

Memorias del Tiempo de Vuelo

Diario del ferry en 1950 de Mustang F-51

Saúl 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

Julio de 1950

La operación de transporte en vuelo de tres cargueros C-47, 11 bombarderos B-25J, y 25 cazas F-51D, está en marcha. Cargueros y bombarderos ya llegaron el país, y ahora es el momento de los F-51.

El Tte. Saúl da Silveira es uno de los pilotos que participarán del ferry, iniciando el periplo en el Aeropuerto de Carrasco, como pasajero del C-47 FAU 510.



DIARIO DEL FERRY DE AVIONES MUSTANG F-51D

del Tte.2º (PAM) Saúl da Silveira



Día 24 de julio de 1950

Decolamos de Carrasco a la hora 09:05 y pese a encontrarme algo indispuerto por una afección gripal el vuelo no me molestó tanto como suponía.

Aproximadamente a la hora 10:55 entramos en territorio brasileño llamándome poderosamente la atención el brusco cambio en la topografía. El territorio se muestra muy quebrado, con ríos que describen amplias curvas entre laderas de sierras tupidas de vegetación. En general se ven menos poblaciones y tierras cultivadas que en nuestro país.

Llegamos a Porto Alegre a las 12:15. Es esta una ciudad bastante grande que se caracteriza por estar construida sobre un terreno quebrado que en vuelo se distingue claramente por el color rojizo del 90% de los techos de las casas y del balastro muy semejante en color de sus calles y caminos de acceso.

Aquí nos detuvimos un tiempo y se temió por momentos no poder continuar el viaje por falta de autorización de sobrevuelo del territorio brasileño. Aprovechando el tiempo y en previsión de que se siguiera hasta Río lo que suponía cinco horas más de vuelo, fuimos al Bar donde tomamos una cerveza con sándwiches y efectivamente solucionado que fue el inconveniente antedicho decolamos rumbo a Río a la hora 13:00.

En toda la ruta encontramos un tiempo excelente. Características del terreno semejantes pero con un relieve mucho más acentuado, en lugar de sierras; montañas.

A las tres horas de vuelo aproximadamente pasamos Santos y luego de volar unas dos horas sobre el mar, pude apreciar y admirar lo que tanto se pondera, la bahía de Guanabara con su Pan de Azúcar y su Corcovado así como su línea de playas entre la que se destaca Copacabana con su hermosa rambla costanera. En fin, el espectáculo es digno de la fama y del prestigio de que goza en el mundo entero.

Poco después, ya dentro de la bahía aterrizamos en Galeao, aeropuerto que está construido sobre una de las tantas islas que hay en la bahía.

El trato que nos dispensó el personal brasileño de la Base Militar fue exquisito e inmejorable. Nos alojaron en una casa que es para uso particular del Jefe de Base y que se encontraba desocupada momentáneamente. Cenamos alrededor de las 19:00 y luego en un ómnibus de la Base que fue puesto a nuestra disposición nos trasladamos a la ciudad.



La misma queda bastante lejos ya que saliendo a las 19:15 y considerando que los choferes gustan correr y que el tránsito es mucho más fluido que el nuestro debido a avenidas mas amplias y a que está dirigido por luces, recién llegamos a Copacabana luego de una pequeña vuelta por la ciudad a la hora 21:00. Luego de ir a la casa de mis tías en donde encontré únicamente a Viroca ya que Lygia y Miro habían salido, dimos en compañía de Arriera y Mercader una vuelta por la Rambla para luego en un Bar de la misma Rambla tomar una cerveza “bem gelada” y dirigirnos en un bus a la Plaza Mauá donde nos esperaba el ómnibus que nos llevaría de regreso a la Base. Los ómnibus corren una barbaridad y son muy cómodos y modernos. Para entrar y salir de Copacabana, se atraviesa un túnel bastante grande y muy bonito sobre todo con la iluminación como pude apreciarlo yo. Llegamos de vuelta a Galeao a la hora 24:00. Dormí regularmente a causa del calor y del resfriado que volvió a molestarme.

25 de julio de 1950

Nos levantamos a las seis; desayuno y a las 07:10 ya estábamos volando con rumbo a Bahía. Fue esta una etapa larga de cinco horas y media en la que fui algo descompuesto y con dolor de cabeza. Volamos siguiendo la costa, la región es bastante inhóspita con una franja angosta de playa a trechos, una línea de palmeras después y luego selva y bañados cortados de tanto en tanto por caudalosos ríos. Llegamos a San Salvador con un tiempo muy bueno, la bahía es inmensa y muy pintoresca, llena de pequeñas islas y surcada por barquitos pesqueros en todas direcciones. El campo de aterrizaje queda muy lejos de la ciudad y ésta desde arriba presenta un aspecto muy interesante, es muy extendida y está edificada sobre terreno extraordinariamente quebrado. Nuevamente un trato exquisito por parte de los brasileños, almuerzo con mucho arroz y luego un descanso hasta la hora 16:00. A las 16:30 en un ómnibus cedido gentilmente por la misma Base Militar, nos trasladamos a la ciudad.

El camino es el más pintoresco que haya recorrido jamás, está hecho en forma de innumerables curvas con la finalidad de ir suavizando los enormes declives de las varias sierras que atraviesa. A ambos lados del camino se puede ver por la misma causa de trecho en trecho, precipicios bastante considerables. Otro aspecto que llamó poderosamente mi atención fue el de la gente que se veía, muchos indígenas y negros al punto que de cada diez personas, siete eran negros, dos mulatos y un blanco.

Luego de un viaje de casi 30 km. empezamos a entrar en la “cidade baixa”, es la parte baja de la ciudad y que la gente de pocos recursos a buscado para residir. Es de aspecto francamente desagradable pese a lo extraordinariamente pintoresco del lugar. La misma gente que en el camino, muy pobremente vestida, descalzos generalmente o con tamangos, un pantalón roto y muy pocos sacos o camisas.

Por otra parte, la higiene brilla por su ausencia en hombres y mujeres como también en calles y comercios. Luego de dar muchas vueltas siempre subiendo y cuando ya me había formado una muy pobre idea de la “terra da felicidade”, salimos luego de una empinada calzada empedrada flanqueada por altos murallones de piedra a la “cidade alta”.

Se trataba de una ciudad completamente distinta. En aquella, las casas son viejas, coloniales, en ésta cambia por completo el aspecto edilicio como todo lo demás. La gente es otra, bien vestida y limpia. Abundan las grandes casas de comercio, confiterías, cines etc. Mucha gente transita por las calles y las mujeres dan razón a su fama por su distinguido porte y por sus grandes ojos generalmente negros.

Dimos varias vueltas por esta ciudad que es indudablemente hermosa por la fisonomía de su terreno y no vacilo en afirmar que es la más bonita que haya conocido hasta ahora. A la hora 21:00 el ómnibus de la Base nos llevó de regreso a la misma adonde llegamos a las 22:30 debido a que en la noche por las muchas curvas hay necesidad de viajar despacio.

Una vez en la Base, nos reunimos en un cuarto a escuchar a un negrito soldado que cantaba tan bien y con tanto gusto y gracia, aumentando aún su mérito en razón de que cantaba sólo canciones de “minha autoria” según expresaba él en su simpática manera y con un evidente orgullo de autor.

A la hora 24:00 aproximadamente, terminada la audiencia, nos acostamos.



26 de julio de 1950

Salimos a la hora 08:15 rumbo a Fortaleza. Tiempo bueno al principio, terreno no tan quebrado como en el tramo anterior. Volamos sobre la costa donde hay una franja de playa y luego una tupida vegetación que no llamo selva porque todavía no ví la del Amazonas.

Luego volamos bastante tiempo sobre y entre nubes por lo que no pude apreciar mejor las características del terreno. Pasamos a las 10:40 por Recife, tuve suerte porque entre los claros de nubes pude verla bastante bien. Se trata de una ciudad bastante grande y extendida, casi tanto como Montevideo y con las características de casi todas las ciudades brasileñas vistas de arriba, se ven bajo una coloración rojiza. A las 11:40 pasamos por Natal y pusimos rumbo a Fortaleza.

La costa norte de América es bastante distinta que la este, presenta una línea de playas bastante ancha y de arenas algo rojizas que contrastan con el verde purísimo de las aguas del océano.

Llegamos a Fortaleza a las 13:30. El campo de aterrizaje al contrario que los anteriores, queda bastante próximo a la ciudad. Hay allí una Base Militar bastante importante de aviones B-25 de bombardeo.

Luego de almorzar en el Casino de Oficiales donde nos dispensaron un trato cordialísimo, fui a descansar hasta las 16:00 yendo luego a presenciar un partido de fútbol entre los oficiales brasileños y un equipo formado por los nuestros. Perdimos por 2 a 0 debido al pésimo estado atlético de los muchachos más que a la capacidad de los brasileños.

Luego de cenar bastante bien, salimos para conocer la ciudad que en verdad es bastante mala sin presentar ninguna faceta interesante. Regresamos a la Base a las 23:00 para descansar.

27 de julio de 1950

Madrugamos bastante ya que nos levantamos a las 04:00 para partir para Belem.

Volamos bastante tiempo por sobre las nubes, no obstante cuando se divisaba la tierra, ésta no presentaba el aspecto desolado que yo imaginaba debido a la selva que comenzaba, sino que por el contrario, se veían con bastante frecuencia viviendas, casi siempre ranchos, y terrenos cultivados en claros de la selva que eran fruto de la lucha que constantemente mantiene el hombre de estas latitudes para ir ganando terreno a la salvaje naturaleza de la región. Se veían también algunas líneas de comunicación entre esos puestos y los pocos centros poblados de cierta importancia que hay en las proximidades.

La costa es baja y tiene en su casi total extensión una playa que si bien no es tan ancha como en el tramo anterior, es suficiente como para permitir un descenso forzado.

Llegamos a Belén a las 11:15. Hacía un calor impresionante. Nos alojamos en un hotel que fue construido por los americanos en tiempo de guerra. La comodidad no es mucha pero se puede estar. Luego de cenar fuimos al cine que dan en un local al aire libre en la misma Base en el que se suda tanto como en cualquier otro lado de Belem. Vimos una película de Laurel y Hardy “La Bomba” que yo ya había visto en Montevideo, pero era lo único que se podía hacer para no acostarse y para esto último era demasiado el calor. Terminada la sesión a la hora 21:00 y luego de una partida de Truco, fuimos a descansar.

28 de julio de 1950

En el día de hoy, hicimos una etapa bastante larga. Decolamos a la hora 06:00 para la isla Trinidad en el mar Caribe. Durante las primeras dos horas de vuelo, el tiempo se presentó favorable y pude apreciar bastante bien el terreno sobrevolado. Luego de pasar la desembocadura del Amazonas que en verdad es grandiosa, aunque no lo que yo había imaginado por cuanto se vuelca en el océano por muy diversos canales y no por uno solo como creía, lo que aminora bárbaramente el espectáculo que yo esperaba presenciar, comenzó la selva virgen. Es impresionante y uno se queda con la impresión que si cae ahí, está completamente perdido. Siguió ese monótono espectáculo hasta que se cubrió la vista de la tierra por una espesa capa de nubes que impedía por completo la observación. es increíble que puedan



formarse montañas de nubes del tipo cúmulos como las que pueden observarse en esta región. Volábamos a 10.000 pies de altura y la cumbre de esas nubes llegaban fácilmente a tres o cuatro mil pies por encima de nosotros. El viaje se hizo monótono por la falta de contacto visual con el terreno y para acortarlo, comencé a leer una novela que me prestaron “La Madona de las Siete Lunas”.

Así transcurrieron las horas hasta que a las 11:00 comenzamos a descender, vimos el agua aproximadamente a las 11:30 para seguir volando a unos 3.000 pies hasta Ackinson donde aterrizamos. El aeropuerto de Ackinson no tiene movimiento ninguno al punto que el único avión que estaba allí era el nuestro. Cargamos nafta y decolamos a las 12:30 rumbo a Trinidad. Seguimos volando sobre nubes por lo que no pude ver la desembocadura del río Orinoco. Llegamos a la isla Trinidad a las 14:45. Nos alojamos en el Hotel que tiene la Pan American en el Aeropuerto de Piarco. El primer alojamiento realmente cómodo desde Río. La primera vez desde que salimos que pude dormir con dos sábanas. Aquí comenzaron los problemas del idioma, en la cena me reí mucho con Mercader pretendiendo hacerse entender como veterano por los mozos indúes que hablan solamente inglés. Finalmente opté por hablar yo y en verdad que me defendí mejor que lo que esperaba.

Como la etapa fue muy larga, luego de cenar dí una vuelta por los alrededores del Hotel pues no quise ir hasta la ciudad que estaba a 20 km. Después del paseo fui a acostarme.

29 de julio de 1950

Hoy decolamos a las 07:30 rumbo a San Juan de Puerto Rico. Hicimos la ruta de las islas que aunque más larga, es mucho más segura. Las islas son bastante más grandes que lo que yo esperaba y muchas de ellas, presentan muchas facilidades para un aterrizaje forzoso lo que indudablemente es tranquilizador. El mar Caribe es de aguas bastante tranquilas de un color verde intenso que yo todavía no había tenido oportunidad de apreciar.

Aterrizamos en San Juan a la hora 12:15. Estuvimos esperando un rato en el aeropuerto hasta que se solucionara el problema de nuestra entrada al territorio, finalmente a las 14:00, nos trasladamos al Hotel San Jerónimo que también administra la Pan American y que cobra muy bien aunque es justo considerar que proporciona bastante confort. Por alojamiento de las 14:30 hasta el otro día a las 07:00, un almuerzo y un desayuno, pagué 10,70 Dólares.

Mientras estábamos almorzando, llegaron unos señores que venían de parte de la Alcaldesa para atendernos y hacernos conocer la ciudad que es fuera de toda duda extraordinaria en todos sus aspectos.

Estos señores se sentían muy obligados con los uruguayos por el tratamiento que se le había dispensado a su Alcaldesa en un viaje que recientemente había hecho a Montevideo. Uno de ellos era Senador, otro Concejal del Municipio, un tercero abogado del Municipio. Fue con este último que salimos Arriera, Mercader y yo en un coche de su propiedad idéntico al de Miro. Se trataba de un señor realmente encantador por su cultura, simpatía y extraordinario don de gentes. Fue la primera vez que lamenté sinceramente no haber traído máquina fotográfica pues hubiera tenido oportunidades magníficas de obtener muy lindas fotografías.

Puerto Rico es una isla que tiene un tamaño aproximado a la mitad del Uruguay, con la misma cantidad de habitantes. Se trata de un estado no asociado a los EEUU pero que no obstante integra los EEUU. Es una situación rara que para explicarla hay que hablar mucho, al que tenga interés se lo explicaré conversando, pero lo que cuenta es que hay un muy alto nivel de vida, la gente viste bien, todos o casi todos tienen su regio automóvil, hay barrios residenciales donde abunda la arquitectura tipo californiano y otros tipos que francamente no sé cómo llamarlos, pero eso sí, todas son bonitas. La ciudad está construida sobre tres islas unidas entre sí por grandes puentes. Tiene 250.000 habitantes y es extraordinariamente pintoresca. Sin tener los atractivos naturales de Bahía, es más linda que ésta porque teniendo también encantos naturales, estos están arreglados con tanto gusto que causan una impresión muy superior a la de Bahía.



Uno de los lugares que visitamos fue el Fuerte de San Felipe del Morro, es sencillamente fantástico, más grande que la Fortaleza de Santa Teresa y está ubicado en la entrada de la bahía. Hay otros fuertes como el de San Cristóbal y el de San Jerónimo sobre el cual hay una versión muy interesante referente a un alquiler que hizo el Estado de esa finca y se dice además que estos Fuertes están unidos por subterráneos.

Luego de visitar el Fuerte salimos a dar una vuelta por la ciudad vieja que tiene un aspecto típicamente colonial, hay una pequeña Capilla, una de las más antiguas de las Américas y sobre la cual existe una leyenda muy significativa. Se las contaré verbalmente. Seguimos recorriendo la parte de la ciudad nueva que es muy bonita, y luego fuimos a cenar al Guadalquivir que es un restaurant que queda a orillas del mar, se come muy bien y es un ambiente de lo más agradable. Allí comimos unos cangrejos muy buenos y unos pollitos fritos en manteca con vino que es lo más rico que he comido en pollos. A raíz de esta comida, Mercader se agarró una urticaria que lo tiene loco.

Después de la comida volvimos al Hotel y fuimos a tomar un whisky como retribución a la amabilidad del Sr. Alfredo Antone que así se llamaba el Licenciado Abogado que nos acompañó y que además era Mayor de la Reserva del Ejército Norteamericano y estuvo seis años en servicio de los cuales dos y medio en Europa, sobre los cuales nos contó unas anécdotas muy interesantes.

Luego de tomar el whisky y de despedirnos de esos amables señores, nos fuimos a dormir.

30 de julio de 1950

Decolamos a las 08:10 rumbo a Camaguey. Luego de pasar la isla de Puerto Rico, pasamos a la República Dominicana y luego Haití para llegar finalmente a Cuba, donde aterrizamos en Camaguey a las 12:30.

Allí cargamos nafta. Mientras tanto comimos unos refuerzos con Coca-Cola.

Vinieron unos Oficiales cubanos para recibirnos y el público que había en el Aeropuerto para despedir unos pasajeros al saber que éramos uruguayos nos trató magníficamente al igual que en Puerto Rico. No nos dejaron pagar nada y una señorita me pidió una moneda uruguaya. Lo único que tenía era un vintén, se lo dí y a cambio de ello su padre me obsequió con una colección de monedas cubanas.

Salimos de allí (luego de atrasar el reloj una hora) a las 13:00 llegando a La Habana a las 15:00. El terreno de Cuba es idéntico al de Uruguay, terrenos llanos sembrados con muchas poblaciones y vías de comunicación.

En La Habana nos alojamos en el Hotel Sevilla de donde estoy escribiendo.

Aquí se va a hacer al C-47 una inspección de 25 hrs. por lo que vamos a quedarnos esta tarde y todo el día de mañana.

31 de julio de 1950

Por fin hoy pude levantarme a las 10:00. Tomamos unos mates y salimos a caminar.

La ciudad, en la que ya había paseado ayer de tarde es, sin lugar a dudas, muy bonita. Además, se trata de la ciudad más importante en que hemos estado después de Río. Es grande, tiene 600.000 habitantes, se caracteriza por una arquitectura particular que surge según imagino, de una mezcla entre la arquitectura española y la sajona-norteamericana.

Hay un movimiento fantástico día y noche y el comercio es realmente extraordinario, muy por encima de Montevideo. Vidrieras que se suceden cuerdas y cuerdas una al lado de otra, arregladas con tal gusto que dan ganas de comprar de todo y la gente compra muchísimo, la plata corre que es un gusto. La gente viste muy bien, las mujeres sobre todo se distinguen por su elegancia y real hermosura. Todos al igual que en Puerto Rico hablan con un cantito muy simpático a pesar de que ellos dicen que somos nosotros los que cantamos.



Hace un calor de los mil demonios, lo único que refresca a uno un poco, es tomar jugos de fruta que los hacen muy bien en cualquiera de los bares tipo americano que llenan la ciudad. A mí me viene muy bien, pues tomo casi que únicamente jugos de frutas y así puede que baje los 104 kg. que tengo.

Estoy alojado en el Hotel Sevilla, queda en el centro de la ciudad, no es muy caro sobre todo considerando que no comemos en el sino en un restaurant chino “Wan bin” donde sirven muy bien y muy barato.

Nos avisan ahora que no nos vamos mañana así que tendremos otro día en La Habana.

1 de agosto de 1950

Hoy de mañana fui a una peluquería. Para cortar el pelo cobran un dólar, la plata acá corre a raudales y uno que no se puede sustraer a la idea de que un dólar son \$2,70, encuentra todo carísimo. Sin embargo, la ropa no lo es tanto pues precisamente hoy fui a comprarme un pantalón liviano, pues con el calor es insoportable el que traje, y también aproveché para comprarme una camisa tipo saco muy bonita y muy fresca y me salió todo U\$S 10,00.

De tarde luego de una siestecita, fuimos a la azotea del Hotel desde donde se aprecia una bonita vista aprovechando la ocasión para sacarnos algunas fotografías. En el gimnasio del Hotel hicimos un poco de gimnasia pues quiero ver si rebajo algunos quilos y como se come tan bien si no recurro a la gimnasia no he de lograr tal propósito.

Luego del baño, salimos a dar una vuelta por los alrededores de la ciudad en un taxímetro. Manejaba el viejo Camelio, alias “la mona”. Hicimos un bonito paseo, lástima que la hora no nos permitió sacar fotos. Fuimos al Miramar recorriendo en toda su extensión la 5ª Avenida. Es la avenida aristocrática por excelencia, algo superior a Carrasco en lujo y en belleza arquitectónica y además mucho más grande, basta para darse una idea el hecho de que la 5ª Avenida tiene 5 km. de extensión. Hay allí regias mansiones, teatros, cines, catedrales, confiterías y parques de diversiones con todo lo que imaginar se pueda. El Teatro Blanquita es un espectáculo. Un detalle que llamó mi atención fue el de que todas las playas están en predios de Clubs o sociedades de Recreo y son para los socios de los mismos, habiendo una sola al extremo de la 5ª Avenida que es pública.

Bueno, sobre La Habana se puede escribir demasiado pero prefiero dejar consignado estos detalles generales y luego extenderme en detalles en conversación.

Nos dicen que mañana salimos para Nueva Orleans, pasando por Tampa. Será pues hasta mañana si Dios quiere.

2 de julio de 1950

Decolamos a las 08:15, a los 10 minutos estábamos volando sobre agua rumbo a Miami, a las 09:05, ya divisamos el puente que une Miami con la península de La Florida, es inmenso, lo más grande que se conoce.

A las 09:45 estábamos sobre Miami. Hay allí tres o cuatro aeropuertos bastante grandes, el más chico es como Carrasco. Allí comencé a apreciar el espíritu práctico del americano, máquinas para todo, una sirve Coca-Cola, Limonada o refrescos de distintas clases con sólo echar una moneda y aún te da el cambio. Otra vende cigarrillos, otra chiclets, otra helados, otra sellos, otra saca fotografías que da al instante y ya encuadrada, etc.

Salimos luego de una serie de requisitos para la ciudad en un regio ómnibus y nos instalamos en el Hotel Belfort, muy cómodo con aire acondicionado, etc. Un detalle significativo de la higiene que se mantiene entre esta gente es que cuando llegamos al cuarto designado, nos encontramos con el water precintado indicando que se había esterilizado, lo mismo que los vasos que hay en las piletas, están todos cubiertos de celofán y con el correspondiente sello de esterilización.



Hoy comí en la pieza debido a que me encuentro un poco descompuesto de los intestinos, mi almuerzo se limitó a un vaso de leche con sandwiches. Luego de esto me invitaron a salir en una excursión por agua que se hace en unas lanchas tan grandes que parecen ómnibus. El paseo consistía en recorrer todas las islas que se encuentran entre la península y la tierra firme. El paseo tiene vistas muy bonitas y se pueden apreciar suntuosas residencias edificadas en estas islas para que la gente adinerada pase sus week-ends. Como el paseo dura como dos horas, termina por aburrir pues el espectáculo comienza a ponerse monótono, por otra parte yo estaba nervioso pues no sabía si la descompostura esperaría. Finalmente todo terminó bien y aquí estoy de vuelta al Hotel dispuesto a escribirle a mi Ñeca.

Luego del baño, salimos con Mercader a recorrer un poco la ciudad. El centro es bonito, hay mucho movimiento y como se trata de una ciudad de turismo es muy común ver tanto los hombres, pero especialmente las mujeres, con vestimentas adecuadas al calor reinante y la tal vestimenta se reduce a un short y una blusita muy liviana.

Luego de cenar en un Hotel donde por suerte encontramos una portorriqueña que nos sirvió, seguimos recorriendo la ciudad, oportunidad que aprovecharon los muchachos para hacer unas compras. Arriera compró una máquina fotográfica y Mercader un aparato para vistas estereográficas.

3 de agosto de 1950

Hoy salimos para Nueva Orleans, el viaje fue largo, casi seis horas y en verdad que me cansó bastante.

Las características del terreno son muy similares a la de nuestro país, terrenos llanos surcados por grandes ríos, pero eso sí, con muchas más vías de comunicación y con un porcentaje mayor de tierras cultivadas.

Llegamos a Nueva Orleans a las 14:30, hacía bastante calor aunque no tanto como en etapas anteriores. El campo queda muy lejos de la ciudad, tanto que en taxímetro y corriendo bastante tardamos 40 minutos en llegar al Hotel St. Charles donde nos alojamos. Almorcé en el cuarto y para dar una idea de como se la gastan acá para cobrar las cosas te diré lo siguiente; pedimos Rivero, Arriera y yo nueve sandwiches y seis botellitas de leche de $\frac{1}{4}$ litro c/u y solo eso nos salió 7,60 dólares.

Luego de dormir una regia siesta, salimos a conocer la ciudad. No me gustó, es vieja pese a su nombre y sacando la parte céntrica de la ciudad lo demás es malo, por otra parte, no hay el movimiento de las otras ciudades que hemos pasado. Puede que no haya visto lo bueno de esta ciudad pues salimos un poco tarde a caminar.

Luego de perder un poco de tiempo en un local de diversiones tratando de pescar algo y de ejercitar la puntería, fuimos a cenar algo, "ham and eggs" medios crudos por confiarnos al inglés de Mercader. Como era algo tarde, marchamos al Hotel a dormir.

4 de agosto de 1950

Decolamos a las 08:30 para San Antonio adonde llegamos a las 11:45. Se trata de Kelly Field, es una Base extraordinaria. Entre las pistas pudimos ver amontonados alrededor de 500 aviones de todo tipo pero especialmente F-51. Por primera vez vi volar un F-51 y la impresión no pudo ser mejor.

Nos alojamos en el BOQ. Buenos alojamientos y sobre todo barato. Cuarto 0,75 y las comidas me salieron 1,50 las dos. De tarde dormí la siesta y luego a eso de las siete tomamos unos mates y leímos algo en la biblioteca. No quise ir a la ciudad porque estoy muy escaso de dinero.

Mañana salimos para El Paso, es la penúltima etapa.

5 de agosto de 1950

Decolamos a las 08:45. En la prueba de los motores, el motor izquierdo acusó una falla, todos creímos que no se iba a decolar, no obstante se decoló.



El vuelo se hizo sin novedad llegando a El Paso a las 11:45. Una vez aterrizado se volvió a probar el motor izquierdo y seguía fallando, lo que se supuso era una falla de bujía por aceite quemado resultó ser una falla de magneto. Tuvimos suerte que no fallara el otro magneto del motor.

En la Base que aterrizamos aquí en El Paso, no hay ni la cantidad de aviones ni las instalaciones de Kelly Field, no obstante es una Base bastante grande.

Por encontrarse dentro de la zona afectada por la guerra de Corea, se han tomado una serie de medidas de seguridad y entre otras cosas se nos pidió que anduviésemos siempre con el Pasaporte para evitar inconvenientes.

Nos instalamos en el BOQ, buen cuarto y muy buena comida, entre paréntesis, creo que desde que salí de Montevideo a lo sumo habré rebajado un kilo. Peso actualmente 227 lbs.

Aquí la fisonomía del terreno cambió bastante. Hay cordilleras bastante altas que deben ser estribaciones de las Rocallosas que se ven hacia un lado de la Base y hacia el otro se extienden páramos desiertos, arena y tunas es cuanto se ve por cientos de kilómetros.

La Base está situada a 3.900 pies sobre el nivel del mar por lo que no se siente el calor que en los lugares anteriores. Al lado de la ciudad El Paso, está ciudad Juárez de México. Posiblemente esta tarde dé una vuelta por allí para conocerlas.

No fuimos porque nos avisaron a eso de las cinco de la tarde que el avión no quedó pronto y que recién quedaría pronto el martes.

Nos quedamos en el BOQ, cenamos, tuve un problema con el asunto que era necesario ir al comedor de corbata. La maquinita de monedas me ganó un dólar. Luego para hacer tiempo, jugamos un poco al “tute”. Me acosté alrededor de medianoche.

6 de agosto de 1950

Hoy cuando me levanté, me sorprendieron con la agradable noticia de que estaba pronto el avión y que seguíamos enseguida para Los Ángeles. Desayunamos y a las 11:00 decolamos rumbo a Los Ángeles.

Esta última etapa fue muy linda y un feliz epílogo del viaje. La fisonomía del terreno cambia radicalmente, las alturas ya son considerables, dentro de un panorama muy quebrado. Hay picos que sobrepasan los 10.000 pies de altura.

Llegamos a las 15:30 y aterrizamos sin novedad en “La Gran Central”. El Piloto se portó mejor que lo que yo esperaba.

Allí nos estaban esperando los muchachos con la camioneta de la Misión y luego de los saludos correspondientes fuimos para el Hotel “Maryland”.

Después de bañarnos y de cambiarnos salimos en camioneta a conseguir casa. Fracasamos esa tarde.

Más tarde salimos a conocer algo y fuimos hasta Los Ángeles y Hollywood. Aquí estuvimos en el “Teatro Chino” en cuyo frente están estampados en cemento, pies y manos de los artistas famosos. Los que más me llamaron la atención fueron los pies de Linda Darnell y Rita Hayworth por lo diminutos y los de James Stewart por lo enormes.

Luego de este corto paseo, regresamos al Hotel.

7 de agosto de 1950

Hoy nos levantamos temprano pues teníamos que presentarnos oficialmente a las autoridades de la Misión.

Al mediodía nos dieron libre hasta el miércoles a efectos de buscar casa y comprar equipo. Fuimos al Hotel, baño, cambio de ropa y a buscar casa. Recorrimos todo Glendale y no había casas. Finalmente conseguimos una casa en la esquina de Driden y Mel Rouse que aunque algo vieja, nos viene bastante bien. Nos ubicamos en ella, Mercader, Prego, Rivero y yo. Tiene dos dormitorios, cuarto de baño grande



y completo, cocina con Frigidaire y cocina a gas, living-room y un patiecito con pileta para lavar ropa. Pagamos cada uno 5,00 dólares semanales. El dueño que a la vez es vecino nos prometió entregárnosla mañana a la hora 20:00.

Ya tranquilos con la casa conseguida nos fuimos al Hotel a tomarnos unos mates. Luego del baño salimos a cenar y recorrer un poco pero sólo por los alrededores del Hotel.

Terminamos la farra tomando una cervecita en el “Circus” que es un Café bastante pintoresco y en donde un organista nos tocó “La Cumparsita”.

8 de agosto de 1950

Hoy dormí hasta las 10:30. Nos quedamos en el Hotel charlando y tomando mate hasta las 13:00, luego fuimos a comer a un restaurant italiano.

La dueña, una italiana grande y simpaticona me hizo acordar no sé porqué a la Chichita. Comí un “minestrone” y “ravioli”, éstos con un tuco de tomate agrio. Me gustan más los que hace Marujita en casa. Luego anduvimos caminando algo por los comercios para hacernos una idea de los precios.

Terminamos el día con la mudanza, todo salió bien.



9 de agosto de 1950

Hoy fuimos a las 08:00 a la “Gran Central” pues comenzaban las clases teóricas referentes al F-51. Como yo tenía clase de tarde aproveché y salí con Mercader en camioneta para comprar Combinación de vuelo y guantes. A la vuelta entramos al “Alexander’s Market” a comprar víveres y nos fuimos a casa.

Hoy comencé mis funciones de cocinero con un asadito al horno y una sopa que quedaron muy bien.

De tarde fuimos a clase y a la vuelta luego del correspondiente baño y de cenar, fuimos a “Santa Mónica”, queda muy lejos y llegamos muy tarde, además la noche estaba algo fría así que no pudimos constatar todo lo bueno que se dice de ese lugar o ese balneario. Estuvimos un rato perdiendo el tiempo en un “Parque de Diversiones” y regresamos a casa a la una y media de la mañana.

10 de agosto de 1950

Clase teórica de mañana.

Al mediodía licencia, vengo a casa almuerzo y luego lavo un poco de ropa. Como estoy con algo de sueño por la “farra” de anoche, voy a recostarme un poco.

En la tarde salimos a pasear un rato sin ver nada nuevo.



11 de agosto de 1950

Clase de mañana y tarde.

De noche, luego de cenar salimos en camioneta a conocer algo nuevo pero nada. En todas las calles hay mucho movimiento de vehículos pero poca gente y esto es aburrido.

Paseamos un poco por “Hollywood” mirando vidrieras, luego a casa donde jugamos un póker liviano.

12 de agosto de 1950

De los días 12 en adelante he estado ocupado en el sentido de asistir a las clases teóricas para volar el F-51 y en los ratos libres generalmente después de las 18:00 hemos salido a recorrer la ciudad pero en realidad no he visto nada que merezca mencionarse.

Cabe eso sí consignar aquí, que esta ciudad se caracteriza por su extensión, por la organización de su tráfico, extraordinariamente intenso y rápido, por el pavimento inmejorable de todas sus avenidas, por sus construcciones en su casi totalidad de madera y por cierta bruma mezcla de humo y no sé que más que produce irritación en los ojos al extremo de hacer lagrimear.

Aquí todo se paga, hasta para parar los autos en las calles hay que pagar. Cualquier cosa que vayas a comprar te aplican la Tasa Federal y de la Unión y esto alcanza a veces a un 50% de la compra.

Los “Market” están muy bien organizados y es un placer ir a comprar en ellos. Hay de todo bastante barato a excepción de la carne buena.

Es pues una gran ciudad pero bastante fría, a mi sinceramente todavía no me gusta.

18 de agosto de 1950

Hoy salí a volar el F-51 por vez primera. Es un hermoso avión, muy bueno y muy lindo para volar. Todo salió perfectamente bien. Hoy volé 1:3.



Walther Machado, José Pérez Caldas, Fernando Blanco, Julio Urbin, Jorge Borad, Luis Charquero, Saúl Da Silveira

21 de agosto de 1950



Fuimos a volar, nuevamente todo bien. Volé 1:4

22 de agosto de 1950

Vuelo nuevamente. Todo bien, 1:3

23 de agosto de 1950

Vuelo nuevamente, hicimos tocar y seguir. Regular con el torqueo famoso, regular nomás. Volé 1:3.

La instrucción marcha bien, creo que saldremos si Dios quiere los primeros días de octubre.

24 de agosto de 1950

Días 24 y 25 sin novedad. El 24 volé 1:3.

26 de agosto de 1950

Fuimos a Tijuana y San Diego. No tengo tiempo de narrar lo que ví pero lo recuerdo bien para contarlo.

Es la primera ciudad Mexicana que conozco. Esencialmente turística, todo hecho para explotar al americano. Sucia, de mucha vida y comercio nocturno.

28 de agosto de 1950

Hoy volé 1:2. Regular. Tráfico a la derecha. Aterricé fuera, antes de la pista una de las veces.

29 de agosto de 1950

Volé 1:0 Carrera del ratón. Formación. Instructor Bartolomew.

30 de agosto de 1950

Volé 1:1. Formación de tres y carrera del ratón. Instructor Halt.

31 de agosto de 1950

Sin novedad.

Setiembre

Bienvenido pues se acorta nuestra estadía aquí que cada día se hace más insoportable. nos dieron licencia de viernes a martes 5, yo estuve de guardia el lunes 4.

El viernes 31 fuí de noche al "Paseo" en el barrio mexicano. El sábado fuimos al "Sambah" Nada de interés. El domingo fuimos a un museo y a Santa Mónica.

Lunes 4 de setiembre de 1950

Guardia en Palmdale con Arriera preso.

Martes 5 de setiembre de 1950

Todo el día en Palmdale, sin volar, guardia saliente.



Miércoles 6 de setiembre de 1950

Hoy reanudé el entrenamiento. Volé 1:1 en formación de cuatro aviones. Cuando llegué de vuelta me encontré con uno solo de los impermeables que compré en "Sears". Voy a ver como arreglo la pelota.

Jueves 7 de setiembre de 1950

Fuimos a volar a Palmdale. Formación de cuatro con Otero, Borad, Rivero. Volé 1:4.

Se formaron las Escuadrillas, estoy con el Cap. Blanco. Voy a hacer el viaje con Borad.

Viernes 8 de setiembre de 1950

Salimos de compras con Mercader, fui a casa "Sears", se solucionó el asunto del saco. De noche fuimos al "Beverly Hills" Hotel a la cena a los instructores, luego al "Sambah" y de allí invitados a un cumpleaños en el "Rancho".

Sábado 9 de setiembre de 1950

De tarde fuimos de compras. Compré la aspiradora. De noche al cine mexicano. Ví el partido final.

Domingo 10 de setiembre de 1950

Salimos de tardecita y fuimos a terminar como tantas otras veces al Barrio Mexicano y allí en el "Café Caliente" me presentaron al Sr. Cansino, padre de la famosa Rita de quién estuvimos hablando. Vimos bailar a su alumna Helda, una armenia y a su Sra.

Más nada de interesante.

Lunes 11 de setiembre de 1950

Fuimos a Palmdale, volé 2:6, Instrumentos y Formación. Se designaron los aviones, yo voy en el 265.





Nos quedan ahora seis vuelos más de entrenamiento antes de salir.

El horario que estamos haciendo es agotador. Hoy salimos de casa a las 06:30 y volvimos a las 18:45.

Martes 12 de setiembre de 1950

Fui a volar. Sin novedad. Siesta y rummy, no salimos.

Miércoles 13 de setiembre de 1950

Vuelo sin novedad. 1:7 Instrumentos, 1:2 Formación.

No salí.

Jueves 14 de setiembre de 1950

Fui a volar, sin novedad. 1:7 Control Instrumentos. 1:3 Instrumentos.

Cuando llegué de tarde me encontré con el pilot de Marujita. Nos queda una sola semana de entrenamiento. Ya empieza a alegrarnos la idea del regreso que se aproxima.

Viernes 15 de setiembre de 1950

No hubo vuelo. De tarde salí de compras. Casa "Sears", guardarropas, manteles ,etc.

Sábado 16 de setiembre de 1950

Sin novedad. No salí a ningún lado.

Domingo 17 de setiembre de 1950

Por fin llovió. De tarde hicimos tortas fritas, luego salimos para ir a las "Tee Fallis", no conseguimos entradas, pinchamos y regresamos tarde a cenar y dormir

Lunes 18 de setiembre de 1950

Fuimos a volar. Instrumentos 1:6, Formación 1:5, Formación 1:1.

Regresamos a las 18:30, derecho al baño, cenar y a dormir.

Martes 19 de setiembre de 1950

Fuimos a volar y como todos los días son las siete de la tarde y recién llegamos a casa, cansados con hambre y sudando.

Hoy hicimos la prueba de altura. Volamos media hora a 26.000 pies o sea 8.600 metros.

En total el vuelo de hoy fue de 1:6 con lo que completo 26:7 y ya me quedaron un par de vuelos para completar el entrenamiento.

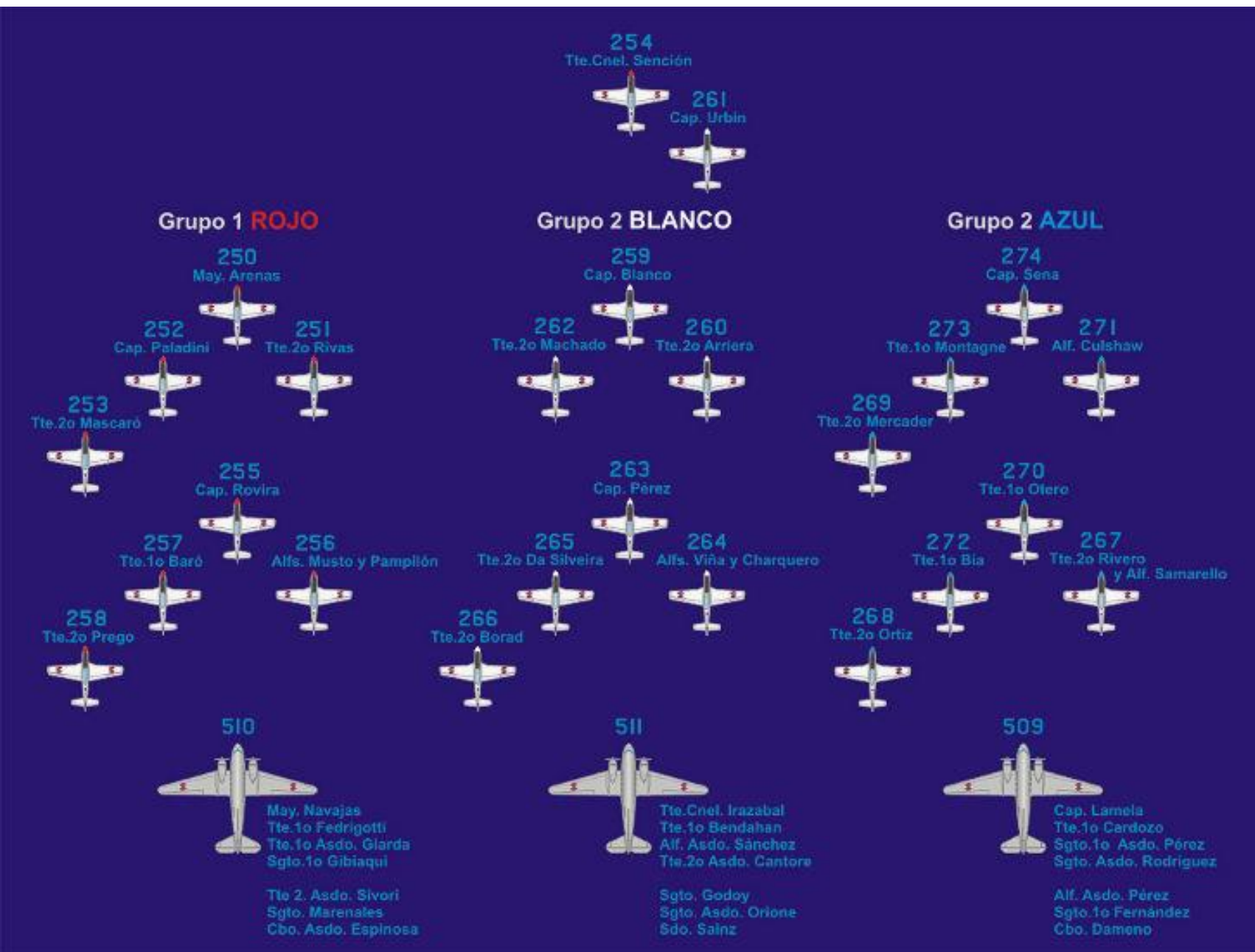
El F-51 es colosal, cada día que pasa me gusta más. Veremos cómo se porta en el viaje.

Miércoles 20 de setiembre de 1950

Durante los restantes días de setiembre y octubre, nada digno de recordarse aparte de lo que conté en las cartas. Fue sin duda sobre todo después del 25 que terminó el entrenamiento de vuelo el período más aburrido de este aburrido viaje.



EL REGRESO



Salimos el 31 de octubre de Palmdale con destino a “El Paso”. No pudimos llegar por desperfecto y panne del 264 que aterrizó forzosamente en un lugar pésimo. Por suerte el botija Viña salió ileso.

Nos desviamos y fuimos a Tucson, una ciudad bastante atorranta, nos alojamos en el Hotel “Santa Rita” que dicho sea de paso nos afanó. Quedamos ahí ocho días esperando el cambio de motor del 266.

Salimos el 9 de noviembre para “San Antonio”. Salimos 08:30 y llegamos a las 10:50, son 760 millas, hicimos un promedio bárbaro.

Yo volé sin velocímetro, al llegar a San Antonio tuve inconvenientes en el tren y luego hice un aterrizaje muy conversado. Veremos si podemos salir mañana para Mobile y Tampa.



10 de noviembre de 1950

No salimos, trabajé todo el día de las 07:00 a las 19:00.

Hizo un frío de mil demonios. Llegó a 32°F o sea 0°C.

11 de noviembre de 1950

Fuimos a Mobile, primer plafond que atravesamos, fue chico. No pudimos salir porque falló el avión del Cap. Pérez.

12 de noviembre de 1950

Fuimos a Tampa. Aterrizaje nocturno, un poco de emoción.

13 de noviembre de 1950

No salimos.

14 de noviembre de 1950

Camaguey. No hubo problemas a no ser por la demora causada por el Cte. Sención y Urbín que nos hicieron volver.

15 de noviembre de 1950

Ramey. Un lindo vuelo, casi todo a 15.000 pies. Cuando llegamos se atravesó un plafond regular. Mucho Radio Compás. En Ramey llovía a cántaros.

Mañana es probable que salgamos para Trinidad. Tengo que hacer arreglar el RPM. El 265 se porta muy bien.

16 de noviembre de 1950

Llegamos únicamente hasta la isla Antigua, falla de dos aviones, el de Arriera y Pérez.

La Isla es realmente bonita en lo que a naturaleza se refiere pero hace un calor insoportable y llueve a cada rato. Además la población es en su casi totalidad negra africana. Hay 39.000 negros y 500 blancos.

De noche en el Hotel, bastante malo seguramente, pudimos oír radio directamente de Montevideo "El Espectador" pero con mucha interferencia. Mañana si se terminan de reparar los aviones saldremos si Dios quiere para Trinidad.

17 de noviembre de 1950

No salimos, los aviones no están prontos. A esta Escuadrilla hay que cambiarle el nombre; en vez de Escuadrilla Blanca habrá que ponerle Esc. de los "Secantes" o de la "Langosta" porque damos un saltito y nos quedamos. Esta Isla es horrible para estar otro día. Los lugareños me tienen aburrido, se pasan todo el día mirándonos. Están a la miseria, no hacen nada, vegetan, plantan únicamente caña de azúcar y en eso son explotados por los "demócratas" ingleses. La naturaleza de la Isla es verdaderamente hermosa, hoy fuimos a la playa, pese a los tiburones y barracudas nos bañamos. El agua es extraordinaria en todo el Caribe, verde puro, limpia y tibia. Me quemé bastante al punto que la camisa me está molestando.

Veremos si mañana podemos llegar hasta Atkinson. Si no hay novedad en la etapa si Dios quiere dejamos el Caribe atrás y nos queda la selva.

Espero lleguemos a Carrasco si Dios quiere el 27 o 28 de éste mes, veremos.



18 de noviembre de 1950

Nos quedamos en Antigua y nos seguiremos quedando en espera del magneto.

19 y 20 de noviembre de 1950

Antigua.

21 de noviembre de 1950

Hoy volamos hasta Trinidad. Se terminó el Caribe. Todo bien.

22 de noviembre de 1950

Hoy volamos hasta Belem pasando el Orinoco, Atkinson, Zandery, Cayena y Amapá.

Casi toda la selva, había nubes cúmulus como nunca había visto ni imaginado. La selva es realmente impresionante aunque como volábamos muy alto no se podía apreciar bien.

23 de noviembre de 1950

Estamos en Belem inspeccionando el material. Los brasileños como de costumbre amabilísimos. De noche tuvimos un concierto de guitarra a orillas del río Pará que estuvo realmente estupendo. Estuvo a cargo de un Mayor Aviador brasileño.

Como de costumbre fuimos al cine en la Base, vimos “El Espadachín” y “Tres de la Noche”.

24 de noviembre de 1950

Sin novedad, sigue la inspección.

Hoy aparecí con el ojo azul de mañana, ahora de noche ya está mejor aunque sigue congestionado y muy colorado.



25 de noviembre de 1950

Seguimos en Belem. El ojo mejoró bastante.



26 de noviembre de 1950

Hoy salimos para Fortaleza. Todo marchó bien, atravesamos el último tramo de selva que según los brasileños es el peor de todos. En ruta todo fue bien, el tiempo en partes bastante bueno pero al llegar a Fortaleza llovía y el Campo estaba bastante cerrado. Entramos por el mar bastante bien.

27 de noviembre de 1950

Nos quedamos en Fortaleza por desperfectos en las radios. Aquí como en todos lados nos trataron muy bien.

28 de noviembre de 1950

Salimos para Bahía pasando por Recife. Todo marchó bien, el que está un poco pesado es el Cte. Sención con las madrugadas. Nos hace levantar a las 05:00 para salir a las 07:30. Debido a esto los muchachos bautizaron a la Esc. con el nombre "Escuadrilla de la Aurora". Aquí en Bahía, encontramos la Base totalmente ocupada por Oficiales brasileños que están realizando el concurso de Tiro y Bombardeo. Tuvimos que ir a alojarnos en la ciudad a un Hotel atorrante y que nos cobró casi 150 cruzeiros por un cuarto sin baño.

El trayecto del Campo a la ciudad lo hicimos por otro camino, una rambla costanera muy bonita.

29 de noviembre de 1950

Tuvimos que quedarnos por mal tiempo en Río. Volvimos a la ciudad al mismo Hotel y en las mismas condiciones. Reina una atmósfera de fastidio extraordinario entre todos. Si mañana mejora el tiempo iremos hasta Río si Dios quiere.

30 de noviembre de 1950

Nota de Sergio da Silveira, transcriptor del diario manuscrito de su padre: En este punto termina abruptamente la narración. No obstante ello y revisando los Formularios 5-5A que afortunadamente conservo, se extrae lo siguiente:

30/11/50 - Bahía - Victoria (Tiempo de vuelo 2:2) / Victoria - Río (Tiempo de vuelo 1:2)

03/12/50 - Río - Florianópolis (Tiempo de vuelo 2:3) / Florianópolis - P.Alegre (Tiempo de vuelo 1:4)

04/12/50 P.Alegre - Carrasco (Tiempo de vuelo 2:5)

Nota: El tiempo de vuelo Porto Alegre - Carrasco parecería excesivo para la performance del avión, pero según recuerdo de las contadas de mi padre, las demás escuadrillas que ya habían arribado los interceptaron en la frontera para llegar todos juntos, lo que motivó la demora que los irritó bastante pues estaban en ese punto desesperados por llegar.



Arribo a la Base Aérea No.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