

Pasado, presente y futuro de la Fuerza Aérea Uruguaya

CARLOS P. PACHE
Teniente General (Av.)
Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya,



Teniente General (Av.) Carlos P. Pache, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya

EL PASADO

CUANDO aún no hacía diez años que en el mundo había surgido la Aviación, en Uruguay un puñado de audaces pioneros comenzaron las actividades aeronáuticas el 17 de marzo de 1913, día en que nace la

primer mártir de la Aviación Militar, y el Alférez Cesáreo L. Berisso, quienes dieron continuidad a esta primigenia organización aeronáutica, que solo tuvo una duración de tres meses, al fundar ambos el 20 de noviembre de 1916, la Escuela Militar de Aviación, junto a dos jóvenes oficiales,



T-34 Mentor donado por el Ejército del Aire español

Escuela de Aviación Militar, a 50 kms. de Montevideo, en un campo que resultó ser el primer aeródromo del país.

Esa fecha, principal efemérides de nuestra Fuerza Aérea, conmemora el inicio de la instrucción de vuelo en biplano FARMAN, de un selecto grupo de diez oficiales del Ejército, por parte de un instructor francés, en esta primitiva Escuela. Dos de ellos tendrían la más relevante actuación de nuestra historia aeronáutica, el Tte. 1º Juan Manuel Boiso Lanza,

que se les sumaron en esta gesta, el Tte. 1º Adhemar Saenz Lacueva y el Alf. Esteban Cristi, al regresar los cuatro de Argentina y Chile, donde se habían brevetado como Pilotos Aviadores Militares.

La Escuela Militar de Aviación, Institución tuvo su sede en el histórico aeródromo "Cap. Boiso Lanza" -donde actualmente se encuentra el Comando General de la Fuerza Aérea- que está situado dentro de Montevideo. En los años en que se desarrolló desde su creación en

1916, hasta su fin de 1935, para dar paso a la Aeronáutica Militar, llenó las páginas de la prensa de la época con hechos heroicos, propios de aquellos años de grandes vuelos a la búsqueda de nuevas rutas, con raids cumplidos dentro y fuera de nuestro continente, por varios de sus aviadores, recordándose nítidamente de esos años, el de 1929, porque en él se realizaron dos importantes conquistas de la Aviación americana y mundial: primero, con el vuelo comenzado en Montevideo y finalizado en las cercanías de Tumaco, Colombia, por graves problemas en el motor, raid efectuado con un biplano construido en la propia Escuela Militar de Aviación, con una tripulación al mando de su Director, el Tte. Cnel. Cesáreo L. Berisso; y segundo, la conquista del Atlántico Sur, entre Tablada en Sevilla, España y Maracujá, Brasil, en biplano monomotor Breguet XIX, por una tripulación franco-uruguaya, compuesta por el Cap. del Ejército francés León Challe y el Tte. Cnel. (Av.) del Ejército Uruguayo, Tydeo Larre Borges, quien dos años atrás había intentado el cruce del Atlántico, con un bote volador Dornier Wal, semejante al legendario "Plus Ultra".

Como se expresó más arriba, en 1935 de la Escuela Militar de Aviación se evolucionó a la Aeronáutica Militar, como quinta Arma del Ejér-

cito, ampliándose y transformándose su organización, al crearse Bases Aéreas y Escuelas de Formación.

Esta otra etapa de nuestra historia se extiende hasta 1953 año en que se crea la Fuerza Aérea. En esos años el desarrollo de nuestra Aviación Militar es constante, sufriendo grandes alteraciones en los años cuarenta, durante y después de la 2ª Guerra Mundial, sobre todo al transformarse y modernizarse su equipamiento, por el cambio de nuestras fuentes de aprovisionamiento, que siempre estuvieron en Europa, volcándonos en esos años por causa de las circunstancias, hacia los Estados Unidos de América. En ese país se adquirió un material de vuelo y los conocimientos necesarios para administrarlo y mantenerlo que fue típico en esos años, destacándose de esa época los legendarios T-6, T-11, F-51, B-25 y C-47, que por muchos años sirvieron a nuestra aeronáutica, nutriendo los nuevos Grupos de Aviación que se crearon a partir de 1947.

El 4 de diciembre de 1953, se creó la Fuerza Aérea Militar, hoy Fuerza Aérea Uruguaya, sobre la misma entidad existente hasta ese día, independizándose totalmente de la Institución madre hasta ese momento, el Ejército Nacional; quedando la nueva Fuerza en un mismo pie de igualdad al Ejército y la Armada Nacional, con dependencia del Ministerio de Defensa Nacional.

En el correr de estos años que siguen a la creación de la Fuerza Aérea, se va adecuando sus Unidades y Reparticiones a las necesidades operativas que nacen del empleo de nuevas aeronaves, a reacción y convencionales, que equipan los Grupos de Aviación ya establecidos y otros que se crean por su lógica expansión.

Asimismo se consolida su organización general, en la búsqueda de una mayor efectividad, al reglamentar el artículo primero de su Ley de Creación, por el cual se pone realmente en

funcionamiento e integran los Comandos Aéreos, de la siguiente manera:

A.- Comando Aéreo Táctico

- 1) Brigada Aérea I (Carrasco)
- 2) Brigada Aérea II (Durazno)

B.- Comando Aéreo de Entrenamiento

- 1) Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

de Estado Mayor General y cuatro Sub Jefaturas: A-1 Personal, A-2 Inteligencia, A-3 Operaciones y A-4 Logística.

El rasgo que exhibe la Institución desde su época heroica y que mantiene orgullosamente hasta hoy en día, los pasos organizativos y los nuevos equipamientos se acompañan a una



IA-58 "Pucara"



A-37B "Dragon Fly"

- 2) Escuela Militar de Aeronáutica
- 3) Escuela Técnica de Aeronáutica

C.- Comando Aéreo de Material

- 1) Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento
- 2) Brigada de Comunicaciones y Electrónica

De la misma manera, se reorganiza y estructura el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea con un Jefe

preparación de las tripulaciones aéreas y terrestres, del todo excelente. Los ejemplos individuales y colectivos que se han dado en el paso de las décadas, lo avalan.

Y lo demuestran brillantemente, cuando se tienen que cumplir misiones dentro del continente o los vuelos transatlánticos, estos últimos a partir de la década de los setenta.



T-33



C-212 Aviocar operando en la Antártida

La aprobación de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea en 1978, apareja una serie de cambios sustanciales en su estructura. Uno de ellos y muy importante, es la creación de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que anteriormente con denominaciones

parecidas, dependían del Ministerio de Defensa Nacional; otros cambios se suscitan en la integración de los Comandos Aéreos; así como cambios de designaciones y creación de nuevas Unidades.

El 28 de enero de 1984, un nuevo desafío acepta la Fuerza Aérea Uru-

guaya, cuando arriba a la Base Aérea "Tte. Rodolfo Marsch" de la Fuerza Aérea de Chile, en la Isla Rey Jorge de la Antártida, el primer avión uruguayo que llega al "continente blanco"; se trata de un FH-227D especialmente acondicionado por técnicos propios, para cumplir esta primera misión de este tipo que encara nuestra Institución. Es el inicio de las operaciones que se multiplicarán al cabo de los años y que hoy en día se cumple con celo y profesionalidad para abastecer a nuestra Base "Artigas" de ese Continente.

EL PRESENTE

Misión:

La misión esencial de la Fuerza Aérea Uruguaya consiste en planificar, conducir y ejecutar los actos que impone la Defensa Nacional en lo referente al Poder aero-espacial.

Paralelamente también apoya o toma a su cargo, los planes de desarrollo que le fueron asignados, realizando obras de conveniencia pública.

Tiene encomendadas, como órgano especializado del Ministerio de Defensa Nacional, la conducción, integración y desarrollo del Potencial Aeroespacial Nacional, así como el asesoramiento al Poder Ejecutivo en materia de Poder Aeroespacial.

Organización:

De acuerdo a las nuevas modificaciones aprobadas recientemente por el Poder Ejecutivo para adecuar a los

to; el Servicio de Transporte; el Servicio de Infraestructura y el Servicio de Armamento y Munición.

- Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, integrada por: la Dirección General de Aviación Civil; y la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

B) *Estado Mayor General de la Fuerza Aérea*, integrado por:

- Jefatura Asistida de Secretaría y Ayudantía.

2.- Estado Mayor General.

3.- Organos del Cuartel General.

Composición:

La Fuerza Aérea, acorde con la dimensión de la República Oriental del Uruguay y consustanciada con su pasado y con los históricos lazos de hermandad y amistad hacia los países americanos y latinos, mantiene el entrenamiento anual de tripulaciones aéreas y terrestres de acuerdo a lo



UH-1B y UH-1H

requerimientos actuales a la Fuerza Aérea Uruguaya, esta se organiza de la siguiente manera:

Comando General de la Fuerza Aérea, del cual dependen directamente:

A) - *Comando de Operaciones*, integrado por la Brigada Aérea I y la Brigada Aérea II.

- *Comando Aéreo de Personal*, integrado por: la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo; la Escuela Militar de Aeronáutica; la Escuela Técnica de Aeronáutica; la Escuela de Vuelo Avanzado; el Servicio de Sanidad y la Dirección de Personal.

- *Comando Aéreo Logístico*, integrado por: el Servicio de Abastecimiento, el Servicio de Mantenimien-

- *Sub-Jefatura para Recursos Humanos*.

- *Sub-Jefatura para Recursos Económicos*.

- *Sub-Jefatura para Operaciones e Inteligencia*.

- *Sub-Jefatura para Logística*.

- *Oficial de Enlace*.

A su vez el *Comando General de la Fuerza Aérea*, comprende:

A) *Organos de Comando*:

1.- *Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea*.

2.- *Vice Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea*.

B) *El Cuartel General* compuesto por:

1.- *Despacho del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea*.

que le impone su misión, con las escuadrillas que componen sus Grupos de Aviación de Caza, con aviones A-37 y T-33; de Ataque con aviones Pucará; de transporte con aviones Fokker, Bandeirante, Casa y Beechcraft; de Búsqueda y Rescate, con helicópteros Bell-212 y Bell-UH-1H; y 2º) Sus Escuelas de Vuelo con aviones T-34 y T-41.

LA FUERZA AEREA EN EL FUTURO

Nos encontramos ya sobre el final de esta apretada visión de nuestra historia, un pequeño hito en la historia universal, pero un hito importante en nuestras vidas.

Hemos visto como nació, creció y desarrolló la actual Fuerza Aérea Uruguaya.

Historia rica llena de coraje, audacia, valor, sueños, ilusiones y esperanzas, aunque salpicada también - como la vida toda- por algunas amarguras y frustraciones que nunca nos detuvieron, sino por el contrario, significaron nuevos desafíos que nos impulsaron a continuar progresando.

Han desfilado hombres y máquinas. Juntos cumplieron su cometido, nos dieron su legado y nos comprometen en el futuro.

Debemos valorar nuestro pasado, analizarlo serenamente, de manera de encontrar en él los valores espirituales permanentes, que son la razón de ser de nuestra Institución y que significan nuestra vocación.

Tenemos el sentimiento de Patria y formamos un grupo de hombres dispuestos a entregar nuestras vidas por ese sentimiento.

Tenemos el sentimiento de justicia porque en nuestra conciencia la queremos.

Tenemos el sentimiento del valor, sensato, prudente y reflexivo.

Son estos conceptos la brújula que marca el rumbo de todos por igual, pilotos, técnicos y aquellos que tienen la responsabilidad no menos im-

portante de contribuir con sus conocimientos o su esfuerzo, para que la Misión se concrete.

La necesidad de la Defensa de la Nación no se discute.

Pertenece a la esencia de todo grupo humano el querer sobrevivir, manteniendo incólumes los rasgos diferentes que la distinguen de las demás colectividades.

La Fuerza Aérea es una parte de ese elemento especializado de la sociedad, creado por ella misma para su defensa.

Somos un país de paz y a ella deben tender todos nuestros esfuerzos, incluidos los necesarios en el ámbito militar.

Nuestra misión exige un alto nivel de profesionalidad, dedicación constante y una vocación de servicio siempre renovada.

Únicamente así, el hombre, principal protagonista de nuestra tarea, podrá zanjarse las distancias que día a día aumentan entre el material que hoy poseemos y el que deberíamos poseer.

No se debe ver en la Fuerza Aérea, únicamente su capacidad de destruir. Ella es esencial y consustancial con sus fines, pero paralelamente y como condición necesaria para que sea efectiva, se van generando potencialidades que constantemente, vamos

volcando en beneficio de la sociedad.

Como usuarios de tecnología de alto nivel, preparamos hombres capaces de entenderla y emplearla.

Nuestro material admite, en tiempo de paz, usos alternativos en actividades civiles. Se revierte así a la comunidad toda, partes significativas en los altos costos de la Defensa Nacional.

La actividad aeroespacial es un todo complejo. En su ámbito se entrecruzan actividades civiles, militares, comerciales y científicas.

Su gestión armónica se hace esencial para nuestro país, obligado a actuar en un medio internacional cada vez más competitivo.

Hombres con esa visión de conjunto, capaces de un asesoramiento honesto y calificado, se forman dentro de nuestra Institución por las necesidades de la Misión que nos ha sido encomendada.

Sobre estos conceptos fundamentales se apoya la conducción de la Fuerza Aérea y guiarán la proyección futura; asegurando conjuntamente con el Ejército y la Armada Nacional la Defensa de la Nación no sólo en su contenido material, sino también en aquellos valores espirituales que hacen a su esencia de pueblo libre y democrático ■



TYDEO LARRE BORGES

El uruguayo trasatlántico

TYDEO Larre Borges había nacido en Paysandú el 25 de septiembre de 1893; tras su paso por la Escuela Militar, fue promovido a Alférez de Infantería en 1913, y cuatro años más tarde se haría piloto. Realizó cursos de vuelo en Brasil, Francia y Gran Bretaña, y estando en Europa, nació en él la idea de dar una vuelta aérea al Mundo, aunque razones económicas le forzaron a reducir su proyecto a un vuelo trasatlántico. Con un hidroavión Dornier "Wal", despegó de Marina di Pisa y, con escalas en Alicante y Málaga, llegó a Casablanca de donde salió el 2 de marzo de 1927 hacia Gran Canaria a donde no llegaría; una avería le forzó a tomar agua en mala mar, en la costa del Sáhara español, destruyéndose el avión y cayendo los

aviadores en poder de los indígenas que los retuvieron cautivos hasta ser rescatados, una semana más tarde, por las autoridades españolas.

En 1929 se convertiría el teniente coronel Larre en el primer aviador sudamericano, trasatlántico, cuando acompañando al francés Challe, voló con un Breguet "superbidón", desde Tablada al Brasil, cayendo en una zona boscosa, cerca de Natal, quedando el aparato destruido y los aviadores, contusos. Este vuelo de cuarenta horas sobre el Atlántico, tuvo gran eco en todo el mundo.

Tydeo Larre Borges, general en retiro en 1951, se mantuvo vinculado a la actividad aeronáutica hasta su muerte, en Montevideo, el 2 de septiembre de 1984, faltándole veinticuatro días para cumplir los noventa y un años de edad.

E.H.A.