Cera en el cual hay escenas notables de la historia de Texas con todos los cowboys más famosos, armas, etc. Recorrimos muchas millas pero en realidad no hay aquí lugares notables. El tiempo ha estado malo con lloviznas y techos bajos, pero por suerte sin frío excesivo.

El lunes si Dios quiere iniciamos por fin el curso a las 08:00. Intenté llamar a Montevideo por la Red SITFA (Servicio de Comunicaciones de la FAU) dos veces en días anteriores, pero no hubo caso, así que si no puedo comunicar en estos días voy a llamar por larga distancia.

8 al 12 /12/80

En esta semana completamos el Curso Teórico del Bell-212. No tuvimos problemas pero el helicóptero es bien diferente del punto de vista de la operación al UH-1: Además es sumamente delicado debido a todo el equipamiento que incorpora. Sinceramente creo que va a causar muchos problemas de mantenimiento.

Ayer 11 de diciembre hablamos por teléfono a Montevideo. Obtener la comunicación por la red SITFA fue imposible por lo que llamamos larga distancia. Conseguir la llamada fue un triunfo pues las telefonistas no tenían la menor idea de donde quedaba Uruguay, lo cual llama la atención por tratarse de un servicio internacional.

Hoy luego del examen final fuimos a la Base Carswell porque algunos querían ir al BX (Supermercado interno de las Bases militares USA).

Hemos recorrido Dallas y Forth Worth de punta a punta y es un desastre. Lo único que sí se puede hacer son compras pues las cosas son baratísimas y los complejos comerciales muy buenos. El tiempo ha mejorado y salió el sol: Está muy agradable aunque algo fresco. Oscurece muy temprano: a las 18:00 es noche.

El lunes 15 empezamos a volar. Aparentemente uno de los helicópteros viene con HF por lo que capaz que podemos comunicarnos con Boiso Lanza o Carrasco



13/12/80

Hoy llegó Leguísamo y nos trajo cartas de Montevideo. Fue muy agradable tener noticias de casa y saber que todo anda bien. Están haciendo días muy lindos, con temperaturas frescas pero agradables y sin viento. Este fin de semana hemos estado haciendo compras pues ya tenemos un panorama claro de los precios, debido a que recorrimos mucho.

Leguísamo trajo toda la documentación referente al vuelo y nos sorprendió con la integración de las tripulaciones pues el Jefe tenía todo previsto desde la salida y no nos había dicho nada. Las tripulaciones a mi entender no han sido bien designadas, ya que siendo Ghiorsi de mi derecha, debía ser el piloto del FAU 031. Esto no le gustó nada, lo cual es perfectamente lógico. El Jefe dice que no hay problema con los cambios pero yo creo que existiendo documentación de Seguros y Permisos de Sobrevuelo de por medio, podrían surgir problemas si no se ajustan las tripulaciones a lo estipulado. En lo que me es particular esto también representa cierta incomodidad ya que no es justo, aparte de que pienso que toda la carga del vuelo de mi helicóptero recaerá sobre mí.



S.González, Dulbecco, Leguisamo, Martínez, Ghiorsi, C.M. González

14/12/80

Fuimos a recorrer los alrededores y nos dirigimos a una villa llamada Grapevine donde hay un lago llamado Silver Lake. Sacamos algunas fotos pues el lugar es bastante lindo y el tiempo ayudó mucho, pero a las 15:30 estábamos de vuelta.

15/12/80

Empezó el Curso de Vuelo. Lo inauguró el Mayor en uno de los Helicópteros de la Bell. Al argentino le entregaron el helicóptero que es una versión muy parecida a la nuestra pero más militarizado pues tiene interior standard y viene pintado de camouflado. Vimos uno de los nuestros desde lejos y aparentemente lo entregarían mañana. Está pintado en un esquema de colores de la fábrica, pero al menos le quedan las matrículas y la enseña de Artigas.



1Camisa, Leguisamo, da Silveira, Ghiorsi, Dulbecco, en Silver Lake

16/12/80

Hoy volé por primera vez el B-212. Es un helicóptero muy pesado y lento de comandos. El instrumental es de primera pero no tiene aun instalado el HF. Si bien es similar en cuanto a la operación, el instrumental de motores y transmisión es completamente distinto al del UH-1. Me siento perdido en la cabina.



17/12/80

Hoy volé 0:8 y me estoy acostumbrando. Hicimos AR (autorrotaciones) las cuales me salieron al pelo. Operamos con un motor y con el peso que teníamos se aguantó sin problemas. Es muy estable, con el AFCS (Automatic Flight Control System) operando es una maravilla, se comporta casi como un avión.

Aparentemente mañana completaremos el Curso de Vuelo, y una vez solucionados unos problemas de la instalación del HF, estaríamos en condiciones de salir.

18/12/80

Hoy nos dieron por aprobado el Curso de Vuelo, lamentablemente solo para operación VFR (vuelo visual), siendo que el helicóptero está aprobado para IFR (vuelo por instrumentos). Es una lástima no haber hecho esa parte, pero al parecer es cuestión de costos.

En el Certificado nos pusieron 3 hrs. de instrucción, pero yo volé 1:6 y Ghorsi también. El Jefe y Martinez hicieron un vuelo más.

No nos podemos ir mañana porque la FAU no hizo un depósito que debe efectuarse a la entrega del material, por lo tanto no sabemos hasta cuando nos tendrán en ascuas. No obstante ello hicimos los últimos ajustes a la navegación con la esperanza de salir cuanto antes.

Por la noche en el Motel nos juntamos a festejar mi cumpleaños. El Jefe me regaló un vaso de whisky con el mapa de Texas y una inscripción.

19/12/80

Nos comunicaron que hasta el lunes 22 no se va a saber nada con respecto a la entrega del dinero, suma que asciende a U\$S 2.600.000, por lo tanto vamos a tener que soportar otro fin de semana en Dallas.

Con la llegada de Leguísamo nos hemos independizado bastante y estamos tratando de disfrutar lo más posible.

21/12/80

Seguimos anclados. Los domingos aquí son espantosos, no hay nadie en la calle y está todo cerrado. Además hace un frío bárbaro, en este momento es mediodía y hay 0°C y durante la mañana hubo -4°C. El tiempo mejora lentamente así que creo que para el lunes o martes que son los días en que pensamos salir, va a estar lindo. Las perspectivas de pasar Nochebuena y Navidad en Forth Worth no nos agradan en nada ya que en Miami nos está esperando de los Santos, y por lo menos lo pasaremos en un ambiente familiar.

23/12/80

Al fin salimos, prácticamente nos echaron. Voy en el 031 con Martínez y Carlos M. González como mecánico. Parecerá increíble pero nunca lo había puesto en marcha. En los vuelos de instrucción me senté con los motores funcionando.

El tiempo ha estado bastante malo al punto que debimos aterrizar en una granja entre las ciudades de Palestine y Lufkin. Los granjeros se portaron como unos gauchos y nos solucionaron todos los problemas. Nos llevaron a un Motel, mientras Camisa y C. González se quedaron con ellos en la granja y pasaron como reyes. No se puede describir con palabras la amabilidad y cortesía de esa gente, cosa que llama la atención en este sitio en el cual la indiferencia es al pan de cada día.



Con los Granjeros de Texas

24/12/80

A las 07:15 vinieron los granjeros a buscarnos. El tiempo mejoró bastante. Estábamos hospedados en el Holiday Inn de Palestine. Luego de media hora de viaje, llegamos a la Granja. Allí conversamos un rato con los dueños y sus familias, nos sacamos fotos, tomamos café con ellos, y a eso de las 09:00 decolamos hacia Lufkin. Existe una gran similitud entre esta gente y nuestra gente de campo.

Enseguida del decolaje entramos con el VORTAC de Lufkin, y a los 20 minutos estábamos aterrizando sin novedad. El tiempo mejoró completamente así que luego de confeccionar el Plan de Vuelo decolamos hacia England AFB, ubicada en la ciudad de Alexandria, en Louisiana.

Nos fue perfectamente bien ya que nos dirigieron por Radar hasta la Base en cuya cercanía encontramos algo de nubosidad alta y bruma. El tiempo sin embargo no estaba marginal y no hubo problema.

A nuestro arribo a las dependencias de Operaciones de la Base England, nos dan la noticia que la misma permanecerá cerrada para todo tipo de operación los días 25 y 26, por lo que en caso de quedarnos allí debemos esperar hasta el 27 para decolar. Debido a que la ruta hacia delante se encontraba en malas condiciones meteorológicas no tuvimos otro remedio que esperar allí a que habilitaran nuevamente el campo.

El hecho que en USA cierran una Base completamente como si se tratara de un supermercado nos llenó de asombro, y es algo que no llegamos a comprender del todo.

Nos alojamos en el VOQ (Visitors Officers Headquarters) de la Base, que por suerte es un lujo, y alquilamos un par de autos a fin de no quedar aislados. El pueblo de Alexandria es muy pequeño, pero aprovechando el hecho que en nuestros alojamientos teníamos una cocina con todos los implementos, compramos en un supermercado que encontramos abierto unos pollos y los ingredientes adecuados para tratar de festejar de alguna manera la Nochebuena, pues los gringos cierran absolutamente todo. El cocinero fui yo y pese a lo limitado de los medios la cosa salió bien pues la barra quedó muy conforme.

25/12/80

A las 0530 sonó la alarma de incendio del alojamiento aparentemente por un corto circuito. Se armó flor de lío y además estuvieron como media hora para desconectarla. Amaneció un día precioso, frío y soleado, ideal para volar, pero imposibilitados de hacerlo.

Al mediodía fuimos a Alexandria a almorzar y por suerte encontramos un restaurante abierto. Luego dimos una pequeña vuelta, pero como en realidad no había nada para ver, optamos por volver y dormir una regia siesta en la Base. En este momento son las 17:25 y ya está oscuro. Voy a ver si me reúno con los demás y me tomo unos mates.



Estoy empezando a sentir nostalgia y tengo la sensación de que esto no tiene fin ya que solo hicimos medio tramo y tenemos cuatro días de atraso. Es un sentimiento negativo en estas circunstancias y hay que esforzarse en dominarlo.

27/12/80

Salimos de England AFB a Tyndall AFB en Panama City. El decolaje se demoró porque la base no abrió hasta las 0830.

El día fue muy bueno pero el viento no nos favoreció, por lo que debimos aterrizar en Eglin AFB a efectos de recargar combustible. En Eglin se armó lío porque como no lo pusimos como alternado, no nos esperaban y no había manera de que entendieran el porqué. Ellos no cuentan con acciones no planificadas y nos rodearon con unos camiones al estilo SWAT hasta que se aclaró todo. De todas formas luego de una comunicación con el Cnel. Acosta, Agregado Aeronáutico en Washington, pudimos seguir a Tyndall AFB donde aterrizamos a las 1500.

El helicóptero a duras penas vuela 4 hrs. por lo que en la Fábrica nos engrupieron. Vamos a tener que alterar el itinerario en algunos sitios a consecuencia de ello.

Hemos completado el primer tramo de la navegación al quinto día a pesar de que se calculó hacerlo en un día. Estamos muy atrasados. El 030 tiene una pérdida de aceite que nos tiene preocupados pues nos puede dejar colgados en cualquier lado. Estimamos poder decolar mañana a las 08:00 para Tampa y Miami.

Las cosas en el 030 no andan bien, por suerte en el 031 estamos OK.

La Base Tyndall está aparentemente destinada al adiestramiento de tripulaciones de combate. Hay T-33, F-101, F-105 y F-106. Como estaba previsto nuestro arribo, no hubo ningún problema, salvo aquellos inherentes a que es sábado y fin de año.

Nos falló el HF y no pudimos encontrar un técnico de radio ni nos suministran combustible hasta mañana. Nos alojamos en el VOQ de la Base que es muy viejo y no tan lindo como el de England. De todos modos estamos bien. Hace todavía mucho frío, pero Dios mediante mañana en Miami entramos al verano.

28/12/80

Salimos de Tyndall AFB hacia Mac Dill AFB en Tampa. Volamos por instrumentos sobre capa durante dos horas. En Tampa había 1500 ft. de techo y perforamos separados. La Base estaba inoperativa por reparaciones cosa que ignorábamos, y además las radioayudas habían sido apagadas, con lo cual pasamos un mal momento puesto que nos desviamos hacia el Aeropuerto Internacional de Tampa con la consecuente bronca de los operadores del Radar, pero al final nos dieron vectores a la Base con lo cual arribamos sin otra novedad. Luego de reabastecer combustible y hacer el plan de vuelo proseguimos hacia Homestead AFB.

El tramo a Homestead fue muy bueno. La primera noche nos alojamos en un hotel de 2da. pues fuimos a Miami a cenar con de los Santos. Al segundo día como pensábamos salir temprano nos alojamos en la Base.

No hubo arreglo con el HF a pesar de que Martínez estuvo todo el día en eso. Este equipo en vez de ser una ventaja se ha convertido en un problema.

30/12/80

Decolamos para Nassau a las 14:00.

En la oficina de operaciones de la Base se nos acercó un americano a preguntarnos de donde éramos y hacia dónde íbamos. Cuando se lo dijimos no nos creyó, y pese a que le insistimos se fue riendo, obviamente le pareció tan increíble volar helicópteros hasta Montevideo que pensó que le estábamos tomando el pelo.

El tramo fue excelente, empezó el sobrevuelo del mar. Es impactante ver solo agua. Durante el descenso un B-727 me pasó tan cerca que sentí el sonido y pude ver las hileras de remaches. El tipo ni cuenta se dio, pero estuvimos muy



cerca de terminar mal. Aquí hay que empezar a cuidarse porque no hay radares de tránsito aéreo y andan aviones por todos lados.

Nos alojamos en un Hotel a medio terminar. En las calles el tránsito es por la izquierda por lo que en el camino nos pegamos varios sustos. El hotel no tenía ni siquiera frazadas, se inundó el baño y se tapó el WC. En fin, nada que ver con USA.

En la Base el trato fue formal pero excelente, con todo lo necesario y de primera. Mañana tenemos un tramo difícil pero por suerte en George-Town (Exuma) hay combustible y nos podemos tirar hasta Grand Turk sin desviarnos a Great Inagua.

31/12/80

Día de Fin de Año aterrizados en Grand Turk. Tuvimos algún inconveniente en la recarga en Exuma lo que nos demoró pero continuamos luego de tres horas a G.Turk donde arribamos a las 14:00 local. Hoy pernoctamos aquí pues no tenemos QAM de Santo Domingo porque hay que solicitarlo por adelantado, pero por suerte en el lugar hay una Base Auxiliar de la USAF con VOQ, etc. Nos esperaban hace dos semanas. La Base tiene radares por todos lados, supongo que será por Cuba.

Los paisajes son hermosos y el agua de una gran transparencia. Luego de la recarga nos instalamos en el VOQ de la Base, que es viejo y no posee las comodidades de otros, pero hay que considerar que es una Base perdida en el océano.

Fuimos a la playa. El agua es divina, cálida y de una transparencia increíble. Nos bañamos y encontramos unos caracoles enormes entre las rocas.

En la Base hay una Fiesta de Fin de Año y nos han invitado así que por lo menos vamos a tener algo para recordar de este fin de año tan lejos de la Patria y de la familia.



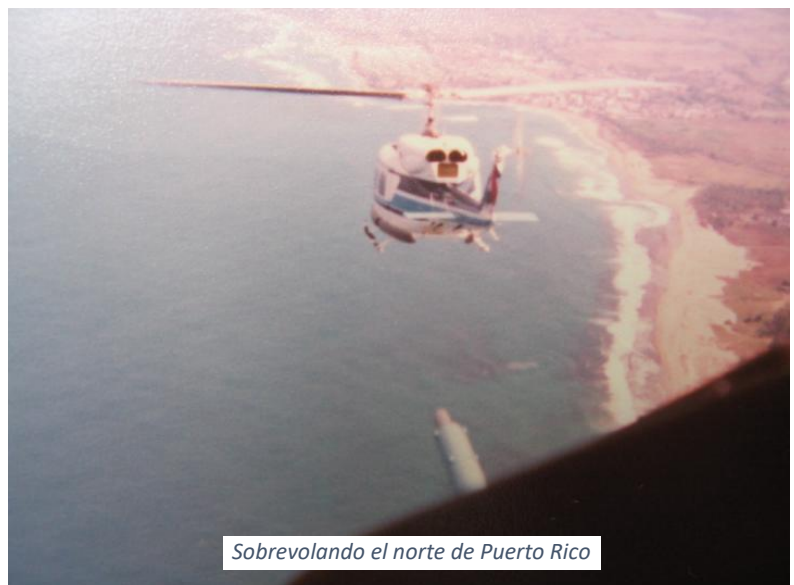
2Playa en Grand Turk

1/1/81

Decolamos hacia Puerto Rico a las 0830. El trayecto fue todo sobre el agua, el más largo hasta ahora, y debimos aterrizar en Borinquen pues tuvimos viento de frente, y no nos dio la autonomía hasta San Juan. En Borinquen en principio objetaron nuestro aterrizaje, pero cuando les informamos que no teníamos alternativa nos autorizaron a operar.

Luego de aterrizados y una vez aclaradas las cosas nos trataron OK y pudimos decolar enseguida.

Llegamos a San Juan a las 13:20 pues hubo cambio de horario y allí tuvimos una serie de problemas. La burocracia norteamericana manejada por portorriqueños es una "farsa cruel" pues así como



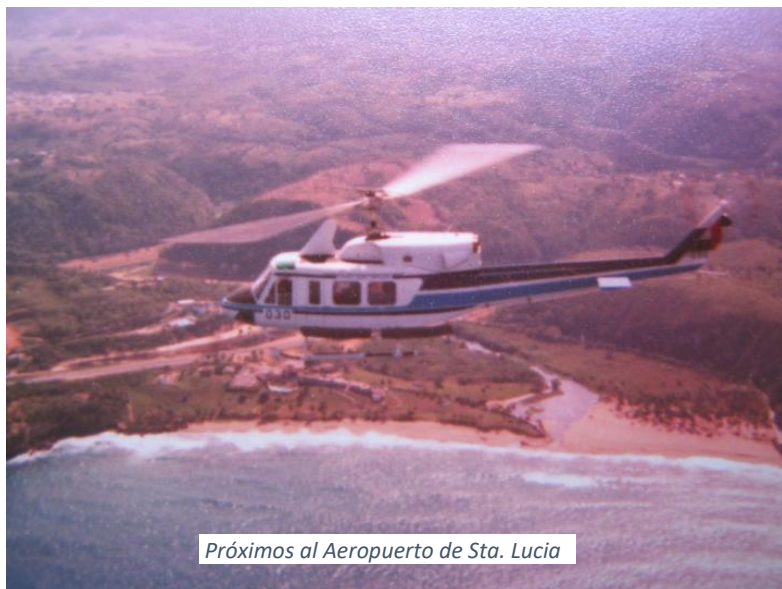
Sobrevolando el norte de Puerto Rico



es de práctica en USA es de complicada aquí. La solución de los problemas migratorios nos costó toda la tarde y no pudimos proseguir a Point á Pitre. La Base de Muñiz estaba cerrada y la guardia no tenía conocimiento de nuestro arribo, y allí también nos demoramos, pero por suerte luego se arregló todo. Nos alojamos en el Hotel del Aeropuerto a fin de poder seguir mañana a primera hora.

2/1/81

Salimos a las 07:15 hacia Point á Pitre (Le Raizet) y Sta. Lucía. El vuelo fue lindo, aunque el 030 vino volando bajo, lo que motivó una discusión técnica sobre el uso de radioayudas y la altura de vuelo más segura para no asumir riesgos innecesarios en lugares críticos. El siguiente tramo Point á Pitre - Sta. Lucía lo hicimos a un nivel cómodo (055). Arribamos a Sta. Lucía sin problemas, pero nos tuvimos que alojar en un hotel bastante malo, pues como en todos lados los buenos hoteles están completos. El lugar es hermoso, con paisajes paradisíacos y aguas de un verde increíble.



3/1/81

Salimos de Sta. Lucía a Trinidad a las 08:00. El tramo hasta Trinidad fue bueno, tuvimos viento a favor y casi siempre mantuvimos alguna isla a la vista. De Trinidad a Georgetown fue bastante duro ya que cruzamos una zona sumamente inhóspita, de un lado el océano y del otro una selva verdaderamente impenetrable. Además volamos una hora y media sin mantener contacto con ninguna radioayuda y siempre tratando de eludir las zonas de lluvia pues los CB precipitan con gran intensidad, aunque no percibimos turbulencia ni actividad eléctrica. Esa zona la atravesamos entre 1500 y 2000 ft. Este fue el tramo que habíamos estimado como el más difícil de la ruta, y por ahora se ha cumplido nuestro pensamiento inicial.

En Georgetown (República Cooperativa de Guyana) cuyo Aeropuerto se llama Timerhi, tuvimos inconvenientes con la carga de combustible pues era escaso y hubo que parlamentar un rato para que nos abastecieran por lo menos con lo suficiente para llegar a Tanderij (Paramaribo). La población es totalmente negra, y aparentemente no hay cigarrillos pues están desesperados por fumar. Como en toda la región del Caribe pretenden coimas para todo, se multiplican las dificultades. Es un tema a considerar -aunque suene insólito- prever en el presupuesto de estas misiones un rubro "coimas".

Pernoctamos en la ciudad de Georgetown., donde la ruta hasta el hotel era muy peligrosa. El taxi iba a gran velocidad entre la gente que transitaba por la carretera. A los costados, las cabañas de madera estaban edificadas sobre palafitos

en un bañado. Es el sitio más horrible que vi en mi vida, paupérrimo y sucio, lleno de malvivientes, no existe al menos en forma visible nadie que imponga el orden. En fin, no hay palabras para describir esto, es un injerto de África en América.

Estamos ahora en un hotel de mala muerte, bastante nerviosos y deseando que pase la noche para salir de aquí.

4/1/81

Por suerte, pese al tiempo que en un principio estaba bastante feo, pudimos salir de Georgetown. No pude ver un solo blanco. La jornada estaba prevista para hacer Surinam (Zandery)-Cayena (Rochambeau), pero luego de decolar de



Zandery encontramos una zona de mal tiempo que no pudimos rebasar, a mi entender por una mala elección del lugar para atravesarla, pero de todas maneras a esa altura fue la mejor decisión.

En el momento de aterrizar en Zandery nuevamente a mi helicóptero se le encendió la luz de partículas metálicas del motor N°1, por lo cual hubo que retirar el "Chip detector" que en efecto tenía partículas, limpiar los filtros, probar, etc. Todo lo cual nos demoró demasiado y debimos pernoctar en Paramaribo.

El trato en el aeropuerto había sido correcto aunque sin mucha cordialidad, pero cuando le comunicamos al Jefe de Aeropuerto (una especie de Oficial de seguridad), nuestra intención de pernoctar, la cosa cambió. Debimos esperar largo rato en el Aeropuerto hasta que al fin nos autorizaron a ir al hotel. Al llegar al mismo -que cabe acotar que era muy bueno- la persona que nos recibió, aparentemente un Gerente, se puso visiblemente nerviosa, recabaron nuestros datos y luego de instalarnos, bajamos a comer y tomar alguna cosa, y en eso estábamos cuando apareció un grupo de Policía Militar que volvió a interrogarnos. El trato fue correcto, el Oficial se expresaba en correcto inglés, pero quedamos bastante alarmados, máxime teniendo en cuenta que es un país con una dictadura militar pro-castrista. No obstante ello, se respiraba un aire de más organización y seguridad que en Guyana. A la mañana siguiente, cuando nos retirábamos del hotel, notamos la presencia de un policía que nos dejó la impresión que nos estaba vigilando, pues lo vimos irse cuando abordamos los taxis para el Aeropuerto.

5/1/81

Salimos hacia Cayena. El tiempo estaba bastante malo pero de todas formas pudimos pasar. Yo estuve en un principio bastante preocupado por el problema del motor, pero por suerte anduvo bien. Por lo que nos dijeron desde la Bell, es bastante normal que aparezcan partículas cuando los motores son nuevos, pues al irse asentando los componentes con frecuencia se desprenden pequeñas virutas que las recoge el "Chip detector".

Arribamos a Cayena sin novedad y el trato que nos dispensó la gente de la Fuerza Aerea Francesa destacada en una Base pequeña sita en Rocheambeau, fue excepcional. Almorzamos en el Casino de Oficiales de la Base con el Jefe de la misma que nos estaba esperando, nos solucionaron todos los problemas de los helicópteros, y además nos pusieron un vehículo a disposición, y un Oficial (Tte. Domingo) nos condujo personalmente al hotel en Cayena. Previo a la salida para el hotel, pasamos por su casa en el predio de la base a conocer a su familia y tomar un aperitivo con ellos.

6/1/81

Salimos de la Guayana Francesa hacia Belén con escala en Amapá (Brasil) alrededor de la 07:30 luego de despedirnos de los franceses en Rocheambeau, los que se portaron como unos caballeros.

En el tramo a Amapá, encontramos formaciones de Cu potentes y Cb aislados pero el tiempo no estaba malo salvo próximo a Cayena. Pese a ello el 030 intentó pasar por arriba, no dio el techo y pasaron por una situación difícil. Yo me mantuve atrás y pude pasar sin problemas. Una vez superada esa zona inestable volamos visual hasta Amapá.

En Amapá tuvimos inconvenientes con el combustible pues los brasileros no nos esperaban y ello nos acarreó una demora de cinco horas. Solucionado el tema seguimos a Belén donde aterrizamos a eso de las 17:30. En el tramo a

Belén, encontramos lluvia, además hay una especie de calima que reduce la visibilidad horizontal por lo que cerramos la formación e hicimos sufrir un poco al Jefe.

El Amazonas es un río impresionante. El brazo de Macapá en la desembocadura debe tener 60 Km. Por lo que con la



Sobre isla Marajó



bruma y nuestros 2000 ft. de altitud se hizo inquietante pues no preveíamos volar tanto sobre el agua, y no nos habíamos colocado los Mae West.

La ruta de Cayena a Belén no tiene casi nada de jungla. Es una llanura pantanosa pero limpia. Solamente en zonas aisladas se ve selva. En las proximidades de la desembocadura del Amazonas y en la isla Marajó, se ven haciendas y ganado lanar y vacuno. Se puede apreciar también la pobreza de la tierra. Constantemente lavada por intensas lluvias tiene una coloración calcárea. Hablando de esto con un coronel retirado de la FAB que vuela actualmente en la LIDER, nos comentó que esta es la segunda zona de mayor índice pluviométrico del mundo, superada solamente por Filipinas.

Pernoctamos en Belén y al día siguiente durante la inspección del 030, apareció una fisura en un tubo de escape por lo que se desmontó la parte para repararla. Afortunadamente en los Talleres de LIDER en Belén trabaja Nardo Robledo (ex mecánico del Grupo.5) que nos facilitó las cosas. Solucionado este tema falló un switch de puesta en marcha, por lo que se demoró un día más la misión.



Edificio de Operaciones Aeródromo Amapá

8/1/81

Hoy pasamos todo el día en Belén. De tarde fuimos a recorrer la ciudad, la que es muy pobre. El calor es sofocante y llueve a dos por tres. La humedad es también muy alta y además hay enfermedades transmisibles por mosquitos (Paludismo, Fiebre amarilla) contra las cuales nuestros organismos no tienen defensas. Por suerte el helicóptero quedó pronto y mañana aparentemente nos vamos.

10/01/81

Salimos a las 06:30 de Belén hacia Sao Luis-Teresinha-Fortaleza. El viento en contra no nos da respiro, no hemos tenido viento a favor significativo en ninguna parte de la ruta. La etapa Belén-Sao Luis fue bastante similar a los de las Guayanas dado que la selva era bastante tupida aunque la zona más poblada y cruzada por algún camino. De Sao Luis a Teresinha sobrevolamos un terreno con vegetación achaparrada y por momentos tupida, con abundantes palmeras. La zona está bastante habitada, pero aparentemente es improductiva pues no se ve nada plantado, tampoco animales. Uno se pregunta de qué vive la gente aquí. Llegamos a Teresinha sobre las 14:00. El calor era insoportable, pero por suerte la recarga fue rápida y partimos hacia Fortaleza algo



3Recarga de combustible en Amapá



Esperando en Amapá (da Silveira)

inquietos por el viento ya que el tramo era bastante largo y lo teníamos justo de frente. El territorio sobrevolado se hizo muy seco, vegetación escasa de tipo matorral y suelo desértico. No obstante ello está profusamente habitado y se aprecian una especie de quintas donde da la impresión que hubieran arado el desierto. En realidad es incomprendible pues la zona no tiene el aspecto de estar pasando por una sequía momentánea sino de ser un páramo total. Existen numerosos lagos artificiales pero no pude apreciar redes de irrigación.

El promedio de velocidad fue bueno y llegamos a Fortaleza con suficiente reserva. Nos alojamos en la Base de la FAB luego de unos entredichos bastante feos.

De noche fuimos a la ciudad a cenar a un lugar típico donde dicho sea de paso nos “arrancaron la cabeza”. Lo que vi de la

ciudad fue mucho mejor que lo anterior pues no se ve tanta pobreza, como más al norte. La gente es aparentemente muy feliz, y la costa preciosa, lo cual es típico del Brasil.

10/1/81

Salimos de Fortaleza a Natal-Maceió-Salvador. Enseguida del decolaje de Fortaleza encontramos lluvia fuerte. El Jefe quiso mantenerse visual y anduvo saltando tejados. Nosotros nos tiramos por arriba y pasamos sin problemas. Todavía persiste la tendencia a volar visual en condiciones IMC lo cual es, estadísticamente, la causal de la mayoría de los accidentes de helicópteros. El tiempo en el resto de la ruta fue bueno, pero nos mantuvimos volando muy bajo, lo que me cansó mucho pues el piloto automático no puede contrarrestar la turbulencia para mantener la formación aunque sea abierta, y debimos mantenernos volando manual.

El terreno cambió radicalmente. Se nota el verde intenso de las plantaciones de caña de azúcar sobre todo entre Natal y Salvador, donde el terreno es escarpado y hay pueblos de trabajadores en los cerros y los ingenios azucareros en los valles. Es muy hermosa también la costa con playas interminables de aguas verde esmeralda y arenas claras.

Llegamos a Salvador a tiempo para ver la final del Mundialito con los Oficiales de la Base que nos estaban esperando.



Siesta durante una escala

Los Brasileños son muy gentiles con nosotros y se han portado muy bien, a pesar del 2 a 1 del partido que pensaban que iba a ser la venganza de Maracanã.

En este momento estamos trancados en la Base con un cansancio bárbaro, pues ayer volamos nueve horas y hoy ocho, y en Fortaleza me comieron los mosquitos y no pude dormir bien. Mañana espero que salgamos temprano y podamos llegar a Río, aunque andan embromando unos Cb que aparecen de tarde.

El calor es muy intenso y la humedad también, por otra parte momentáneamente no hay taxis, así que preveo dormir poco otra vez, y realmente lo estoy necesitando pues la jornada de mañana va a ser muy intensa.





Llegamos al hotel Praiaamar de Salvador de Bahía a eso de las 22:00. Nos acompañaron dos Oficiales de la FAB destinados en Río que andan con un Bandeirante en un vuelo de transporte tipo TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo)), y fuimos con ellos a cenar a un restaurante de los alrededores. El Jefe decidió pasar el domingo en Salvador con el fin de poder descansar.

11/1/81

En la mañana nos fuimos a la playa con el Cbo. González, pero la suciedad era tan grande y la gente estaba tan apiñada, que optamos por retirarnos. Además las caras no eran para nada amistosas. Estimo que esta no sea la zona óptima de las playas bahianas. Lamentablemente no tenemos locomoción para visitar la ciudad, pues es domingo, y además nadie se anima a manejar pues el tránsito es de locos.

Almorzamos en el hotel y fuimos a la piscina a tomar un poco de sol, pues a pesar de que hemos recorrido las zonas balnearias mas lindas de América, estamos blancos como la leche.

Pedí una llamada a Montevideo, pero la telefonista dijo que no me pudo encontrar y la canceló, así que la he reiterado y estoy esperando la comunicación. Estoy extrañando mucho y no veo la hora de llegar. Esto se ha convertido en una especie de odisea pues se ha prolongado demasiado. Me dieron la comunicación con Montevideo en el instante que estoy escribiendo, lamentablemente no pude hablar con Alicia pues se había ido de la casa de los padres, pero de todas maneras se que están todos bien, que es lo más importante.

12/1/81

Decolamos a las 07:00 de Salvador para Carabelas-Vitoria-Rio de Janeiro. Por primera vez tuvimos viento fuerte de cola por lo que el tiempo de vuelo nos rindió mucho.

La zona que sobrevolamos es muy bonita, con playas extensas y hermosas. Vitoria es una ciudad muy pintoresca, rodeada de cerros y con unas playas increíbles.

En el tramo Vitoria-Rio el tiempo desmejoró un poco pero no nos complicó en nada, pues si bien encontramos lluvia en algunas partes los techos permanecieron altos.

La llegada a Rio por el lado del océano fue fabulosa ya que pudimos apreciar la entrada a la bahía de Guanabara, Copacabana, y los morros que definen las playas, pues la Base Dos Afonsos a la cual nos dirigíamos queda al sur de la ciudad. Aterrizamos en Río a las 15:30, y luego de la recarga nos trasladamos al hotel con el Tte. Cnel. Ramírez

González que nos estaba esperando. Queda un trecho muy largo de Dos Afonsos al hotel donde nos alojamos, ya que prácticamente cruzamos toda la ciudad. El horno aquí no está para bollos. Ocurren varios asesinatos diarios, a punto tal que están por pedir la intervención del ejército para garantizar la seguridad pública.

Por la noche vino el Tte.Cnel. González para llevarnos a dar una vuelta por Río y cenar. Si bien a causa de la noche no fue posible apreciar mucho la ciudad, no cabe duda que es maravillosa. Recorrimos Copacabana y algunos de los sitios más importantes, y por último entramos a un centro comercial enorme muy parecido a los de USA. Fuimos a comer a una “Churrascaria”, y a decir verdad no me gustó la carne que me sirvieron. El local estaba lleno de argentinos que han invadido el Brasil. Llegamos al hotel alrededor de las 23:30.

13/1/81

Nos levantamos a las 05:00 y a las 05:45 salimos hacia la Base Dos Afonsos con el Tte.Cnel. R. González. Decolamos alrededor de las 07:00 con destino a Santos. En las proximidades de Santos, encontramos una bruma muy incómoda ya que es un lugar lleno de morros, que incluso salen del agua, lo que nos obligó a concentrarnos más, pero afortunadamente eso fue todo. En Santos recibimos los informes meteorológicos de la ruta a Florianópolis, los que no eran muy buenos, por lo que decidimos esperar la evolución de los acontecimientos.



Almorzamos en Santos, que es una Base bastante pequeña donde tiene asiento la escuela de vuelo de Helicópteros de la FAB. Con la mejoría de las condiciones en ruta, decolamos hacia Florianópolis vía Paranaguá-Joinville a fin de mantenernos sobre el litoral. Esa parte de la costa brasileña se encuentra muy poblada, con ciudades relativamente grandes cada pocas millas, que estimo sean balnearios pues la zona es muy linda.

El tramo lo cumplimos sin problemas, con viento de cola, arribando a Florianópolis a las 15:30. Florianópolis es una ciudad balnearia muy importante del Brasil. Durante el sobrevuelo pude apreciar la belleza del lugar, rodeado de cerros e incluso prolongándose hacia una isla muy grande ubicada próxima al continente.

Todos se fueron a cenar a la ciudad. Yo decidí permanecer en la Base y acostarme temprano pues hace varios días que arrastro un cansancio enorme, y mañana, día en que si Dios quiere vamos a llegar, preveo un gran trajín.

La Base de Florianópolis es de Búsqueda y Rescate. Es relativamente pequeña y está dotada de Bandeirantes en versión marítima. En estos momentos son las 18:45, y ya estoy por cenar pues los brasileños lo hacen muy temprano.

Estamos en teoría a un día de culminar esta especie de aventura y tengo la impresión que llevamos mucho más tiempo en esto del que ha pasado en realidad. Me parece, y esto es algo que nos está sucediendo a todos, que el Motel Jolly Rogers , donde nos alojábamos en USA, el restaurant Bonanza donde habitualmente cenábamos pues tenían buena carne y todas las vivencias de Dallas, hubieran ocurrido hace mucho tiempo, cuando en realidad solo transcurrieron veinte días desde nuestra partida.

14/1/81

Decolamos con destino a Pelotas. Si Dios quiere hoy estaremos en casa. Llovió toda la noche en Florianópolis, pero hoy el día se presenta bastante bueno.

La intención era llegar de un tirón hasta Pelotas, pero como encontramos un poco de viento de frente tuvimos dudas con respecto a la reserva de combustible al arribo, y decidimos operar en Porto Alegre, donde cargamos 500 Lbs. De allí decolamos de inmediato a Pelotas donde llegamos 50 minutos después.

Pelotas es un aeródromo pequeño y sin mucho movimiento. Efectuamos la recarga y esperamos unas horas a efectos de llegar a Carrasco alrededor de las 17:30.

Decolamos a las 14:30 con rumbo a SUPE (Jaguel). Poco antes de llegar a SUPE nos interceptó un Bandeirante y enseguida de pasar SULS en ruta a Carrasco se nos incorporaron 3 UH-1, los que nos escoltaron hasta nuestro destino final en Carrasco, donde arribamos sin novedad a las 17:20.

Había mucha gente esperándonos, y fue algo muy emocionante luego de tanto tiempo fuera del hogar, y de haber pasado por tantas peripecias.

Cnel.(AV) Sergio da Silveira



FERRY DALLAS-FORTH WORTH—MONTEVIDEO

Día	Tramos	Tiempo de vuelo
23/12/80	F.Worth-Palestine	1:3
24/12/80	Palestine-Lufkin-Lufkin-Alexandria (England AFB)	1:8
27/12/80	Alexandria-Eaglin AFB-Panama City (Tyndall AFB)	4:7
28/12/80	Panama City-Tampa (Mac Dill AFB)-Miami (Homestead AFB)	4:6
30/12/80	Miami-Nassau	1:9
31/12/80	Nassau-George Town (Exuma Isl.)-Grand Turk	3:2
01/01/81	Grand Turk-Borinquen-San Juan (Puerto Rico)	5:1
02/01/81	San Juan-Point a Pitre-St. Lucia	5:9
03/01/81	St. Lucia-Trinidad&Tobago-Georgetown(Guyana)	6:2
04/01/81	Georgetown-Zandery (Paramaribo)	3:8
05/01/81	Zandery-Rocheambeau (Cayena)	2:8
06/01/81	Rocheambeau-Amapá-Belen	5:7
09/01/81	Belen-Sao Luiz-Teresinha-Fortaleza	9:0
10/01/81	Fortaleza-Natal-Maceió-Salvador	8:3
12/01/81	Salvador-Caravelas-Vitoria-Rio de Janeiro (Afonso)	7:4
13/01/81	Rio de Janeiro-Santos-Florianópolis	5:3
14/01/81	Florianopolis-Porto Alegre-Pelotas-Carrasco	5:1
	Tiempo total de Vuelo	82:1





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.

Ultima actualización: 16/12/2025

© Jorge Cobas González, 2025