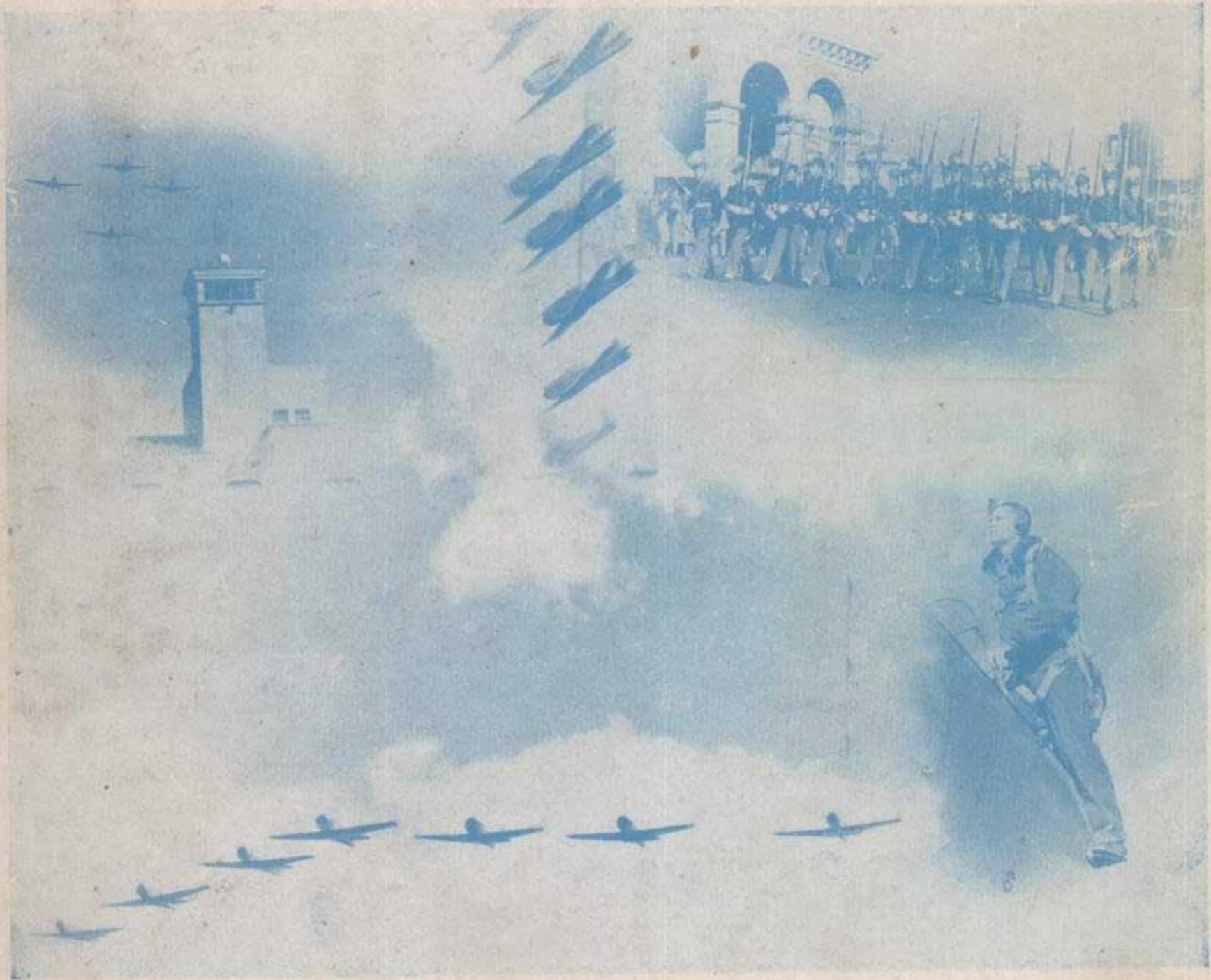


ANAS

REVISTA DEL CUERPO DE ALUMNOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA



AERODROMO "Gral. ARTIGAS"

DICIEMBRE DE 1952

80
Cts.

Felices aquellos que, aunque solo sea una vez, han volado para ver, desde lo alto, la pequeñez del mundo y la inmensidad del espacio... sentir que se es todo... y sentir que se es nada... y que, en esa purificación espiritual, se está un poco más lejos de la maldad de los hombres... y un poco más cerca de la bondad de Dios.

A. C.

ALAS

Año I

Núm. 1

REVISTA DEL CUERPO DE ALUMNOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA



EL diecinueve de octubre de mil novecientos cincuenta y uno, nació en nuestras aulas y al abrigo de un grupo de corazones emprendedores, un pequeño periódico, fué: "ALERON".

En su primer editorial, así nos habló:

"Hoy sale a luz ALERON, merced al esfuerzo de un grupo de compañeros y al apoyo brindado por el Comando de nuestra Escuela. Su modesta expresión servirá para encauzar el derrotero de aquellos, que a no dudarlo, nos brindarán en un próximo futuro una revista digna de representar nuestro Instituto..."; y su última palabra fué: "ALERON no espera más que una cosa, que no lo olviden ni olviden tampoco el motivo por el cual surgió: NUESTRA REVISTA".

"ALERON": No te hemos olvidado. Y hoy, contigo convertido en "ALAS" emprendemos el vuelo que tanto hemos esperado: reflejar en sus páginas, escritas y elaboradas con verdadero amor, nuestro espíritu, nuestras inquietudes, nuestra propia vida.

Hace un año que te vimos aparecer y en tu primer aniversario te ofrendamos el fruto de nuestro trabajo. Tú, como "ALERON" que fuiste, no pudiste sobrevolar más allá de los muros de nuestra Escuela. Ese fué tu sueño, palpitante en tus páginas y expresado por tus propias palabras. Nuestra "ALAS" se eleva más y puede, como lo hace, cristalizar tu deseo y con él, brindarnos en idéntica forma tanto al munto exterior como al ambiente que es su cuna.

Tú cumpliste. Fuiste portavoz de informaciones y conocimientos técnico-aeronáuticos que colaboraron a ensanchar nuestra cultura profesional, nos diste momentos de alegría con tu buen humor e inculcaste en nosotros la idea de NUESTRA REVISTA. Hoy nos toca a nosotros. Con un horizonte más amplio y pretendiendo mayor alcance, emprendemos el vuelo, que será mensajero de todo lo nuestro. Con otro norte sí, pero con tu mismo calor queremos llegar a nuestros lectores. Si las páginas que siguen despiertan interés o llegan a proporcionar un instante de verdadera amenidad en aquellos que nos honren con su lectura, nuestro propósito es satisfecho. Y como tú, "ALERON", también nosotros hemos cumplido nuestra misión.

Será tu triunfo, el de todos y de cada uno de nosotros.

LA REDACCION

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Cad. Roberto Meyer

Secretarios de Redacción:

Cad. Julio Botta

Cad. Goy Ortiz

Tesorero:

Sgto. 1º W. Lcrda

Redactores:

Cad. Luis Riverós

Cad. Juan C. Franchini

Cad. Julio C. Monzón

Dibujantes:

Cad. J. Martínez Levaggi

Cad. Carlos Casaballe

*

SUSCRIPCIONES:

Anual \$ 4.80

Semestral " 2.40

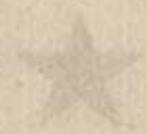


Palabras del Sr. Director

Al salir a luz el primer número de ALAS, deseo que sea una mano amiga tendida a los cuatro vientos, y crisol donde se funden las inquietudes del espíritu y del intelecto, de los jóvenes alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Que ALAS se nutra de elevados principios morales, y de las sagradas tradiciones de nuestras Fuerzas Armadas.

Siendo conducida por jóvenes de cuyo patriotismo y alta espiritualidad me enorgullezco, estoy seguro de su éxito futuro.

Enul. Guallato F. J. Feliz



INTRODUCCION A LA HISTORIA
DE LA AERONAUTICA

Coronel

GUALBERTO F. TRELLES

Director

de la

Escuela Militar

de Aeronáutica



"CADETE DEL AIRE"...

...Eres la esperanza de las alas de tu patria. Ya se ha materializado en tí aquel ideal que nació en tu tierna infancia o en la adolescencia de tus años mozos, frente quizás, a la visión de algún avión, o al escuchar una épica historia que te hablaba del heroísmo, del arrojo y del desprecio a la vida, que sostuvieron aquellos valientes que forjaron el camino a la aviación, escribiendo páginas de gloria que servirán para sostenerte e impulsarte hacia adelante. Esa vocación sublime que se despertó en tu tierno corazón, fué tomando forma hasta culminar en lo que hoy eres.

¡Cuántas lágrimas habrán caído por las mejillas de aquella mujer que te dió el ser, desde el día en que expresaste tus ideales, hasta el otro, en que orgulloso, ostentas en tu pecho el emblema de Piloto Aviador Militar! Las primeras habrán sido de dolor ya que toda separación es un sufrimiento, pero las otras, serán de orgullo; su hijo, el fruto de sus anhelos, recorrerá los espacios infinitos del azul, representando la vanguardia de una juventud en una era de conquistas y cristalizaciones de un evidente afán de superación, que mueve a los llamados, a ocupar plazas de gloria, en el avance de la humanidad hacia el progreso.

En tí, descansa el porvenir de nuestra fuerza aérea; llena tu misión con responsabilidad, y encuadra tu proceder por las únicas e ineludibles sendas que pueden conducir a la obtención de tus más puros ideales: la lealtad, el cumplimiento del deber y el honor.

Que las alas que están brotando en tu pecho sean para gloria de tu bandera por la que no vacilarías en teñir el límpido cielo de la patria, con el púrpura de tu sangre...

Cadete Oscar Etchevers

INTRODUCCION A LA HISTORIA DE LA AERONAUTICA

El proceso histórico del cual surgieron los actuales tipos de aeronaves, tuvo sus antecedentes y matices. Mi propósito es mostrar algunos aspectos de unos y otros. Para ello daré primeramente una información somera del elemento constitutivo de la Historia de la Aeronáutica, es decir: la aeronave.

Aeronave es cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas. En una clasificación primera hallamos dos tipos principales de aeronaves: AEROSTATOS y AERODINOS.

AEROSTATOS. — Se les denomina: más livianos que el aire o aeronaves de sustentación estática. Obedecen al principio de Arquímedes, que dice: "Todo cuerpo sumergido en un fluido experimenta un empuje vertical dirigido de abajo hacia arriba, igual al peso del volumen de fluido desalojado".

AERODINOS. — Se les denomina: más pesados que el aire o de sustentación dinámica. Su sustentación es debida a reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas o no, en un mismo régimen de vuelo.

Son aerostatos: los globos y dirigibles.

Los globos tienen forma esférica o aproximada a ellas. Constan de una red que contiene la envoltura, la que a su vez encierra un gas más liviano que el aire, pudiendo ser este: helio, hidrógeno, gas de alumbrado o simplemente aire caliente. De la red se suspende la barquilla para ubicación de los tripulantes.

Pueden ser libres o cautivos. Los primeros son aquellos, que una vez preparados para efectuar una ascensión, son soltados y llevados por el viento, pudiendo el tripulante graduar solamente la altura de vuelo.

El globo utilizado por Piccard para exploraciones atmosféricas, el globo deportivo, y los globos para sondeo de la atmósfera son ejemplos de este tipo.

Los globos cautivos son aquellos que se mantienen amarrados al suelo mediante cables de longitud variable. Se les utilizó mucho como puesto de observación en la primera guerra mundial; actualmente se les usa como barrera contra aviones en las ciudades.

Los dirigibles tienen forma alargada, poseen timones de dirección y motores que accionan hélices que le permiten progresar en cualquier dirección respecto al viento. Generalmente llevan en su interior helio o hidrógeno. Existen tres tipos: Flexibles, semirígidos y rígidos, según las

características principales de su construcción.

El dirigible Graff Zeppelin que visitó nuestro país, es del tipo rígido, en razón de que nunca pierde la forma exterior. Los otros tipos no son conocidos en nuestro medio más que por sus fotografías en las revistas que por el año 1900, llegaban a nuestro país. Como ejemplo de dirigible flexible tenemos a los usados por Santos Dumont, quien fué el primero en popularizarlos en Francia, sobre todo en París como medio de transporte.

Tanto el globo como el dirigible en la actualidad, han sido restringidos en su empleo, pero tuvieron un papel preponderante en la conquista del aire.

Son Aerodinos: el planeador, el avión, el helicóptero y el autogiro; todo sellos de intenso desarrollo en el presente con excepción del último.

El planeador, aerodino sin motor, es por todos conocido; en los festivales aeronáuticos realizados en el aeródromo Angel S. Adami, suelen efectuarse demostraciones con ellos. A este tipo de planeador se le denomina volivolo.

El empleo del planeador remolcado fué muy grande en la última guerra, y en la paz se practica su vuelo con carácter deportivo. Su escaso costo, su gran seguridad y fácil conducción permiten un amplio desarrollo de las escuelas de planeadores.

El helicóptero, que fué dado a conocer hace poco a nuestro público, es de reciente perfeccionamiento y sus bondades son manifiestas.

El autogiro, una combinación de avión y helicóptero está en desuso por el momento.

El avión, cuyos usos son conocidos por todos, es el actual campeón del aire. Y con el advenimiento de la propulsión a chorro, sus alcances en cuanto a altura, velocidad y seguridad, son altamente satisfactorias.

El desarrollo de la Astronáutica, mediante aerodinos propulsados a cohete, es meta de un futuro cercano.

En cuanto a los usos de los aerodinos son múltiples pudiéndose citar: transporte, espolvoreo y fumigación de cultivos, siembras, foto aérea, patrullaje, vigilancia de ganado, búsqueda de personas extraviadas, supervisión de cultivos, producción de lluvia artificial, servicio de ambulancias, reparto de periódicos, servicio de correos, extinción de incendios de bosques, policía aérea, caza de águilas, escritura con humo para propaganda comercial y exterminación de acridios.

Habiendo visto ya, cual es la clasificación de las

aeronaves, veamos aún otro elemento de ayuda para mejor compenetración de la evolución histórica de la conquista del aire.

Consideraremos el vuelo de las aves. Un pájaro bate las alas para trasladarse en el aire, y se denomina a ese tipo de vuelo: REMADO.

Si no bate las alas y las mantiene más o menos extendidas, descendiendo al mismo tiempo, el ave planea, realizando entonces el VUELO PLANEADO.

En la misma actitud anterior con las alas extendidas, si el ave asciende o desciende alternativamente efectúa vuelo A VELA. En este caso aprovecha corrientes de aire ascendentes resultantes de reacciones térmicas o de las condiciones topográficas del lugar, que le permiten elevarse momentáneamente para volver luego a planear, y así mantenerse en el aire sin batir las alas.

El hombre siempre quiso imitar el vuelo de los pájaros mecánicamente, pero hasta el momento ninguna aeronave realiza el vuelo batiendo las alas. Pero sí, el planeado en el caso de los planeadores y de los aviones cuando se reduce el motor para descender.

El vuelo a vela, lo hacen únicamente un tipo de planeadores, llamados volivolos por esa razón.

Con estos antecedentes estamos en condiciones de tomar contacto, como ya expresamos, con la

conquista del aire. El hombre quiso volar; veamos ahora desde cuando y cómo albergaba esa idea.

El hombre construyó la silla, pero antes de su construcción sintió la necesidad de ese útil, y antes de su concepción creadora la deseó.

Con respecto a la conquista del aire, procedió en forma similar. Primero siente deseos de volar, deseos que no distinguió diferencias éticas, luego imaginó la construcción del aparato y por último, luego de cruentos desengaños y de felices aciertos, llegó a lo que hoy apreciamos.

El hombre surgió en un mundo poblado por otros seres más fuertes aun, más veloces y más ágiles que él, pero a pesar de su inferioridad física, hizo sentir el peso de su inteligencia sobre aquellos, pero, existían sin embargo otros distintos; las aves; algo más complejo y misterioso; inofensivas e indefensas, que no obstante su debilidad y mansedumbre, no eran presa fácil para él; sabían elevarse en el espacio y surcar tranquilos un medio diferente, muy próximo pero completamente inaccesible para los seres ápteros que vivían esclavizados en la superficie terrestre. "¿Acaso el primer deseo de volar nació de la cólera, de la rabia impotente del hombre primitivo, al que se le acababa de escapar una presa segura mediante un salto en la nada, con unos potentes aleteos?" Es muy posible que éste, ante aquella manifestación de la naturaleza, se notase pequeño y en su incontenible afán de dominarlo todo, sintiera las ansias infinitas de volar.

La mitología, la religión y la arqueología y también la literatura nos confirman la veracidad de ese deseo.

Paul de Saint-Victor en "Las dos Carátulas" refiriéndose a la "Eneida" de Virgilio expresa: "Esta ansia de tener alas, este deseo de volar surcando el espacio, que el poeta atribuye a las desterradas de Táurida, asoma constantemente en los labios de las madres, de las doncellas, de las cautivas y de las víctimas que figuran en sus tragedias".

"En el fondo de su tedio o de su angustia envidian el vuelo del ave que pasa, alegre y rauda, disfrutando de libertad infinita. La nostalgia de las alas es el sueño constante del hombre que ha hecho de las alas un atributo de la felicidad divina. La imaginación humana no concibe sin alas a los ángeles, a los genios, a las hadas, al alma misma, a todos los seres y todas las cosas superiores a su existencia. Pero esta aspiración a la vida alada, signo de idealidad, constituye una idea fija de Eurípides".

"No ha habido poeta de la antigüedad que la haya expresado tan amenudo y ni tan ardorosamente".

Tte. 1º Beethoven Montagne Hermida

WHISKY ESCOCES

"Old Angus"
& **"Highland Command"**

★

BRANDIES Y JERESES DE ESPAÑA

"Marqués del Mérito"

★

CHAMPAGNE FRANCES

"Veuve Laurent Perrier"

★

GIN, GINEBRA Y LICORES DE HOLANDA

"De Kuyper"

★

COGNAC FRANCES

"Monnet"

★

Distribuidores Exclusivos

BEYCO S. A.

COLONIA 1171

Teléf. 8 33 51

Dichos

- ★ CUANDO MURIO AQUEL MAESTRO DE EDUCACION FISICA LO ENTE-RRARON EN UN CAJON DANES.
- ★ CUANDO EL LOCO TENIA FRIO SE ABRIGABA EN UN CHALECO DE FUERZA.
- ★ EL CADETE INGENUO FUE A BUS-CAR UN PAR DE TIRADORES EN EL ARMERO.
- ★ ERA TAN FLACO QUE PARA SABER SI ESTABA CERCA HABIA QUE ES-PERAR QUE HABLARA.
- ★ ERA TAN SUCIO QUE PARA VERLE LA CARA HABIA QUE ESPANTARLE LAS MOSCAS.
- ★ AQUEL ESCULTOR TENIA UN ROS-TRO DE PIEDRA.
- ★ AQUEL CADETE TENIA UNA NO-VIA DIVINA, LASTIMA QUE UN DIA LA FUE A VISITAR SIN UNIFORME.
- ★ ERA TAN AMARRETE QUE SE CO-MIA LOS CIGARRILLOS PARA NO GASTAR FOSFOROS.
- ★ AQUEL CHOFER DE TAXI TENIA TANTA HAMBRE QUE SE COMIO UN OMNIBUS.

Calé EL PAULISTA

MOLIDO A LA VISTA

EN VENTA EN :

Sucursal Núm. 1

Agraciada 2733 (bis)

Teléfono 2.34.72

Sucursal Núm. 2

8 de Octubre 3840 (bis)

Teléfono 5.38.22

Sucursal Núm. 3

Domingo Aramburú 1798 (bis)

Teléfono 2.34.72

Sucursal Núm. 4

Rivera 2688 (bis)

Teléfono 41.51.44

Sucursal Núm. 5

Agraciada y Castro

Teléfono 2.34.72

Sucursal Núm. 6

Pablo de María 1461

Sucursal Núm. 7

Carlos Ma. Ramírez 36

Teléfono 2 34 72

Sucursal Núm. 8

Avd. General Rondeau 1534

Teléfono 2.34.72

Sucursal Núm. 9

Dante 1908

Teléfono 2.34.72

EL PAULISTA S. A.

TORPEDO 8

(Condensado de "Velero")

LA primera escuadrilla "Torpedo 8", de aviones Grumman Avenger, despegó de Guadalcanal al amanecer de la histórica mañana del 7 de agosto de 1942. En agosto, los japoneses intentaron recobrar la isla con una fuerza expedicionaria de más de 80 buques: acorazados, cruceros, portaaviones, destructores y transportes. Como los norteamericanos no podían competir con tanta fuerza en las Salomón, tuvieron que dejar a los japoneses la puerta abierta.

El grupo "Torpedo 8" se dividió en dos secciones. Siete de sus aviones, al mando de Bruce Harwood, fueron a comprobar la veracidad del rumor de que había un portaaviones enemigo al alcance del "Hornet". Los demás se quedaron a las órdenes del teniente Harold Larsen, el sueco.

Ya casi al anoecer, su escuadrilla, que iba al encuentro del enemigo, avistó la escuadra japonesa. El mar estaba ya oscuro, pero en la luz del poniente se destacaba bien la silueta de los buques nipones. Las fuerzas contrarias constaban de cuatro cruceros de primera, seis de segunda y seis destructores, que avanzaban en formación romboidal.

"Hundir al más grande de los más próximos", ordenó Larsen por radio a su escuadrilla. Fue todo lo que se habló durante el ataque. Los pilotos metieron gas y sus aviones se precipitaron como balas sobre la escuadra.

Cuando el sueco se lanzó sobre su presa ya había hecho sus cálculos. El torpedo aéreo es más que nada una cuestión de aritmética: aritmética ofensiva, calculada en metros, decímetros, centímetros y fracciones de segundo con la misma exactitud.

Quizás no conozcáis todos los pormenores del torpedeo aéreo. Si es así, no vais a entender lo que pasó después. El fin primordial de un avión torpedero es hacer blanco con su torpedo en un buque. El torpedo, si da en su blanco, es el arma más eficaz de la guerra naval. De un lado, afecta al buque en su parte más débil, debajo de la línea de flotación. De otro, se vale de la ayuda del mar para intensificar su obra destructiva. Y por último, su enorme fuerza explosiva es suficiente, si alcanza bien el objetivo, para partirlo en dos como una rama seca.

Por otro lado es, desgraciadamente, un arma caprichosa y difícil. Una vez que sale del avión se rige por sí solo. Si no se arroja bien, tomando en cuenta la dirección de las olas, del viento, la altura de vuelo, la distancia al objetivo, etc., etc. con la mayor facilidad da media vuelta y desaparece. Para evitarlo, el piloto tiene que acercarse al buque volando muy bajo para que el choque del torpedo con el agua no sea demasiado violento; tiene que mantener el avión bien nivelado y lanzar el torpedo en el momento preciso.

Por otro lado, el torpedo es apenas un poco más rápido que el buque de guerra. Ese pequeño excedente de velocidad no es realmente una gran ventaja, pues en tanto que el torpedo no puede maniobrar, el buque, que avanza casi a su velocidad, sí puede hacerlo, escurriéndose como una anguila. Por eso, el piloto no sólo tiene que volar muy bajo, sino que tiene que acercarse mucho al buque para darle a éste el menor tiempo posible para maniobrar.

Como vemos, todo favorece al buque en su lucha contra el torpedo. Pero queda aún una baza por jugar. Sin ella no valdría la pena exponerse a tanto para tener tan pocas probabilidades de vencer. Esta baza es la habilidad del piloto. El piloto finge y maniobra antes de lanzar el torpedo, engañando al buque y tratando de que sea este mismo el que labre su propia perdición. Como no puede apuntar directamente al blanco, sino al punto donde calcula que se hallará éste cuando llegue el torpedo a su altura, tiene algunas probabilidades de triunfar.

El barco lo sabe, y, como es natural, se defiende. El primer procedimiento que utiliza es impedir que se acerque el avión torpedero, interceptándole con sus cazas. Después viene invariablemente la cortina de buques, colocados de modo que puedan valerse del fuego convergente para levantar una muralla de proyectiles. No apuntan; disparan tan sólo continuamente y dejan que el avión tropiece con la metralla. Una segunda muralla la forman los cañones de 12 y 16 pulgadas, disparando al mar y levantando columnas de agua capaces de derribar al avión más pesado.

Para defenderse de esta verdadera encerrona el piloto no tiene otro recurso sino hacer espirales y bambolearse continuamente.

Veinte segundos de vuelo en línea recta son suficientes para que la artillería naval apunte sobre él con tanta precisión como lo haría contra un edificio en la costa, así como para que cambie de rumbo el buque, oliéndose que se prepara para soltar el torpedo. A pesar de ello, el volar en línea recta no sólo durante veinte segundos, sino varias veces durante su vuelo de aproximación, es uno de los duros trucos que ha de emplear el piloto, precisamente para que el barco, con sus maniobras, se busque su propia encerrona.

Es muy curiosa la manera de pensar del piloto durante el ataque. Mientras con manos y pies va dando tumbos de borracho para despistar al enemigo y sus ojos observan alertas al blanco, al altímetro, al anenómetro, al viento, a las olas, a las alas, a la locura; mientras su instinto de conservación va trabajando a toda presión y sus reflejos se hallan tensos para funcionar como un resorte, su cabeza debe ir haciendo cálculos aritméticos y valorando la situación. Todas sus facultades funcionan a un tiempo, pasando, girando, chocando unas con otras como las notas de una sinfonía terrible, inédita e imposible de aprender de antemano y de cuya perfecta ejecución depende la vida del artista. "Ahora me disparan allí —pensará—;

luego me dispararán aquí; de modo que iré al sitio donde cayó el último proyectil". Pero cuando esté en él debe dejar de pensar en esto para ocuparse de otra cosa, sin que su imaginación, impresionada por las emociones, distraiga su inteligencia.

Cuando Larsen vió lucitas amarillas pestañeando en el mar pensó que la función iba a empezar. Disparaban contra él. Alzando la cabeza vió unos puntitos negros que se acercaban y crecían, y comprendió que eran "ceros" japoneses. Para evitarlos se dirigió decidido al sitio donde explotaban los antiaéreos. Allí no irían ellos. Sorteando como pudo los copos negros que se abrían a sus costados en el aire, consiguió llegar hasta una nube que descansaba, indiferente de lo que pasaba bajo ella, a unos 2.000 metros de altura. Allí se encontró Larsen con todos los suyos.

Salieron volando a ras de agua, Pero entre la escuadrilla iban también "zeros" en formación que disparaban y recibían lo suyo. La "Torpedo 8" se lanzó decidida sobre la cortina de fuego de la artillería de los buques. Larsen había pasado ya los cruceros de segunda y se hallaba entre éstos y algunos destructores que disparaban por andanadas desde ambos lados, matando con sus fuegos

S. I. A. M.

SELLO DE ORO

SIMBOLO DE MAXIMA CALIDAD EN REFRIGERACION



S. I. A. M.

TORCUATO DI TELLA S.A.

● Avd. URUGUAY 1123

Vuele por KLM a toda EUROPA

LISBOA... MADRID... GINEBRA... ZURICH... FRANCFORT... AMSTERDAM...
PARIS... Y TODAS LAS CIUDADES IMPORTANTES DE EUROPA.

★ ★ ★

Infórmese en su Agencia de Viajes o en
KLM MISIONES 1473, TEL: 9.4770

LA PRIMERA LINEA AEREA DEL MUNDO



cruzados a sus propios marineros, cosa que en un momento de peligro como el presente no podían evitar.

Larsen lanzó su torpedo y se largó. Mientras veía por un lado a los buques enemigos romper rápidamente su formación, por el otro vió la estela de otro torpedo que surcaba veloz el agua. Aun disparaban los buques contra él y debían atender a escapar. Y en plena refriega oyó por teléfono una voz que le decía: "Muy bien, Larsen; le diste de lleno en la panza".

En los trópicos anochece con gran rapidez. En los cinco minutos que duró el ataque había oscurecido de tal manera que ya no se veían ni los aviones ni los buques. Sólo se percibía un rayo de luz mortecina en el horizonte, hacia el norte. Dió orden de regresar al portaaviones.

A los pocos días el portaaviones fué torpedeado y sacado de combate para proceder a su reparación. La escuadrilla se retiró a una base de las Nuevas Hébridas.

Ya se habían librado dos batallas en las Salomón y aun quedaban tres más por librarse antes de que los japoneses reconocie-

sen que no podían recuperar a Guadalcanal. En el primer combate los norteamericanos se apoderaron de la isla y perdieron cuatro cruceros. Luego, los japoneses quisieron combatir en tierra y fracasaron; lo intentaron en el mar, y sufrieron otro descalabro.

Entre el 11 de octubre y el 15 de noviembre de 1942, la flota japonesa sufrió la mayor catástrofe que ha sido jamás infligida a una gran armada, a pesar de ser la atacante y contar con fuerzas muy superiores.

Ya tarde, en la noche del 11 de octubre, los cañones navales anunciaron el principio de la tercera batalla de las Salomón.

A las mañana siguiente los cazas, los bombarderos en picado y el grupo "Torpedo 8" despegaron al amanecer. Pasaron sobre aguas en las que vieron durante millas y millas restos de naufragios, enormes manchas de aceite, largas y anchas como carreteras. La noche anterior, seis buques japoneses habían ido a parar al fondo de la bahía.

A unos 250 kilómetros de la bahía, los aviones hallaron sus objetivos: dos cruceros de primera y una escolta de destructores.

Primero entraron en acción diecisiete bom-

Solicite

SU CREDITO

en

Larry

sus dos casas

PANDO

ORQUIDEA

● PEINADOS

JULIO Y LUIS

SAN JOSE 1175

★

Teléfono 9.02.95

Montevideo

barderos en picado, Larsen empezó a dar vueltas en el aire sobre la metralla que salía de los barcos, buscando una buena abertura para lanzarse. El cielo estaba claro y despejado de aviones. El sueco pensó que "la ocasión la pintan calva", y decidió no esperar un instante y tirarse desde allí.

De repente pensó que había llegado su última hora. El fuego antiaéreo no era peor que de costumbre, pero no se podía quitar esa idea, hasta que vio el error cometido por el crucero que iba a atacar. Creyendo que los aviones iban a soltar los torpedos en seguida, el barco había dado media vuelta y presentaba el costado de babor, como quien presenta la barriga a la bayoneta para que la atraviese.

"Si me voy al otro mundo, te llevaré conmigo", pensó Larsen al largar su torpedo. Lo soltó, y en un acto suicida, en vez de virar, siguió volando con él. El torpedo siguió unos metros, y súbitamente salió a la superficie y viró, alejándose del crucero. O se trataba de un torpedo defectuoso o Larsen no lo había soltado bien.

El sueco dió media vuelta para irse de allí. Le disgustaba largarse, pues prefería morir de frente antes que de espaldas. Al virar vió dos torpedos más de su escuadrilla que pa-

saban por la popa de aquel crucero afortunado. Y ahí terminó la suerte del buque. El cuarto torpedo le dió en el mismo centro, y el crucero empezó a vomitar humo blanco.

"¡Ya está ¡Ya está!", pensó Larsen, que a estas horas ya deliraba y maniobraba el avión sin el menor cuidado.

De momento se dió cuenta de que había cesado el fuego antiaéreo. Abajo veía el crucero, inmóvil, inclinándose fuertemente y humeando como fuego al apagarse. Veía a los japoneses correr sobre cubierta, unos arrastrando mangueras y otros llevando a heridos y muertos.

Las pérdidas japonesas al terminarse la acción de Guadalcanal eran suficientes como para inducir al almirante japonés a que cometiese hara-kiri. Las bajas totales causadas constituían un golpe aplastante para la estrategia general de los japoneses en el sur del Pacífico. Según cálculos moderados, los japoneses habían perdido 229 buques hundidos, cinco probablemente hundidos y 44 averiados. Los 45 aviadores de la escuadrilla "Torpedo 8" que murieron en Midway habían sido vengados por sus heroicos compañeros.

Tal fué, en resumen, el relato del teniente Larsen.

Por IRA WOLFERT

Tejidos

para

PRIMAVERA Y VERANO

HEMOS RECIBIDO

De la selección efectuada por nuestro comprador permanente en París

★

Marcial Bouquet

NUEVOS TIPOS
EXCLUSIVOS PARA
TRAJES DE SPORT
CALLE Y FIESTAS

★

COLONIA 916

PASSEGGI

Sociedad Anónima



EL MEJOR SERVICIO

MECANICO PARA SU

HILLMAN O COMMER



18 DE JULIO 2025

COLONIA 2020

Teléfono 40 - 11 - 21

EL ENTRENADOR LINK

NUESTRA Escuela cuenta con una moderna sala de estos aparatos eléctricos, cuya finalidad es simular a la perfección el vuelo a ciegas en avión y permitir, por lo tanto, su aprendizaje sin necesidad de elevarse un pie del suelo.

Son del tipo C-3, y para su mejor estudio los dividiremos en tres partes a saber:

- a) Fuselaje.
- b) Base.
- c) Escritorio del instructor.

El fuselaje, que está montado sobre cuatro fuelles que trabajan a vacío y que son los que imprimen al aparato el movimiento alrededor de sus ejes; longitudinal y transversal, consta de una cabina en la cual se aloja el alumno, la que se puede cerrar con una capota, por medio de visagras. Esta contiene: tablero de instrumentos, comandos y teléfonos que comunican con la mesa del instructor, por los cuales imparte la instrucción éste.

Los instrumentos reaccionan en la misma forma que lo hacen en un avión en vuelo real. Los comandos dan al aparato movimiento sobre los tres ejes y reaccionan de una manera mucho más sensible que en aquel, actuando por intermedio de válvulas sobre los fuelles antedichos y sobre un aparato situado debajo de la proa, denominado motor de viraje, que es quien le da movimiento en torno a su eje vertical.

El fuselaje y los fuelles están montados sobre la base. Esta contiene: la turbina productora de vacío, los dispositivos que dan funcionamiento a los instrumentos y los llamados motorcitos telegónicos que son los que transmiten las indicaciones de aquellos a los que posee la mesa del instructor, así como el movimiento en dirección del entrenador al carro registrador.

Este está situado sobre aquélla. Tiene una forma triangular y una de sus tres ruer-

ditas, que está entintada, deja un trazo sobre un papel o una carta.

La mesa del instructor tiene como ya hemos dicho, una repetición de los instrumentos de la cabina; hay, además, controles de viento, que simulan sobre los instrumentos, el trabajo que haría éste en la realidad, y un aparato completo de teléfonos.

Habiendo expresado ya, a grandes rasgos, las partes constitutivas, pasemos ahora a referir la instrucción que se recibe en el entrenador.

Comienza ésta con los cursos Primario y Básico, en los cuales se aprende el manejo y el dominio perfecto de él. En las primeras lecciones se trabaja con la capota abierta, pero todo el resto de la instrucción se practica con ésta cerrada. La enseñanza completa tiene una duración de unas veintidós horas y las lecciones son de treinta o cuarenta minutos.

Una vez terminada esta parte se pasa a los cursos de Radio Faro, Radio Gonióme-



tro y Aterrizaje a Instrumental (I. L. S.)

Por todo lo expuesto se puede apreciar el papel preponderante que desempeña en la formación de Pilotos Aviadores. La experiencia ha demostrado que el tiempo de vuelo necesario para aprender a volar "a ciegas" puede ser reducido en más de un veinte por ciento usando adecuadamente el entrenador Link.

Luis Lesa
Instructor de Link

El Paracaídas

El principio del paracaídas es de los más sencillos; reposa sobre las leyes elementales de la resistencia del aire. Todo el mundo sabe que, en el vacío, abandonado a sí mismo cae verticalmente, en virtud de las leyes de la gravedad, con velocidad creciente; pero en condiciones ordinarias, si la superficie del cuerpo que cae es grande con relación a su peso, la resistencia que opone el aire a su movimiento tiene por objeto disminuir considerablemente su velocidad y hacerla uniforme.

En todos los tiempos se han hecho ensayos con



el paracaídas; mas su eficacia no fué reconocida por el mundo científico hasta el año 1783, como consecuencia del sensacional experimento de Sebastián Lenormand, precipitándose desde lo alto de la torre del Observatorio de Montpellier ante los diputados del Languedoc.

Después el célebre Garnier y su esposa, Poitevin

llegó en 1860

a reducir la velocidad de su caída a metro y medio por segundo; en 1875, tardó 23 minutos en descender desde 1700 metros.

A principios de 1910 el coronel Lalance puso a disposición del Aero Club de Francia, 5000 francos para crear un premio con destino al inventor del mejor paracaídas portátil que no excediese de 25 kilos de peso y capaz de asegurar eficazmente la seguridad individual de los aviadores. Al año siguiente, Lalance aumentó a 10.000 francos el premio. No hizo falta más para hacer trabajar el cerebro de varios inventores, no tardando en estar dispuesta toda una serie de paracaídas.

La primera tentativa causó una catástrofe deplorabile; el inventor Reichelt, sastre español, había ideado un traje especial, combinado de tal manera que en el descenso debía desplegarse y formar un paracaídas. Desgraciadamente, no teniendo noción alguna de la superficie necesaria

para sostener el peso de un hombre, dió a su traje-paracaídas, una amplitud insuficiente. A pesar del mal resultado del experimento hecho con un maniquí, el infeliz Reichelt, confiando en su idea, se arrojó desde la plataforma de la torre Eiffel a las 8 de la mañana del 4 de febrero de 1912. La caída duró 5 segundos y el desgraciado inventor murió instantáneamente. Varias experiencias con maniqués se hicieron posteriormente por otros inventores, muchas con éxito, pero no ofrecen tanto interés como en las que el maniquí es reemplazado por el hombre. Tal es el caso del paracaídas de Hervieu que su mismo inventor experimentó más de 50 veces, arrojándose desde un globo a más de 1500 metros.

Estaba dotado el aforado, todo, a lo largo de la circunferencia exterior de la tela, de una serie de resortes que estaban comprimidos mientras el paracaídas se encontraba plegado y encerrado en su caja. Abierta ésta, los resortes entran en acción proyectando el aparato fuera de su caja y la abren completamente en menos de un segundo; puede, pues, funcionar útilmente a algunos metros del suelo.

Los resortes pueden, a veces, rasgar la tela, por lo que es preferido colocarlos en forma de varillas de paraguas.

Esta última disposición fué la que adoptó Alfonso Robert. En su paracaídas en efecto, el despliegue estaba asegurado por una serie de elementos metálicos constituidos por cuerdas de piano dispuestas sobre la tela, quedando arrolladas en la misma cuando se plegaba, y gracias a su potencia considerable era abierto instantáneamente; pesaba 15 kilos en tela de algodón con una superficie de 66 metros cuadrados. Las experiencias preliminares hechas en la torre Eiffel el 22 de diciembre de 1912, demostraron su buen funcionamiento; pero faltaba que lo ensayara un aviador.

Brodin lo efectuó en Nantes el 21 de setiembre de 1913, arrojándose desde lo alto del puente transbordador que franquea el Loira, a 60 metros de altura.

Inmensa multitud se agolpaba sobre las dos orillas del río, con la vista fija sobre el audaz que se lanzaba al vacío resueltamente. Hubo un momento de emoción, porque la caída al principio fué muy rápida, más de repente el paracaídas se desplegó bajo la acción de sus resortes, la caída disminuyó en velocidad progresivamente y el aviador cayó suavemente al río ganando la orilla opuesta a nado en medio de las aclamaciones del público.

Otro paracaídas, el inventado por Lommastch-Khotelnikoff, estaba encerrado en una caja de aluminio, siendo lanzado al exterior y desplegado también por medio de resortes. Para levantarse, el aviador, que lleva la caja de aluminio a la espal-

(Cont. en la pg. 27)

Conozcamos algo nuestro: E. M. A. D.

Parecerá extraño que en ALAS haya una página dedicada al Teatro, pero si tenemos en cuenta aquello que dice "no solo de pan vive el hombre"... (en este caso no sólo de aviones viven los aviadores) creo que ya no lo parecerá tanto. Para los que no la conocen, hoy les presentamos a la Escuela Municipal de Arte Dramático del Uruguay. Esta Escuela está situada en la calle Buenos Aires 686; en el mismo edificio del Teatro Solís, en el ala que dá a la calle Juncal, sobre el restaurant "El Aguila". Como van leyendo, esta Escuela tiene similitudes simbólicas con los aviadores (aunque no vuela), está en un ala y sobre un águila, en fin, continuando les diré que tiene muy pocos años de vida, solo tres.

Su Directora es la conocida y famosa actriz española, señora Margarita Xirgú. En la Secretaría actúa el señor Luis Gualco. Esta Escuela debe su existencia a la Comisión de Teatros Municipales, a cuyo frente se encuentra como Presidente el Senador Justino Zabala Muniz. Cuenta con un selecto y competente grupo de profesores.

Hecha esta rápida presentación de EMAD, pasaré a relatarles minuciosamente qué requisitos son necesarios para poder ingresar a ella.

El primero es el de la edad, que va desde los 18 a los 25 años; y segundo en el número de alumnos a ingresar, que no es fijo, pero que generalmente no asciende ni desciende tampoco, dado el gran número de aspirantes que se presentan, y es de treinta y cinco. Luego de la inscripción, se debe rendir el examen de admisión que consta de varias pruebas:

- 1º una escena de Tragedia Griega (Esquilo, Sófocles o Eurípides).
- 2º una escena de un Clásico Español (Calderón, Tirso, etc.)
- 3º una escena de un moderno (F. Sánchez, García Lorca, Sartre, etc.)

Estas escenas no deben durar más de cinco minutos y serán acompañados, para su interpretación, por alumnos de la Escuela. Luego una escena muda (pantomima). Y finalmente una breve conversación con la mesa examinadora sobre cultura general, literatura teatral, teatro e historia nacional. El jurado está generalmente formado por la señora Xirgú, la señora Josefina Díaz, el señor Zabala Muniz, el señor Fernández Ríos, el señor Caporale Scelta y algún profesor de la Escuela. Al salvar el aspirante este examen, entra en un curso preparatorio, que comienza en agosto y finaliza en noviembre. En este curso se estudia: Arte Escénico de la cual es profesora la señora Josefina Díaz, Idioma Español, profesor Sr. Bojorge Peña; Cultura Nacional, dictada por los

señores Vallarino, Sabat Pebet, Princivalle y Freire, y por último Solfeo, cuya profesora es la señorita Herminia Mitrano.

Una vez rendidos los exámenes al final de los cursos, con aprobación, se ingresa a la Escuela.

El plan de estudios consta de tres años y es el siguiente:

Primer año con las siguientes materias:

- a) Arte Escénico, Sra. Díaz.
- b) Literatura Teatral, Sr. Freire.
- c) Historia del Teatro, Sr. Princivalle.
- d) Historia del Arte, Sr. Rodríguez Pinto.
- e) Historia Complementaria, Sr. Vallarino.
- f) Gimnasia de la voz, Sr. Di Giuli.
- h) Gimnasia rítmica, Sra. Kelluer de Zozaya.
- i) Solfeo, Sr. Protasi.
- j) Dibujo, Srta. Monique Nieves.

Segundo año con las siguientes:

Arte Escénico (señora Xirgú) y las mismas materias de primero, con el Sr. Frasca Mónaco en gimnasia de la voz.

Tercer año con las siguientes:

- a) Arte Escénico, Sra. Xirgú.
- b) Caracterización, Sr. Cepellino.
- c) Esgrima, Cap. Rafael Diogo.
- d) Dibujo, Sr. Hugo Mazza, y las mismas materias generales.

Todos los años, a los dos mejores alumnos, como premio, se le otorgan dos becas, para trabajar en la Comedia Nacional.

Hasta ahora los alumnos que han obtenido tal distinción son: Srta. Estela Castro y Sr. Juan Jones y por el año 1951 las Srtas. Nelly Mendizábal y Estela Medina Gillete. Por otra parte, sin ser becados, muchos alumnos toman parte, en algunas ocasiones, en la Comedia Nacional; así por ejemplo el año pasado, durante el Festival Cinematográfico de Punta del Este tomaron participación en varios espectáculos y, este año, en la rentree oficial de la Comedia Francesa, lo hicieron en una de las obras presentadas por ese maravilloso conjunto de artistas.

Este año egresará un grupo de alumnos (los primeros que han cumplido el plan en vigencia) a quienes se les presenta el problema de su colocación y cuya posible solución estaría en la realización material de una idea eficaz del Sr. Zabala Muniz, que consiste en instituir una Compañía Nacional que vaya de gira por el interior del país, contribuyendo, de esta manera, a un mayor desarrollo del gusto artístico de la nación.

Escribe una alumna de EMAD

(Exclusivo para ALAS)

CRISTINA DALMA

TERMINOLOGIA

AERONAUTICA

- AVIOLINEAS. Líneas que se dedican al transporte aéreo mediante aviones.
- RADARGRAFISTA. Operador de Radar.
- CUBERTIZAR - CUBERTIZAJE. Acción por la cual una aeronave toma contacto con la cubierta de un porta-aviones.
- AZAFATA. Camarera de avión.
- JATO. Sigla del inglés "Jet Assisted Take Of". Cohete que sirve para facilitar un despegue rápido.

ASTRONAUTICA

- PLANETIZAR - PLANETIZAJE. Acción por la cual una nave inter-estelar toma contacto con un planeta o astro.
- COHETE O NAVE ESPACIAL. Denominación por la cual se designa a un vehículo capaz de ascender más allá de 400 kilómetros (límite superior de la atmósfera).
- ASTRONAVE. Designa a todo vehículo en estudio para la conquista del espacio inter-estelar.

Tte. 1º B. P. M. H.

Banco Territorial del Uruguay

CAPITAL INTEGRADO \$ 3.000.000.00



CERRITO 450 ESQUINA MISIONES - MONTEVIDEO

EL ENGLISH ELECTRIC "CANBERRA"

BOMBARDEROS



ENTRE el catorce y el quince de junio de 1919, en un avión Vickers-Vimy bimotor de 700 H. P., el Capitán Alcock y el Teniente Brown, realizaron el primer cruce del Atlántico sin escalas, uniendo San Juan de Terranova con Clifden (Irlanda). Emplearon en dicha proeza 16 hrs. 12', cubriendo una distancia de 3050 kilómetros.

El 26 de agosto de este año, en un "Canberra" bombardero bimotor, turbo propulsado, de 5900 klgrs. de empuje, cuya tripulación la componían dos pilotos y un navegante pertenecientes a la R.A.F., realizaron un cruce del Atlántico ida y vuelta en 7 hrs. 59', batiendo así todos los records.

Partieron de Aldergrove (Irlanda) a las 5 hrs. 34' a. m. de Greenwich y llegaron a Gander (Terranova) a las 10 hr. 12' a. m. Partieron de Gander a las 12 hrs. 15' p. m. y llegaron a Aldergrove a las 3 hrs. 36' p. m. en total recorrieron 6669 kilómetros. La distancia se cubrió en la quinta parte del tiempo empleado en 1919, hace treinta y tres años.

El English Electric "Canberra" es un ae-

rodino de gran maniobrabilidad, velocidad y autonomía. Su tripulación la componen tres hombres solamente.

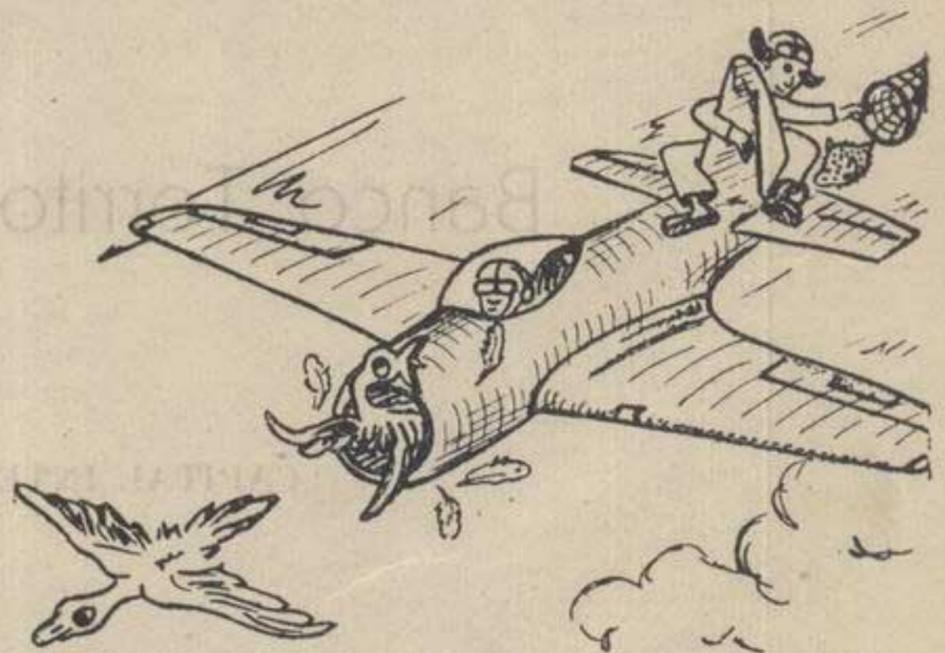
Sus principales características son secretas, no obstante se sabe que su velocidad de ascenso es muy elevada. Integra para fin de año 12 grupos de combate de la R.A.F. No tiene doble comando, los tripulantes llevan equipos especiales consistentes en chalecos neumáticos que facilitan la respiración a gran altura (más de 13.000 metros). También puede hacer acrobacia.

Posee, como planta propulsora, dos turbinas Rolls Royce "Avon" de dos mil novecientos cincuenta kilogramos de empuje cada una, su velocidad es de unos 950 klms. horarios y su peso es de 20 toneladas.

Tiene aceptación en varias aviaciones Castrenses (Francia, Gran Bretaña, Australia).

Una versión de penetración nocturna, de este avión, el B. 57 A., está siendo fabricado desde fines de 1951, por la Glen L. Martin de los EE. UU. de N. A., para su fuerza aérea.

Tte. 1º B. P. M. H.



● CONFITERIA

La Liguria



8 de Octubre 3892

Teléf. 5.10.68

TARINO Hnos.

Sin Sucursales

● FLORES



Yaguarón 1190

Teléf. 8.30.46

LA CHINA

Fué una sombra abatida sobre el rastro de las montoneras de la independencia y de las turbulentas columnas de nuestras guerras civiles.

Triste destino de una vida oscura. Se esfumó en la grandeza épica de un cuadro cuyo deslumbrante colorido y marciales resonancias empalidecieron su figura hasta hacerla intrascendente, para que los hombres la olvidasen cuando escribieron la historia con algo de apresuramiento y mucho de ingratitud, influencias telúricas o herencia atávica que se fijaron en su espíritu y arraigaron en su entraña para que diese vida de su vida para gastar el filo de las bayonetas imperiales, sangre de su sangre para regar la tierra gaucha y hacer fecundo el tremendo sacrificio.

Dió a luz a sus hijos entre el matorral, al lado de los arroyos, entre el ceibal, su bautismo fué la límpida agua del Cufre, del San Salvador.

Le educó en la fiera y bravía escuela del guerrero, infundiéndole el sagrado amor a la patria y acostumbándole a mirar la muerte cara a cara, abandonar esta vida con la frente enjuta en sublime gesto de rebeldía morir antes que entregar el suelo patrio al invasor extranjero.

Loor a ti Diosa morena de la libertad. Seguidera en su vida trasumante, gastó talón sobre el flanco del transido para alcanzar en la marcha al voluntarioso montado de su hombre.

Ella fué la que en gesto de santa rebeldía y como supremo sacrificio de todas sus venturas, cautivada por la figura fascinante del Patriarca, grande su dolor callado, a pie o enancada, se suma a la columna que, seguiría hasta el Ayuí, dejando atrás el cielo patrio, cuna de los pocos halagos que le brindó la vida

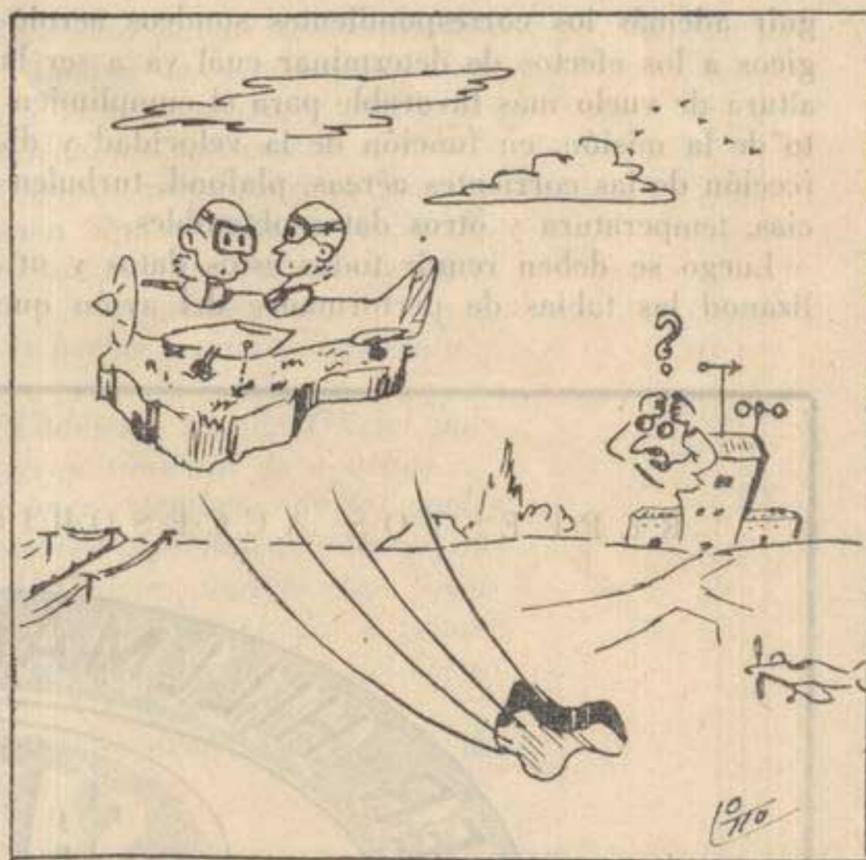
El campo de batalla agigantó su figura, plasmando sus gestos varoniles con perfil heroico e infundiendo a sus actos la ternura humanitaria de su femenina condición; fué mano infatigable que en la línea de fuego con febril actividad alcanza-

ba el plomo para saciar el reclamo apremiante de tercerolas y trabucos; brazos que levantaron al herido sustrayéndolo hacia la retaguardia salvadora de la mutilación y el cacheo, cerrando los ojos de los que se fueron para siempre; labios que murmuraron torpe oración, posáronse ardientes sobre la frente helada del caído en la suprema despedida.

Pero también se la vió vistiendo las jinetas de sargento en defensa del propio suelo patrio, o ciñendo la divisa cuando se trataba de afianzar instituciones.

Murió su compañero y de su grandeza quedó una tapera, chasques y payadores la vieron en las noches de luna esperar al que ya nunca volvió.

En esa espera los años pasaron y unos terrenos fueron la prueba de su amor, su valentía, su desapego, su fidelidad al Patriarca y a su gaucho.



¿ ESTOS SEGUNO QUE BOLTOMOL LOS OMARRUS ?

BARRACA

PANDO

PANDO

LA CHINA

Fué una sombra abatida sobre el rastro de las montoneras de la independencia y de las turbulentas columnas de nuestras guerras civiles.

Triste destino de una vida oscura. Se esfumó en la grandeza épica de un cuadro cuyo deslumbrante colorido y marciales resonancias empalidecieron su figura hasta hacerla intrascendente, para que los hombres la olvidasen cuando escribieron la historia con algo de apresuramiento y mucho de ingratitud, influencias telúricas o herencia atávica que se fijaron en su espíritu y arraigaron en su entraña para que diese vida de su vida para gastar el filo de las bayonetas imperiales, sangre de su sangre para regar la tierra gaucha y hacer fecundo el tremendo sacrificio.

Dió a luz a sus hijos entre el matorral, al lado de los arroyos, entre el ceibal, su bautizmo fué la límpida agua del Cufre, del San Salvador.

Le educó en la fiera y bravía escuela del guerrero, infundiéndole el sagrado amor a la patria y acostumbRANDOLE a mirar la muerte cara a cara, abandonar esta vida con la frente enjuta en sublime gesto de rebeldía morir antes que entregar el suelo patrio al invasor extranjero.

Loor a ti Diosa morena de la libertad. Seguidera en su vida trasumante, gastó talón sobre el flanco del transido para alcanzar en la marcha al voluntarioso montado de su hombre.

Ella fué la que en gesto de santa rebeldía y como supremo sacrificio de todas sus venturas, cautivada por la figura fascinante del Patriarca, grande su dolor callado, a pie o enancada, se suma a la columna que, seguiría hasta el Ayuí, dejando atrás el cielo patrio, cuna de los pocos halagos que le brindó la vida

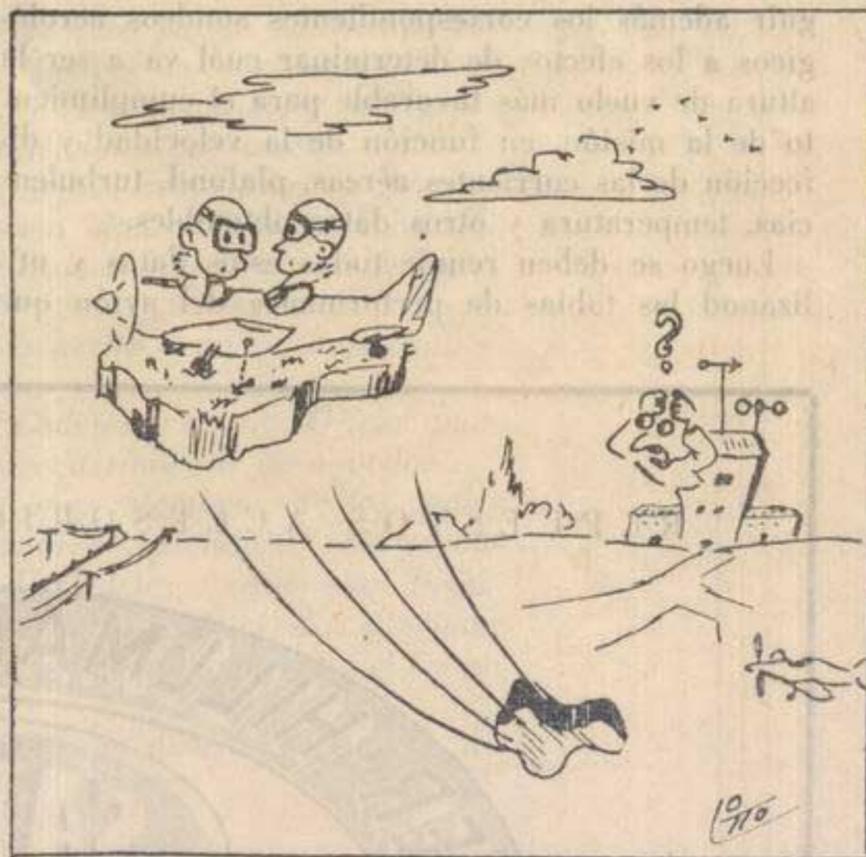
El campo de batalla agigantó su figura, plasmando sus gestos varoniles con perfil heroico e infundiendo a sus actos la ternura humanitaria de su femenina condición; fué mano infatigable que en la línea de fuego con febril actividad alcanza-

ba el plomo para saciar el reclamo apremiante de tercerolas y trabucos; brazos que levantaron al herido sustrayéndolo hacia la retaguardia salvadora de la mutilación y el cacheo, cerrando los ojos de los que se fueron para siempre; labios que murmuraron torpe oración, posáronse ardientes sobre la frente helada del caído en la suprema despedida.

Pero también se la vió vistiendo las jinetas de sargento en defensa del propio suelo patrio, o ciñendo la divisa cuando se trataba de afianzar instituciones.

Murió su compañero y de su grandeza quedó una tapera, chasques y payadores la vieron en las noches de luna esperar al que ya nunca volvió.

En esa espera los años pasaron y unos terrenos fueron la prueba de su amor, su valentía, su despego, su fidelidad al Patriarca y a su gaucho.



¿ ESTOS SEGUNO QUE SOLTAMOS LOS OMBROS ?

BARRACA

PANDO

PANDO

Que hacer cuando se encuentra perdido

El encontrarse perdido es el resultado de una serie de factores que concurren a desorientar y a llevar al piloto a un estado espiritual tal que le impide llegar a su destino.

1. — Preparación del Vuelo

Una preparación meticulosa aleja las posibilidades de una pérdida o desorientación en vuelo. Ella consiste en marcar correctamente la carta, preparar la ruta, estudiarla, determinar los puntos de control, obtener las distancias entre esos puntos, obtener la distancia total, medir los rumbos geográficos de esa ruta, etc. y anotar todos estos datos en los casilleros correspondientes del plan de vuelo. A continuación se debe pasar por la sección Meteorológica y solicitar toda la información posible sobre la ruta y zonas adyacentes. Allí se debe estudiar la carta del tiempo y conseguir además los correspondientes sondeos aerológicos a los efectos de determinar cuál va a ser la altura de vuelo más favorable para el cumplimiento de la misión, en función de la velocidad y dirección de las corrientes aéreas, plafond, turbulencias, temperatura y otros datos obtenibles.

Luego se deben reunir todos estos datos y utilizar las tablas de performance del avión que

se asignó, se determina la velocidad en función de la altura y potencia a emplear, para así poder calcular la posible velocidad de ruta, deriva, tiempos estimados de llegada a los puntos de control y el tiempo de arribo al destino.

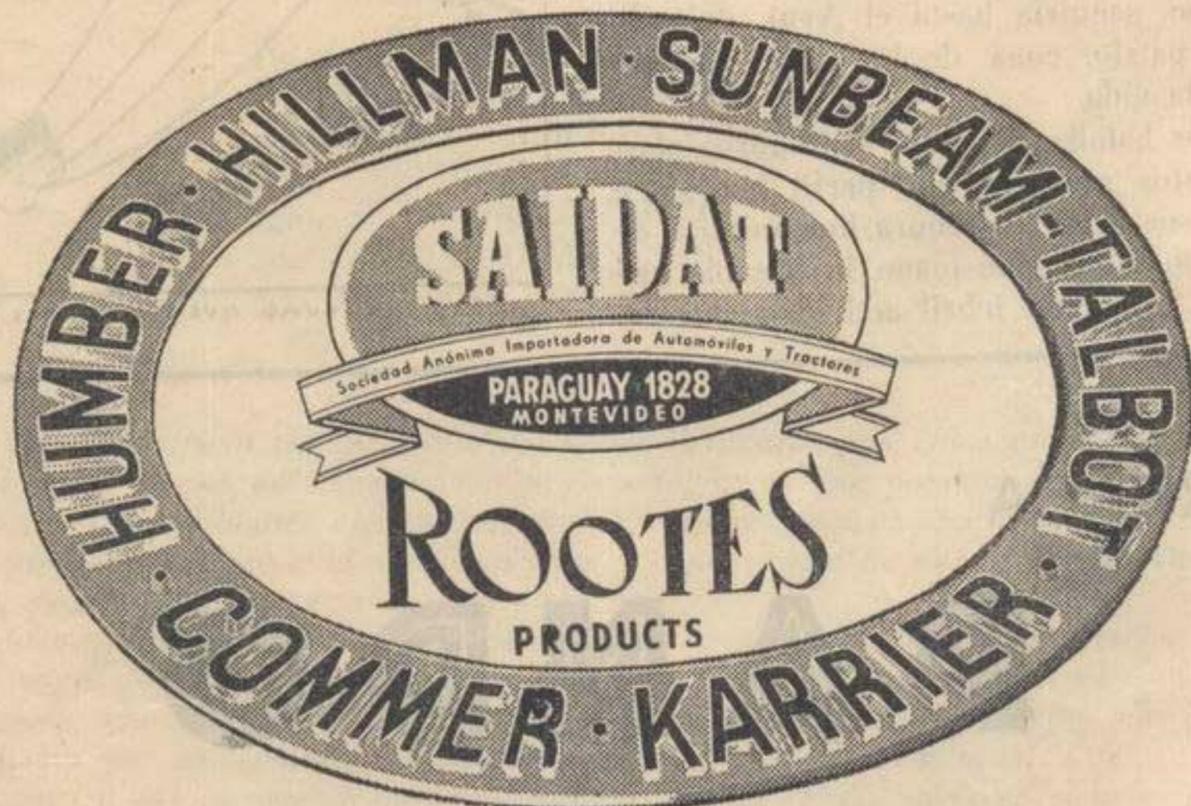
Completo los casilleros de la parte correspondiente al plan de vuelo de su cartilla de navegación calculando sus: Rumbo Verdadero, Rumbo Magnético y Rumbo Compás en función a su deriva, variación y tablilla de desvíos del avión respectivamente.

Debe prever también en qué condiciones se efectuará el vuelo, si será por contacto en su totalidad o si deberá volar a instrumentos. Piense si está habilitado para ello, si el plan de vuelo aprobado por Operaciones lo autoriza y si su avión le permite contar con los Instrumentos y equipos de radio correspondientes.

Calcule el consumo de nafta y la que debe quedar al finalizar su vuelo. Tenga presente su alternado.

En esta preparación finalmente se debe tener presente las reglamentaciones de nuestra Aeronáutica Militar. Respeten los mínimos establecidos, véase si los libros de campos de aterrajés y de facilidades de radios que se poseen están al día y

REPUESTOS ACCESORIOS



MAQUINARIA - AGRICOLA

controle si se llevan en el momento de subir al avión conjuntamente con su lápiz, goma, regla de Weems u otra similar, computador, cartas o mapas de vuelo y la planilla de vuelo confeccionada.

2. — *Ejecución del Vuelo*

Comenzado el vuelo si el piloto no cumplió con todo lo prescripto por las órdenes y reglamentaciones generales o particulares de sus Instructores y Jefes, su estado espiritual será distinto, sabe que está en falta y los factores de que hablamos al principio continuarán complementándose dado que empezarán las preocupaciones y los problemas.

Tomará en mala forma los puntos de control, no llenará o lo hará en forma desordenada la cartilla de navegación, y más adelante al necesitar un dato no lo encontrará o si no, como resultado del proceso espiritual que se produce desconfiará de ese dato; finalmente lo hará de su habilidad, no reconocerá los puntos que jalonan su ruta y se desorientará. Es entonces que se encontrará capacitado para cometer los mayores desatinos bajo la creencia de que obra con exactitud y corrección. El piloto se encuentra perdido.

Perdese es un término relativo

Ese piloto salió de algún lugar, desde el momento en que comenzó su vuelo, debe saber, o en el



EL PAISANO. — ¿Y esa casa tan grande, qué's?
 EL CIUDADANO. — Es un rascacielos, señor.
 EL PAISANO. — Rición m'entero qu'el cielo tiene comezón.

peor de los casos tener noción del tiempo transcurrido en vuelo. Además saber cuál es la dirección general en la cual ha navegado. Es por lo tanto que debe comprender que está dentro de un área general que fácilmente podrá graficar en su carta de vuelo.

Pase algún punto de control conocido, a una hora que estime o aprecie exactamente, además ha volado en una dirección determinada, cubriendo una distancia que puede calcular desde el momento que pasó por ese punto de control. Todo esto, por consiguiente, limita el área sobre la cual se encuentra desorientado.

RECUERDE:

No está perdido hasta que diga está perdido. No se ponga nervioso, evite que le entre desconfianza sobre lo que le indican sus Instrumentos.

No comience a volar a tontas y locas, para evitar ésto, mantenga su rumbo.

Y use uno de los siguientes procedimientos para determinar su posición:

1er. Caso. Vuelo por Contacto, de día, la radio no opera.

- 1) Mantenga su rumbo original.
- 2) Estime el tiempo que puede volar en función de la nafta que aún le resta.
- 3) Estime su actual posición desde el último punto de control reconocido, en base a su velocidad verdadera, tiempo transcurrido en vuelo desde ese punto y rumbo que traía.
- 4) Trate de orientarse en el mapa a efectos de localizar el nuevo punto de control.
- 5) Si es capaz de establecer definitivamente su posición, trace el rumbo desde ese punto a una referencia tal como un río, costa, cerro, montaña, línea férrea, etc.
- 6) Si la reserva de nafta no es suficiente para llegar a su punto de destino, desde esa posición que determinó, diríjase al aeródromo o campo auxiliar más cercano.

2do. Caso. Vuelo Nocturno, la radio no opera.

- 1) Mantenga su rumbo original.
- 2) Estime el tiempo que puede volar en función de la nafta que le resta.
- 3) Estime su actual posición desde el último punto de control reconocido en base a su velocidad verdadera, tiempo transcurrido en vuelo desde ese punto y rumbo que traía.
- 4) Una vez orientado continúe su vuelo normalmente, si la nafta le permite llegar a su destino, en caso contrario diríjase al campo auxiliar más cercano.
- 5) Si no puede orientarse exactamente diríjase

hacia un punto tal como una ciudad, río u otro punto fácilmente reconocible y visible, y de allí, a su destino, base o campo auxiliar más próximo si lo cree conveniente.

3er. Caso. Orientación por radio. Día o Noche.

- 1) Mantenga su rumbo original.
- 2) Estime el tiempo que puede volar en función de la nafta que le resta.
- 3) Si tiene Radio Compás a bordo, determine su posición por medio de marcaciones a estaciones de Radio Faro o Broadcasting cuya posición conozca y le permitan realizar un problema de intersección.
- 4) Una vez orientado continúe su vuelo, normalmente, o diríjase al campo alternado o auxiliar más cercano de acuerdo a su reserva de nafta.
- 5) Si no posee Radio Compás y vuela por una zona donde existen Radios Faros de Calle, coloque el selector de su control de volumen de radio en "Manual", sintonice la estación que aparezca con más volumen. Identifíquela por medio de su libro de facilidades de Radio, determine en qué cuadrante

se encuentra, repita la maniobra en otros Radios Faros de la zona, y así podrá determinar en forma general el área sobre la cual se encuentra volando. Intente cada quince o veinte minutos entrar en enlace por radio con las estaciones que están a la escucha, y quede atento a la que pueda responder en espera de instrucciones.

- 6) Si a todo esto pudo determinar la zona que sobrevuela, diríjase al campo más cercano y obre de acuerdo a su reserva de nafta, en cuanto a dirijirse a su destino, a su alternado o aterrizar en ese campo auxiliar o base.

POR ULTIMO:

Si la nafta que le resta le permite volar solamente un lapso de tiempo menor a veinte minutos, con lo que no llega al campo auxiliar más cercano, localice un campo grande y despejado y efectúe un aterraje de emergencia con el tren de aterrizaje replegado. Si se encuentra volando por instrumentos, o de noche, suba a dos mil pies o más y abandone el avión utilizando su paracaídas.

Tte. 1º Atilio Bonelli



Calidad superior

CINZANO
vermouth

ROCKETS — (COHETES)

UN Rocket es un proyectil impulsado por la reacción que produce un chorro de gas a alta velocidad, al salir por su parte posterior. Su uso fué bastante generalizado al finalizar la guerra, ya que el poder de destrucción de los mismos es muy superior en cualquier otro proyectil del mismo calibre.

El gas con que es impulsado, se produce por la combustión de las cargas de propulsión que se encuentran alojadas en el Rocket; el chorro tiene una gran temperatura, por lo tanto es necesario protegerse del mismo al ser disparado el proyectil.

El arma que sirve para disparar se llama "Lanzador" y solamente sirve para darle dirección inicial sin proyectarlo, como lo hace un cañón o un mortero. A diferencia de éstos, no está estriado y por lo mismo, constituye una desventaja ya que el Rocket es un proyectil del tipo de autopropulsión y en consecuencia en el tiro no se tiene precisión.

Su retroceso es nulo, o si lo tiene es ínfimo y esta, es su principal ventaja. Un Rocket militar está constituido por una cabeza y un motor. La cabeza contiene las cargas explosivas o químicas y las espoletas. El sistema de explosión es similar al de una granada de artillería o una bomba de aviación. Usualmente la cabeza es colocada en el extremo delantero del motor, pero en algunos modelos se prolonga por el tubo de éste último, a fin de que sirva como fuente adicional en la producción de fragmentos, al explotar.

Sus paredes pueden ser:

- a) De gran espesor, para perforar corazas antes de hacer explosión.
- b) Delgadas, a fin de tener mayor espacio para cargas de demolición.
- c) De espesor mediano, para producir el máximo posible de fragmentos explosivos.

El motor está colocado después de la cabeza y consiste en un tubo cerrado en un extremo y estrechado en otro, en forma de tubo de venturi, de manera de formar un difusor que contiene las cargas de propulsión y un elemento para la ignición de los mismos.

Pueden fijarse en el exterior, aletas en forma

de cola a los efectos de estabilizar el Rocket en su trayectoria.

El elemento de ignición está compuesto de un cebo fulminante y una carga de pólvora negra. El fulminante es accionado por el calor generado por una corriente eléctrica al pasar por un alambre, comunicándole fuego a la pólvora, la cual a su vez la transmite a las cargas de propulsión. La carga de propulsión está constituida por pólvoras de doble base en forma de fideos compactos o con una perforación axial. Al quemarse produce gas a alta temperatura y presión y es la que le imprime el movimiento al Rocket.

La velocidad de combustión varía en razón directa con la temperatura y presión. Si un Rocket es disparado a una temperatura mayor que para la que fué designado, las cargas producen mayor cantidad de gases por unidad de tiempo que la capacidad de salida de las boquillas y por consiguiente, puede explotar. Cuando es disparado a temperaturas por debajo de las especificadas, la carga arde con más lentitud y entonces produce errores en la previsión del alcance.

CLASIFICACION. — De acuerdo con las cargas, un cohete se puede clasificar en:

a) Explosivos. Están cargados con altos explosivos y se subdividen en:

1) Alto explosivo. Los cuales tienen relativamente una gran carga a fin de obtener efectos de minas y fragmentación.

2) Alto explosivo anti-tanque. Contienen explosivos en forma especial de manera que son particularmente efectivos contra corazas.

3) Demolición. Carcazas delgadas y gran carga explosiva.

b) Químicos. Contienen cargas de agentes químicos y se subdividen en:

1) Fumígenos. Producen nubes de humo para ocultamiento o señalación.

2) De gas. Producen sobre el personal hostigamiento o muerte.

c) De práctica. Cargados de material inerte de manera que su peso equivalga a la carga explosiva de servicio.

d) Blancos de tiro. Sirven para que la artillería antiaérea practique tiro, sobre blancos de desplazamiento rápido.

Tte. 1º José Mazzetti

VIDAL MARTINEZ

● FOTOS

18 de Julio 1565

Teléf. 40.27.66

MONTEVIDEO

LA MANON

PARA LA MUJER ELEGANTE

Rodríguez y Calace

Tienda, Mercería, Bazar, Fantasías
Artículos para regalos

18 de Julio 1986 casi Pablo de María

Teléf. 4.25.40

Montevideo

P O E M A S M O D E R N O S

“TU PELO”

Muchas veces tu pelo mirando,
mi mirada he perdido en las sombras,
y confuso, sentado, pensando,
he observado sus más puras ondas.

Negros rizos inquietos, fugaces,
no hallan sitio en tu loca cabeza,
y se alzan bravíos, vivaces,
acentuando así más su belleza.

¡Cuántas veces durmiendo he soñado,
hacer míos tus bucles castaños,
y en mi seno tenerlos guardados,
como tiene la tierra al rebaño.

Mas ayer comprendí con dolor,
con angustia y tristeza no poca,
que mientras yo callaba mi amor,
me servías tu pelo en la sopa!!!

Juanchito

(uruguayo)

“A NUESTRO FIGARO”

El peluquero se ensaña,
con el “tape” sin consuelo
que a pesar de su “maraña”
se va quedando sin pelo.

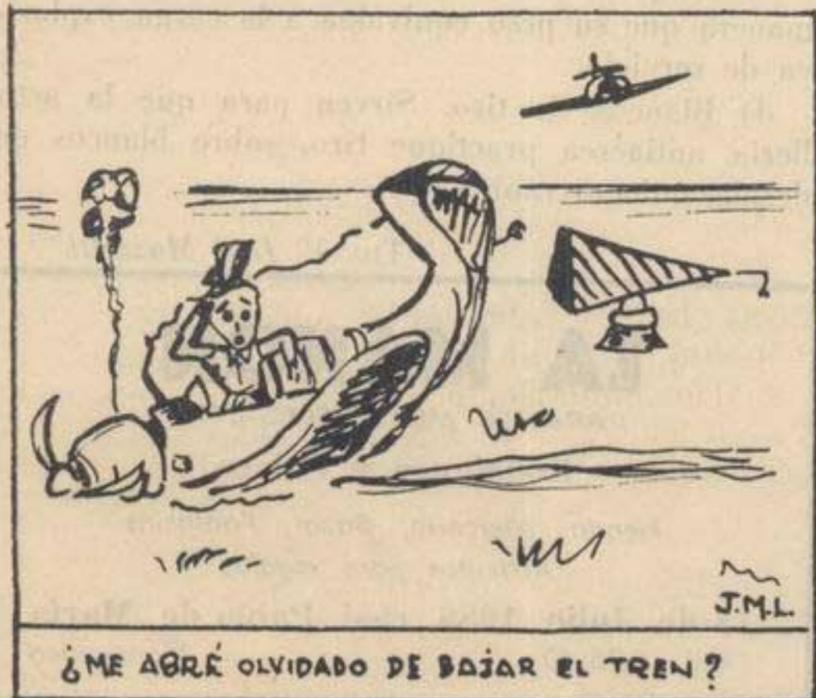
Zunzunegui, Zunzunegui,
¡Qué linda máquina tienes!
El día que nos vinimos,
tú estabas de parabienes.

Zunzu, querido Zunzu,
que tus manos son de hada
que tocas una cabeza,
y la dejas bien pelada.

Mi adorado Apolinario,
al mirarte me embelezo.
¡¡Asesino de cabezas!!
si debieras estar preso.

Zunzu, querido Zunzu,
mi peluquero adorable,
que mientras cortas el pelo
te me haces despreciable.

Zunzunegui, Zunzunegui,
que me dejaste pelado,
que estoy barbudo de cara,
¡¡y de cabeza afeitado!!



¿ME ABRÉ OLVIDADO DE BAJAR EL TREN?



¿VISTE AL TIRAGUZÓN DE LO VUELTAS QUE DI?

Demuestre sus conocimientos sobre Aviación

CONTESTANDO EN MENOS DE UN MINUTO:

- 1º — ¿Con la nafta que contiene un Bombardero pesado del tipo B.36, cuántas vueltas al mundo puede dar un automóvil?
- 2º — ¿Cuál es el límite de velocidad de un cohete en el éter?
- 3º — ¿Cuál fué el primer avión a propulsión a chorro en el mundo?
- 4º — ¿Qué es el número de Mach?
- 5º — ¿En qué fecha se realizó el primer vuelo en avión?
- 6º — ¿Qué es un radio altímetro?
- 7º — ¿Cuándo se encuentran dos aviones de frente en vuelo, que maniobras deben ejecutar los mismos?
- 8º — ¿Quién fué el primer piloto que voló sobre el Polo Sur?
- 9º — ¿Quién fué Otto Lilienthal?
- 10º — ¿Quién fué el inventor del Autogiro?
- 11º — ¿En qué año se utilizaron por primera vez los aviones con fines militares?
- 12º — ¿Qué es Radio de Acción?
- 13º — ¿Cuál es el diámetro máximo de los Paracaídas actualmente en uso?
- 14º — ¿Qué peso máximo permite descender con seguridad el mayor paracaídas en uso?
- 15º — ¿Quién es el autor de "Piloto de Guerra"?

« C. A. U. S. A. »

Compañía Aeronáutica Uruguaya S. A.

LINEAS AEREAS

- MONTEVIDEO - BUENOS AIRES
- COLONIA - BUENOS AIRES
- MONTEVIDEO - PUNTA DEL ESTE

Dirección, informes y pasajes:

COLONIA 1068

Teléfonos: (8.28.24)
(9.21.02)

RESPUESTAS A DEMUESTRE SUS CONOCIMIENTOS SOBRE AVIACION

- 1º — 16 vueltas y aún le sobra nafta suficiente como para cruzar el territorio de los Estados Unidos de Norte América.
- 2º — La velocidad de la luz (300.000 Klms. por segundo).
- 3º — El avión alemán Heinkel 178, que voló por primera vez en agosto de 1939.
- 4º — Es la relación entre la velocidad del sonido y la de la luz, a nivel del mar, Ejemplo: Velocidad del sonido al nivel del mar 1.200 Klms. por hora.
Velocidad de un avión X a nivel del mar 600 Klms. por hora.
El número Mach es 0.5.-
- 5º — El 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk (Carolina del Norte, EE. UU.) por los hermanos Wilbur y Orville Wright.
- 6º — Radio altímetro incluye un trasmisor de frecuencia ultra alta, un receptor de baja potencia, antenas transmisoras y receptoras y un medidor de altura libre; obteniéndose la altura absoluta sobre el terreno, enviando una onda de radio sobre el suelo y tomando el tiempo que tarda en alcanzarlo y volver reflejado de nuevo al avión.
- 7º — Deben virar hacia la derecha dejando una distancia mínima de 500 pies entre los mismos.
- 8º — Richard E. Byrd.
- 9º — El primer hombre que voló en planeadores inventados por él mismo. Sus primeros ensayos se efectuaron en 1891, desde pequeños montículos de y 6 metros.
- 10º — El español La Cierva.
- 11º — En 1912 por España y Francia en las campañas respectivas contra Marruecos.
- 12º — Es la distancia máxima que puede alejarse un avión, y volver a ese punto con un remanente de combustible de 1/4.
- 13º — 60,96 mts. (200 pies).
- 14º — 5.442 kilogramos (12.000 libras).
- 15º — Antoine de Saint-Exuperv.

CASA

A. BERTOLOTTI

25 de Mayo esq. Garibaldi

Teléfonos: 36 y 74

(Pando)

- * BARRACA
- * FERRETERIA
- * CALERA
- * CARPINTERIA
- * FABRICA DE BALDOSAS Y MOSAICOS

●
Casa Importadora

Uruguay 782
Teléfono 8.07.68
Montevideo

LAVADERO

A M E R I C A

Colonia 2225

★

SERVICIO SEMANAL

ESPECIAL PARA

FAMILIAS

★

Llame al 40.01.91

Montevideo

SATRAGNO y BRACCO

Importadores

●

Artículos para construcción y sanitarios en general

“CALERA”

Avd. 8 de Octubre 4310

Montevideo

Teléfs. 5.17.30 y 5.26.23

Sucursal

Avd. Millán 4389
Teléfono 22.32.21

EL PARACAÍDAS ——— (Continuación)

(Viene de la pág. 15)

da, no tiene más que tirar de una cuerda; en caso de accidente imprevisto, si el aviador es proyectado fuera de su asiento, la cuerda se rompe por sí misma, abriendo el aparato.

Este paracaídas fué ensayado el 5 de enero de 1915, en Rouen desde lo alto del puente transbordador que domina el Sena, a 53 metros de altura.

Se hizo la prueba con un maniquí, presenciándola varios miembros de Aero Club. A las tres y veintidós fué lanzado el paracaídas al espacio, tardando en abrirse 45 de segundo. Después de descender 34 metros, se abrió completamente, tardando entonces 12 segundos en recorrer los últimos 19 metros.

Luis Bleriot ideó un paracaídas de seda, de 53 metros cuadrados y que dió buenos resultados en el trascurso de los ensayos realizados el 26 de enero de 1915. El piloto Bidot, que había levantado el aparato a 50 metros nada más del suelo, hizo funcionar el paracaídas perfectamente, resultando muy notable, dada la poca altura a que se realizó el salto.

El paracaídas de Jean Ors, se distingue por la ausencia de resortes metálicos que con el tiempo pierden su elasticidad. Este había inventado un paracaídas compuesto de dos partes: un casquete esférico de tela, o paracaídas propiamente dicho, y una larga chimenea central, formada por círculos superpuestos de un metro de diámetro, replegándose sobre sí mismo como un farol veneciano, y en la que el aire, penetrando con fuerza en el momento de la caída azota sobre la superficie y la despliega con tal rapidez que el paracaídas demostró plenamente su eficacia hasta en alturas de 20 y 30 metros.

Experiencias preliminares ejecutadas durante el mes de marzo de 1913, que habían demostrado las nuevas cualidades del aparato, animaron al inventor a ensayarlo por sí mismo abordo de un aeroplano en pleno vuelo. El aviador Lemoine consintió en prestar al inventor su concurso, fijándose la fecha del 12 de febrero de 1914 para realizar la experiencia, que se efectuó en Juvisy. El paracaídas fué colgado completamente plegado, bajo el fuselaje de un monoplano y Jean Ors, se sentó poco confortablemente entre las ruedas del tren de aterrizaje. En estas condiciones emprendió el vuelo Lemoine; cuando se hallaba a una altura de 500 metros Ors se levantó de su provisorio asiento y resueltamente, confiando en su ideas se precipitó valerosamente en el vacío. Casi enseguida se desplegó su paracaídas y el descenso, rápidamente contenido, se convirtió en apacible, apenas turbado por un viento bastante violento que soplaba entonces con una fuerza de 12 metros por segun-

do y lo desvió bastante. 39 segundos exactamente después de haber dejado el aeroplano, el paracaidista tocada tierra.

El paracaídas que mereció el premio de Laland fué el de Bonnet.

Distínguese por el procedimiento ingenioso empleado por el inventor para asegurar el despliegue automático e instantáneo desde el aeroplano en caso de caída. A este efecto, sobre el círculo periférico de la superficie va dispuesto un tubo neumático inflado de aire que forma un resorte de gran agilidad y que se desenvuelve muy rápidamente.

El paracaídas, plegado como un paraguas cerrado, va colocado sobre el fuselaje del aeroplano, detrás del asiento del aviador. Este va revestido de un cinturón especial, atado a las cuerdas del paracaídas, por medio de tensores tipo Sandow, que tienen por objeto amortiguar toda tracción brutal en el momento de la abertura, cuando arranca al piloto de su asiento.

Antes de confiar la vida de un hombre a su aparato Bonnet quiso ensayarle sobre un maniquí de 76 kilos de peso con el que tomó asiento el 16 de marzo de 1913 a bordo del "Helena", globo de 1200 metros cúbicos piloteado por Pierron, el que fué seguido en automóvil por una comisión del Aero Club de Francia, con un cronometrista. Cuando se hallaba el globo en el lugar elegido para la experiencia, el fuselaje del aeroplano sobre el que iba colocado el maniquí fué soltado en la posición de caída en picada; enseguida se desplegó el paracaídas y mientras el fuselaje iba a estrellarse contra el suelo, el maniquí descendía suavemente desde 107 metros de altura derivando 121 metros en sentido horizontal.

Animado por los resultados, Bonnet deseaba vivamente verla repetida por un aviador bastante atrevido para ponerse voluntariamente en condiciones de poder sufrir un grave accidente.

Pegoud se presenta para intentar la experiencia, que tuvo lugar en Chateaufort (Francia) en momentos igualmente emocionantes.

A las 7 de la tarde y con tiempo amenazador, Pegoud partió en presencia de muy pequeño número de espectadores.

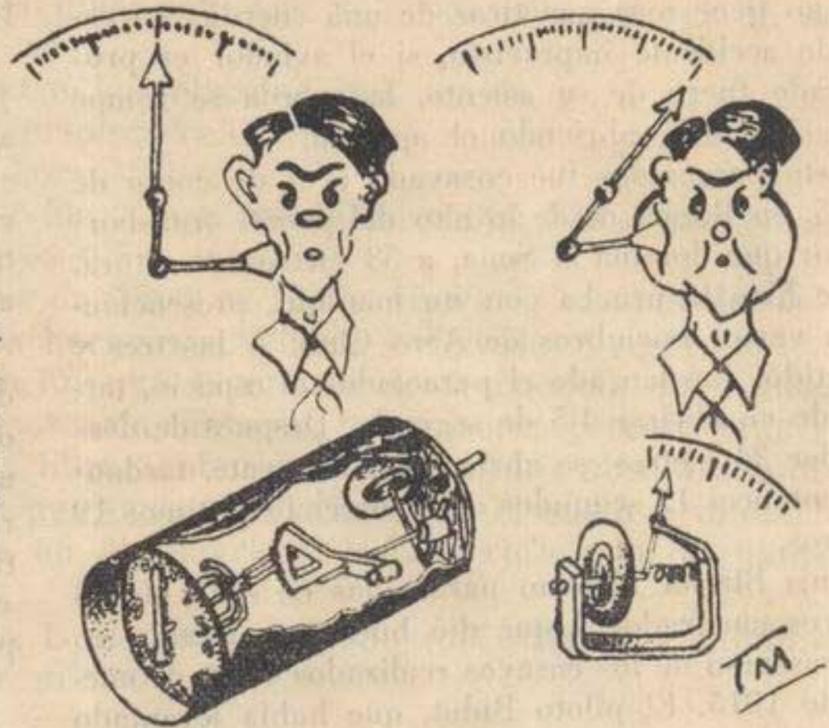
Rápidamente alcanzó una altura de 250 metros y enseguida se vió desde abajo abrirse el paracaídas. Hubo un momento de angustia; con el corazón oprimido, los asistentes veían al aeroplano picar rectamente al suelo; después apercibieron una cosa blanca, que ondulaba, crecía rápidamente, se hinchaba, se extendía y se balanceaba; el paracaídas estaba desplegado. Las cuerdas entonces se extendieron ejerciendo su tracción sobre el aviador, que levantado de su asiento por la cintura, fué bruscamente lanzado fuera del aeroplano y se encontró suspendido en el vacío.

(Cont. en la pág. sigte.)

Cómo funcionan los Instrumentos de un Avión

ALTIMETRO

Si usted fuera un altímetro trabajaría así. *Caja Aneroide.* Los altímetros contienen una caja de metal llamada caja aneroide. Cuando la presión atmosférica baja, la caja aumenta de volumen, lo que hace mover una aguja indicadora.



CUENTA REVOLUCIONES

Un eje que sale de la caja está conectado al motor por medio de un eje flexible. Este eje es hecho girar por el motor creando una fuerza centrífuga en las pesas, situadas bajo dos brazos rotativos, los que tienden a separarse del eje de rotación al aumentar las RPM. Al disminuir estas, tienden a acercarse los brazos rotativos al eje de rotación.

EL PARACAIDAS ——— (Continuación)

El descenso comenzó entonces muy suave, mientras que el avión abandonado a sí mismo, y cuyo motor funcionaba siempre, después de mil cabriolas, picaba a tierra. Durante este tiempo, Pegaud descendía siempre suavemente, viendo poco a poco subir la tierra hacia él, y con calma, con mucha mayor calma, sin duda, que los que le miraban buscaba con la vista el sitio del suelo a que le llevaba el capricho del viento. Sobre un árbol

quedó posado como sus hermanos los pájaros, Pegaud quedó colgado de una rama, mientras que los asistentes corrían entusiasmados para ayudarlo a bajar y para felicitarlo por su valor y sangre fría.

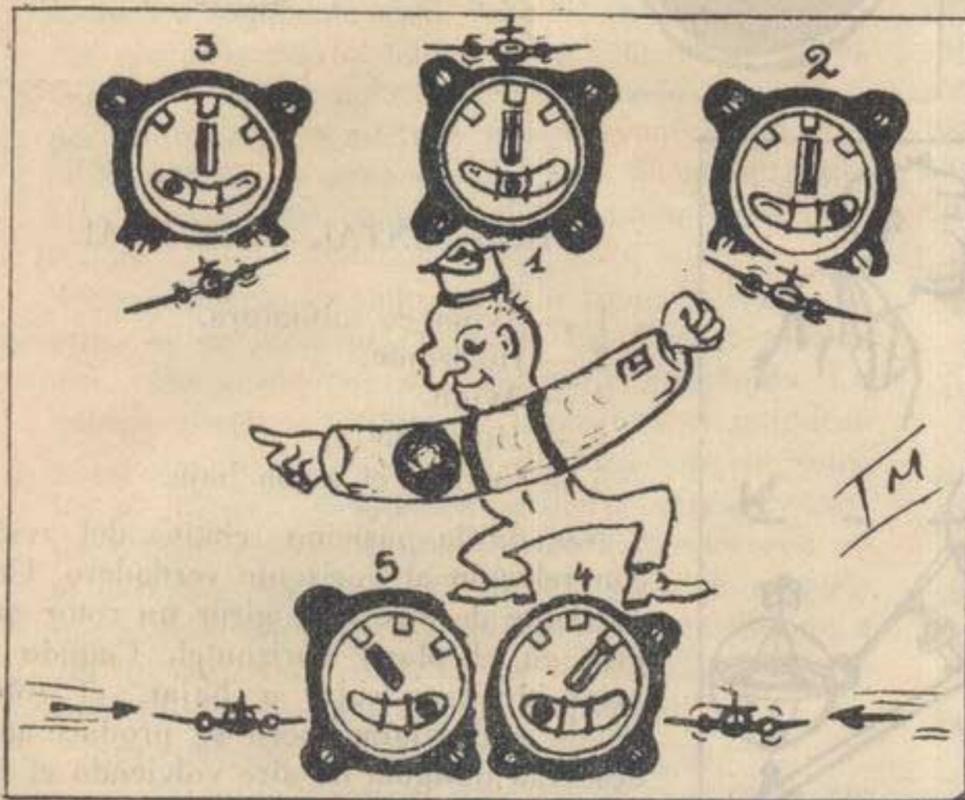
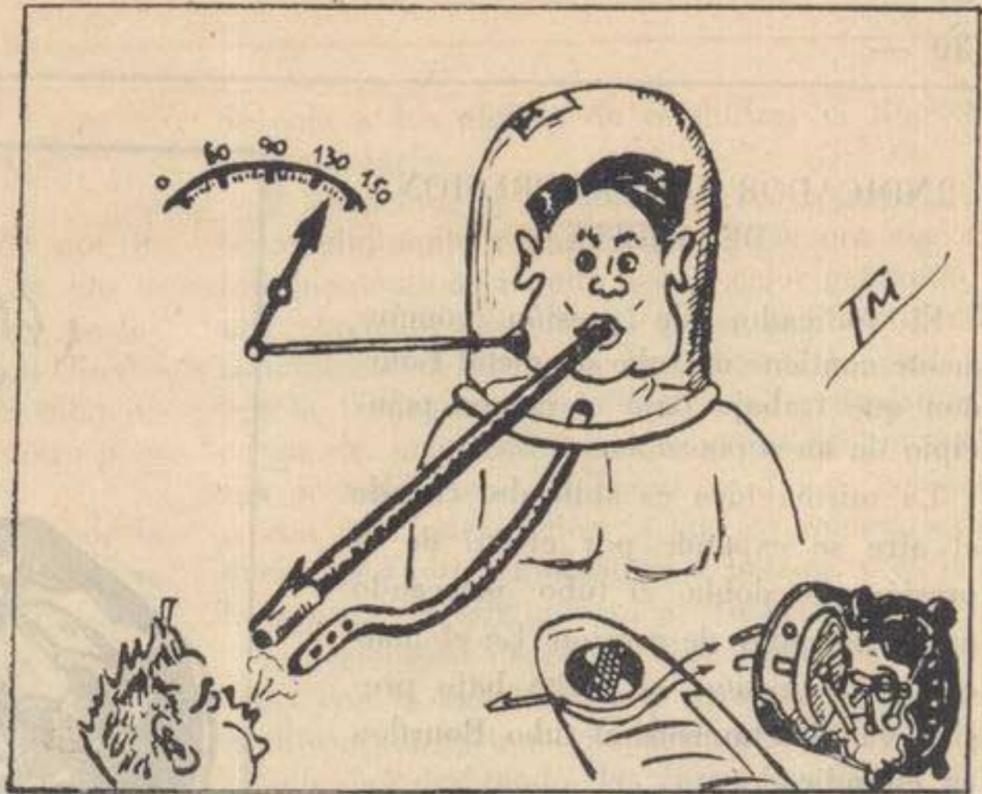
En 1914, sobresalió un paracaidista, Le Bourhis, que hizo varios descensos en Juvisy, con paracaídas Bonnet.

Cad. Mario N. Prejumo

(Traducción de "L'Illustration" del año 1937, Número Especial)

VELOCIMETRO

El mecanismo del velocímetro está encerrado en una caja en el fondo de la cual hay dos aberturas. A través de estas aberturas salen los caños que conectan el instrumento con el tubo pitot estático. Uno de estos caños, la conexión estática, conduce la presión hasta dentro de la caja, mientras que el otro, la conexión pitot, la conduce al interior de un diafragma. Pequeños orificios igualan la presión.



INDICADOR DE VIRAJES E INCLINACION VERTICAL

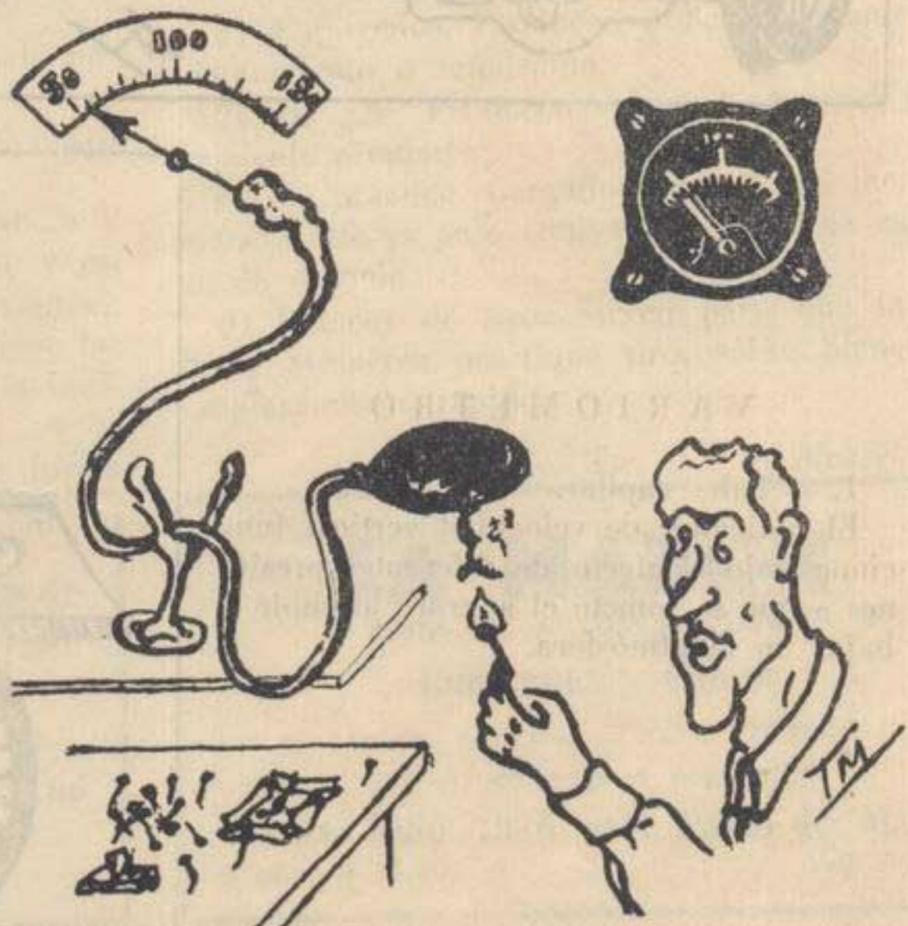
1. — Vuelo recto y horizontal.
2. — Inclinación izquierda sin viraje.
3. — Inclinación derecha sin viraje.
4. — Derrape a la derecha.
5. — Derrape a la izquierda.

El indicador de Inclinación vertical es un tubo con líquido en su interior y una bolita en el centro. Cuando el avión se inclina la bolita se desplaza. En un viraje correcto la fuerza centrífuga la mantiene en el centro. El indicador de virajes es un giróscopo que al efectuar un viraje hace mover la aguja indicando el mismo a un lado u otro.

INDICADOR DE TEMPERATURA

El más común trabaja por expansión del aire por un tubo al calentarse.

Una lámina de metal está conectada a la fuente de calor y ésta al tubo Bourdon indicador de la temperatura.

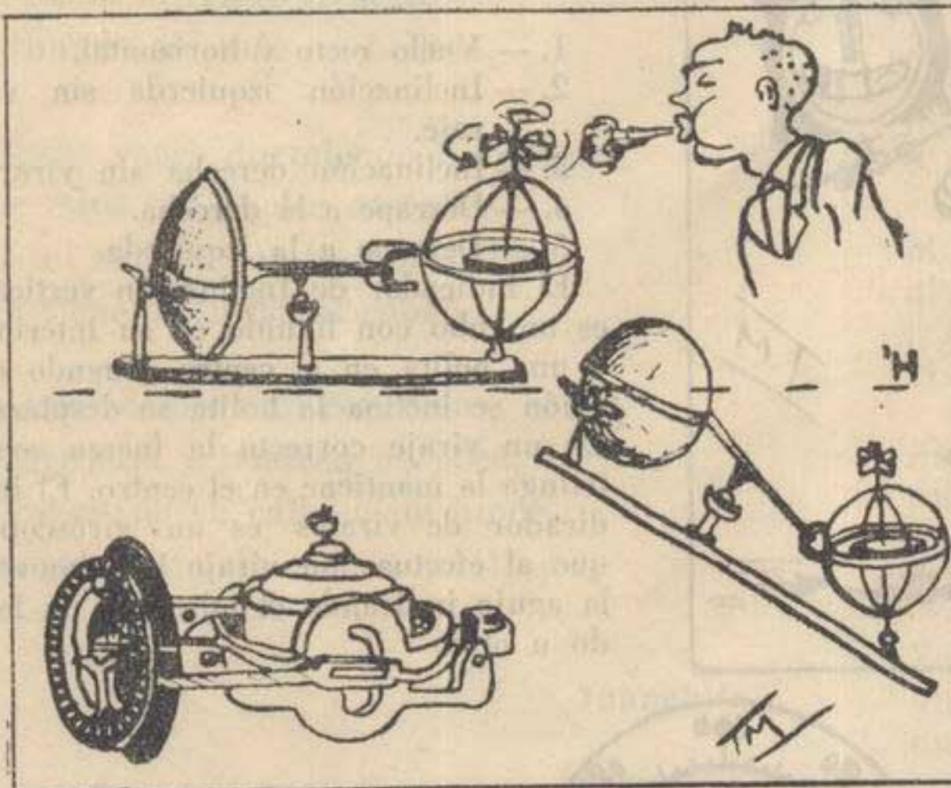


INDICADOR DE LA PRESION DE ACEITE

El indicador de presión comúnmente contiene un tubo de metal Bourdon que trabaja bajo el mismo principio de un sopla-sopla.

La misma idea es aplicada, cuando el aire se expande por efecto de la presión. Se dobla el tubo marcando en el indicador de presión. En el marcador de presión, el aceite bajo presión va directamente al tubo Bourdon en el indicador.

1. — Dos formas del tubo Bourdon.
2. — Línea de presión de aceite.



HORIZONTAL ARTIFICIAL

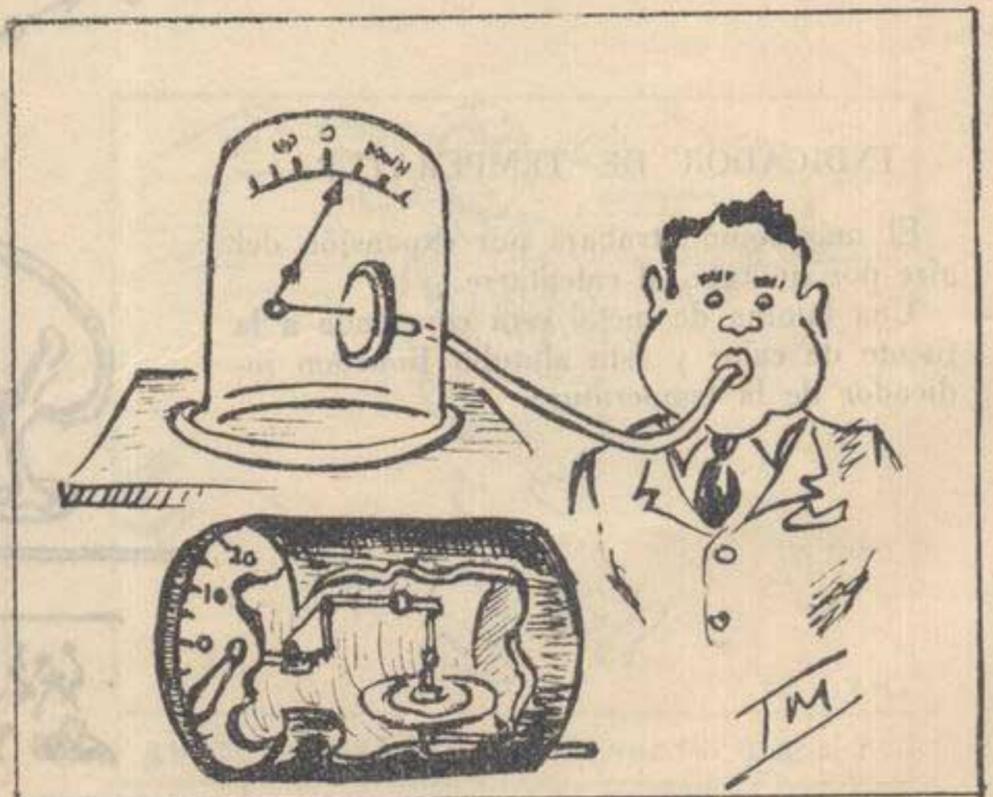
1. — Avión en miniatura.
2. — Horizonte.
3. — Avión.
4. — Horizonte.
5. — Cuando el avión baja.

Nos da la posición relativa del avión con relación al horizonte verdadero. Una corriente de aire hace girar un rotor que gira en el plano horizontal. Cuando el avión tiende a subir o bajar, el rotor tiende a desviarse, pero se produce una descarga desigual de aire volviendo el rotor a su posición normal.

VARIOMETRO

1. — Tubo capilar.

El indicador de velocidad vertical funciona bajo el efecto de diferentes presiones a que se somete el aparato al subir o bajar en la atmósfera.



Visita al Museo Militar

CUAL celoso guardián de la libertad, yergue su vetusta figura de coloso, resistiendo sin cesar el embate del tiempo y de las olas, agobiado quizás por el peso de los años; pero no vencido, reclina su cabeza en el regazo tranquilo de nuestra Bahía... el Cerro de Montevideo.

Sobre el macizo de su estructura, se alza patriarcal el histórico primer faro del Río de la Plata, que escudriñando incansable el horizonte, tiende su brazo de luz al navegante, guiando sus pasos a puerto seguro.

En la augusta magnificencia de ese cerro, montículo granítico, altanero y desafiante, y como coreando su tez, se levanta el recinto amurallado de la célebre e histórica Fortaleza, que aunque cambiada algo su estructura en el transcurso del tiempo, mantiene heráldica gallardía.

El silencio de sus muros, esconde incólume la historia de su existencia que comienza en los albores de 1811 en que es inaugurada por el Virrey Elío. Un siglo y medio casi que su figura indeclinable, guarda la entrada a nuestra Bahía. Ha resistido impacible las luchas de la independencia, ha sido partícipe inquieto en los sitios sucesivos de Montevideo, ha servido de prisión a presos políticos, ha sido cuartel, y hoy, en la serena y apacible tranquilidad de la paz en que vivimos, es una avanzada de la libertad; y sin dejar de cumplir con la misión de custodia que se le ha encomendado en los días de su existencia es guardián... de las reliquias históricas de nuestro pasado glorioso, reliquias que son las que forjaron la libertad e independencia de nuestro suelo patrio; es hoy nuestro Museo Militar.

Contemplando atentamente las distintas armas que en él se exhiben, vemos pasar uno a uno los episodios gloriosos que han ido jalando nuestra historia y que han cuajado en la libertad que digna y generosamente nos han legado nuestros héroes.

Pasan ante nuestros ojos ávidos de ensueño histórico, desfilando en larga procesión las distintas armas que han burilado con hondos e imborrables trazos, las páginas de gloria en la libertad e independencia de nuestra patria; la boleadora, la flecha, la lanza, el fusil a chispa, el fusil a pistón, todas ellas del pasado y otras de épocas más recientes, el fusil Mauser, la carabina, armas automáticas, que ponen en evidencia los sucesivos progresos técnicos alcanzados en las armas de combate.

Arrimados a la muralla como deseosos de continuar la lucha emprendida; pero con sus cañones silenciosos como tapados y mohosos, alineados por un profundo ideal democrático, y con la metralla enervante de la justicia, invitando a la meditación por la paz y la democracia, vemos una serie de cañones, pertenecientes a las luchas del Plata.

Y para hacer más nítida esta visión del pasado, tenemos ante nosotros, uniformes usados por los cuerpos armados, que han cubierto de gloria nuestros campos; uniformes de "Cazadores", "Batallón Florida", en los que se amalgaman en juiciosa delineación de colores, el azul infinito del cielo, el verde de nuestras campiñas y el púrpura, aguda reminiscencia de tanta sangre vertida en las luchas por la libertad. A ellos se suman los uniformes usados en distintas épocas por la Escuela Militar.

Así pues, hemos vivido en breves instantes, las inquietudes de tantas luchas, rememoradas por tantas reliquias; hemos recorrido con sentida emoción los senderos de nuestra historia.

Hemos visitado nuestro Museo Militar, que con sus insaciables ansias de progreso, se halla ubicado en la Fortaleza del Cerro, símbolo de poder, de fuerza, que ostentamos gallardamente en el Escudo Patrio, que lucimos sobre nuestras frentes.

Alf. Miguel Lagrotta

CUIREX LIMITADA

IMPORTACION



REPRESENTACIONES

EXPORTACION

Productos relacionados con la
Industria del Cuero
Textiles y Afines

Avd. 8 DE OCTUBRE 4466

Teléfono 5 10 26

CUIREX Ltda.

Así nació nuestra Escuela

CORRIA el año 1913 cuando la tranquila ciudad de Montevideo se ve conmovida por otra hazaña aeronáutica; a un mes de la travesía del Cabo Teodoro Fels, llega a ésta un raro avión llamado "La Paloma"; sus tripulantes son: Jorge Newbery y el aviador europeo Enrique Lubbe. Debido a causas inesperadas el avión aterriza en el campo de maniobras de artillería de Carrasco; al conocerse su llegada los aeronautas son recibidos con grandes agasajos.

Así se cumple la segunda travesía del Plata; debido a una rotura que sufre el aparato, Lubbe debe retrasar su regreso, pero Newbery parte hacia Buenos Aires en vapor porque asuntos urgentes lo reclaman, quedando el aviador europeo sin acompañante. Se frece entonces, el capitán de artillería José de San Martín para la arriesgada empresa, poniendo en juego su vida para dar un día de satisfacción a sus conciudadanos, para dar un tinte más de gloria al Ejército Nacional y un rayo más de sol al escudo de la Patria. Y así lo que pareció una idea épica cristaliza más tarde en magnífica hazaña que se cumple con felicidad, aunque fueron desviados de su ruta por un fuerte viento que los hace derivar hasta La Plata, pero llegan sin tropiezos al Palomar.

El Presidente José Batlle y Ordóñez le ofrece al Cap. San Martín lo que éste quiera solicitar, siendo la petición honrosa para el Ejército y la República. Después de ser el primer pasajero en la ruta Rioplatense, después de afrontar los riesgos de volar, en la frágil máquina, no pediría nada para sí, dando un ejemplo de su fé en la nueva ciencia y demostrando su espíritu de aviador, pide sea creada la Escuela Militar de Aviación. Ha sido lanzada la flecha portadora de las alas uruguayas; muchos seguirán su ruta inducidos por la seducción viril de "ser los primeros", y muchos pagarán con su vida, el precio altísimo de su afán.

El entonces Ministro de Guerra Juan Bernassa y Jerez, inicia los trabajos para recavar material para la nueva Escuela; por decreto del 9 de febrero de 1913, se designa instructor al piloto francés Marcel Paillete y se abre un registro para los Oficiales que deseen ingresar en la nueva arma que tendrá su base en el campo de Los Cerrillos, siendo su material de vuelo un Farman, biplano llamado el "Aguila" y un monoplano Bleriot. Los primeros alumnos son: el Cap. San Martín, padre de la iniciativa y los tenientes Ramón Arambillete, Gregorio Alvarez Lezama, Pedro Mazzoni y Juan Manuel Boisso Lanza, Sub Ttes. Braulio Duarte y Juan Vertiz, Alféreces Enrique Prado, Cesáreo L. Berisso y Santiago Guido.



Capitán San Martín y Tte. Cesáreo Berisso

Pasaría el tiempo y el viejo campo de Los Cerrillos vería desfilar cada año nuevos oficiales de nuestro ejército que mancomunados por un mismo ideal, realizaban su aprendizaje en frágiles máquinas. Algunos han desaparecido, muertos por el amor hacia el vuelo, sucumbidos ante los pasmosos desequilibrios del aire, cuando sus leyes eran menos conocidas, sucumbidos ante el fuego encendido en las alturas o el choque brutal con la tierra; muertos hoy que viven en nuestro espíritu y que alimentan nuestra fé con el cálido aliento de su sangre.

Inicia el martirologio de nuestra arma el Cap. Piloto Aviador Juan M. Boisso Lanza, quien anteriormente había llegado a ser director de la escuela de aviación ya instalada en el campo de Mendoza, base que hoy lleva su nombre. Inmoló su vida en Pau en 1918 cuando piloteaba un Newport en la aviación gloriosa de Francia; lo siguen el Cap. Piloto Aviador Tula Dufort y el Tte. Rinaldi, cóndores uruguayos caídos en tierra hermana.

Desde ese entonces hasta nuestros días, paso a paso, la Escuela ha aumentado el material de vuelo, se construyeron nuevos edificios para dar cabida a mayor número de alumnos, se arreglaron pistas y hoy transitan por ese mismo campo, integrantes de nuestro propio Cuerpo de Cadetes, quienes reciben completa instrucción de vuelo acorde con los últimos adelantos que nos capacita para honrar las alas de la Patria.

Ha fructificado así, el esfuerzo de todos aquellos que como el Cap. San Martín y otros, pusieron sus más caros anhelos en el futuro de nuestra arma; hoy indispensable en la concepción de las fuerzas armadas de una nación.

Cad. Luis Riverós Cortesi

El Sistema de Honor del Cadete de Aeronáutica



Una nueva fase del progreso de nuestra Escuela ha sido puesta de manifiesto, al entrar en vigencia el nuevo Código de Honor del Cadete de Aeronáutica. Está basado en los más altos principios de carácter, integridad y conducta, y está creado, administrado y dirigido por los Cadetes, perteneciéndoles por entero.

Las manifestaciones que del Honor se hacen son tantas, como personas hay en la tierra; cada hombre, salvo los más depravados, tienen algún "Código de Ética". El Código servirá de guía en la estandarización de dichos códigos personales en el seno de nuestro Cuerpo de Alumnos.

El Código de Honor del Cadete de Aeronáutica es hecho cumplir, defendido y modificado por el Tribunal de Honor.

Este, está constituido pura y exclusivamente por Cadetes y ningún Oficial puede tener intervención directa en él y sólo la tendrá a requerimiento de aquellos.

Dicho Tribunal está compuesto por un total de once miembros, de los cuales siete son "Salvaguardas del Honor" y cuatro "Miembros Aprendices" correspondiendo las bancas de tres Salvaguardas a tercer año de Cadetes, uno de ellos Presidente, (se elige por votación en su seno), dos a segundo de Cadetes, dos a primer año de Cadetes, y los Miembros Aprendices corresponden dos a cada año del Curso Preparatorio.

La primera integración ha sido efectuada por votación dentro del Cuerpo de Cadetes, habiendo resultado electos los siguientes Alumnos:

PRESIDENTE:

Cad. de tercer año Alfredo Bayssé

SALVAGUARDAS DEL HONOR:

Cad. de tercer año	Federico Callorda
" " " "	Luis Fassana
" " segundo "	Aldo Bustamante
" " " "	Amilcar Osaba
" " primer "	Jorge Martínez Levaggi
" " " "	Rafael Orique

MIEMBROS APRENDICES:

Asp. de segundo año	Oscar Pérez
" " " "	Ismael Schol
" " primer "	Edison Alvarez
" " " "	Omar Cairo

Quienes permanecerán en sus nombramientos hasta su egreso del Instituto, o bien hasta que cometan faltas que determinen su expulsión, siendo reemplazados por
(Pasa a la pág. 67)

Alas que se Plegaron



Tte. Crnel. ERLING OLSEN BOJE
 Cap. FRANCISCO OTERO
 Alf. CARLOS ALBERTO PIÑEYRUA
 Sgto. CEFERINO ANTUNEZ
 Sgto. SEVERINO TAROCCO
 Sdo. OLEDARIO MENESES
 Sdo. ILDEMAR COTELO...

En el más estricto cumplimiento del deber inmolaron sus vidas estos siete camaradas, a los que en doloroso homenaje recordamos en esta página.

Hombres de brillantes ejecutorias, eran en sus respectivos escalones, baluartes firmes que daban fuerza a la acción pujante y constructora de nuestra joven Aeronáutica, pretenciosa de crecer y servir.

Doblemente sensible es la pérdida de estos compañeros. Profunda brecha en nuestro conjunto de valores profesionales y profunda, profundísima brecha en el cálido afecto que se brinda a los camaradas leales, generosos, imbuidos del más puro idealismo que mancomuna a los hombres en las grandes creaciones.

Lleguen a sus familiares nuestro profundo sentir, agradeciéndoles el valor inapreciable que en vida ofrecieron a nuestra causa, esos seres tan queridos.

No sabemos cuanto podrán haber llevado de nosotros; pero sí sabemos, cuanto nos dejan y cuanto lo apreciamos.

Que la paz sea con vosotros, compañeros...

Cursos de

Alumnos



Período

1952

3er. AÑO DE CADETES



2º AÑO DE CADETES



1er. AÑO DE CADETES

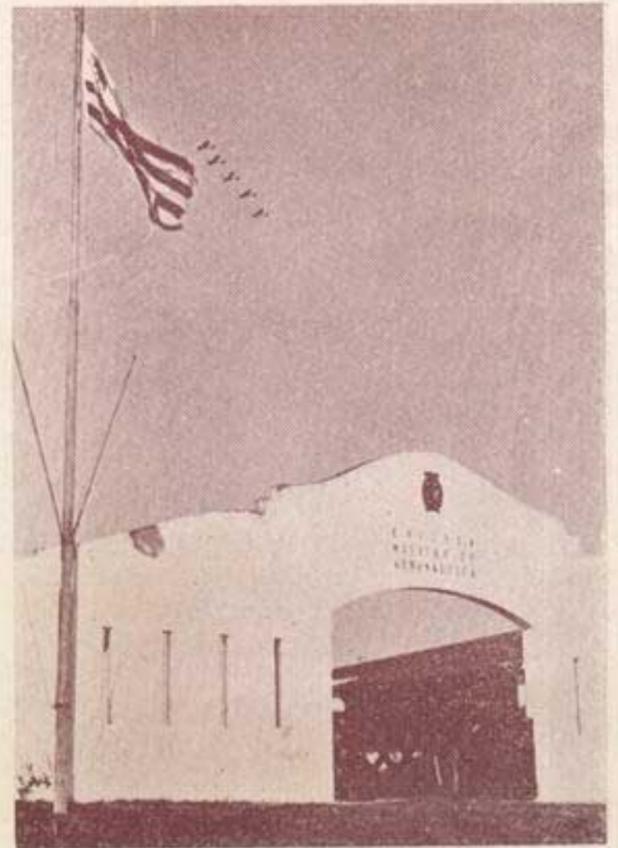
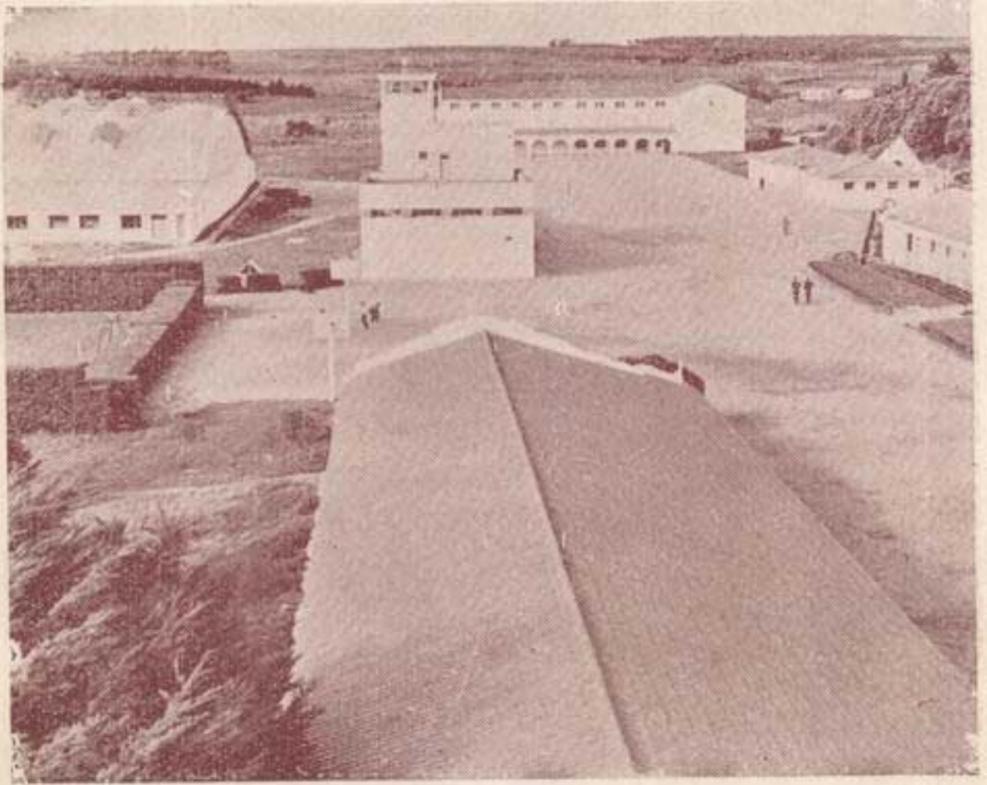
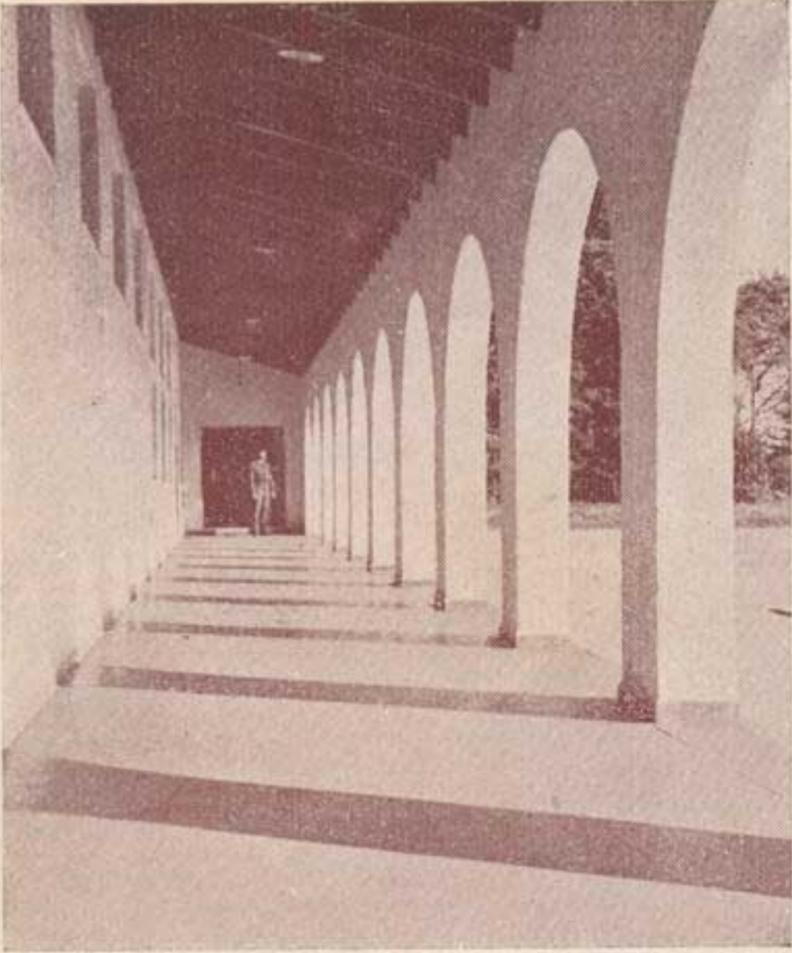


2º AÑO DE PREPARATORIO

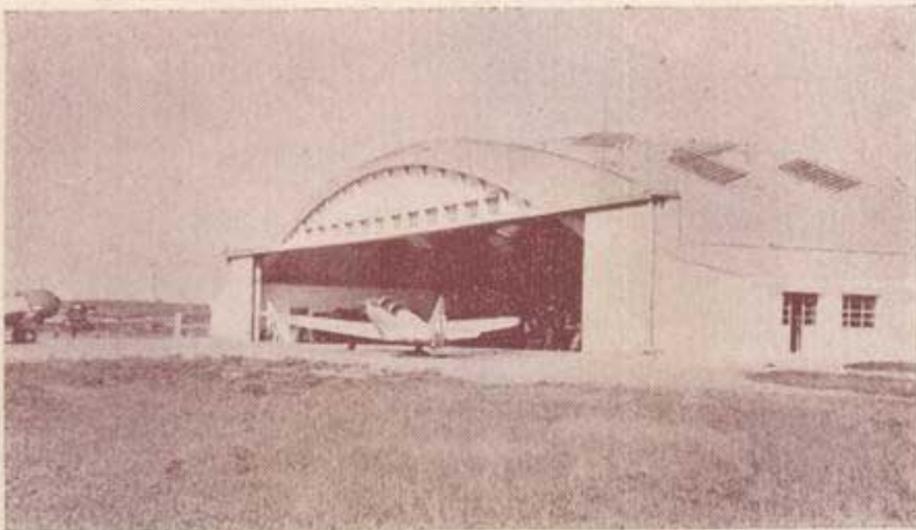
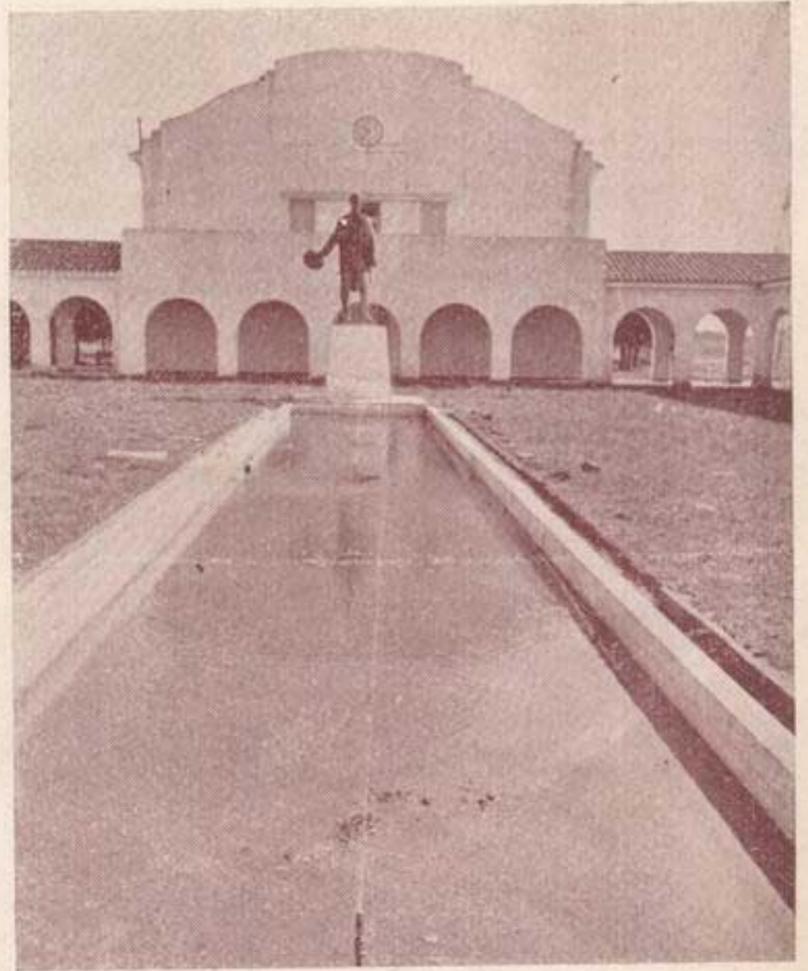


1er. AÑO DE PREPARATORIO

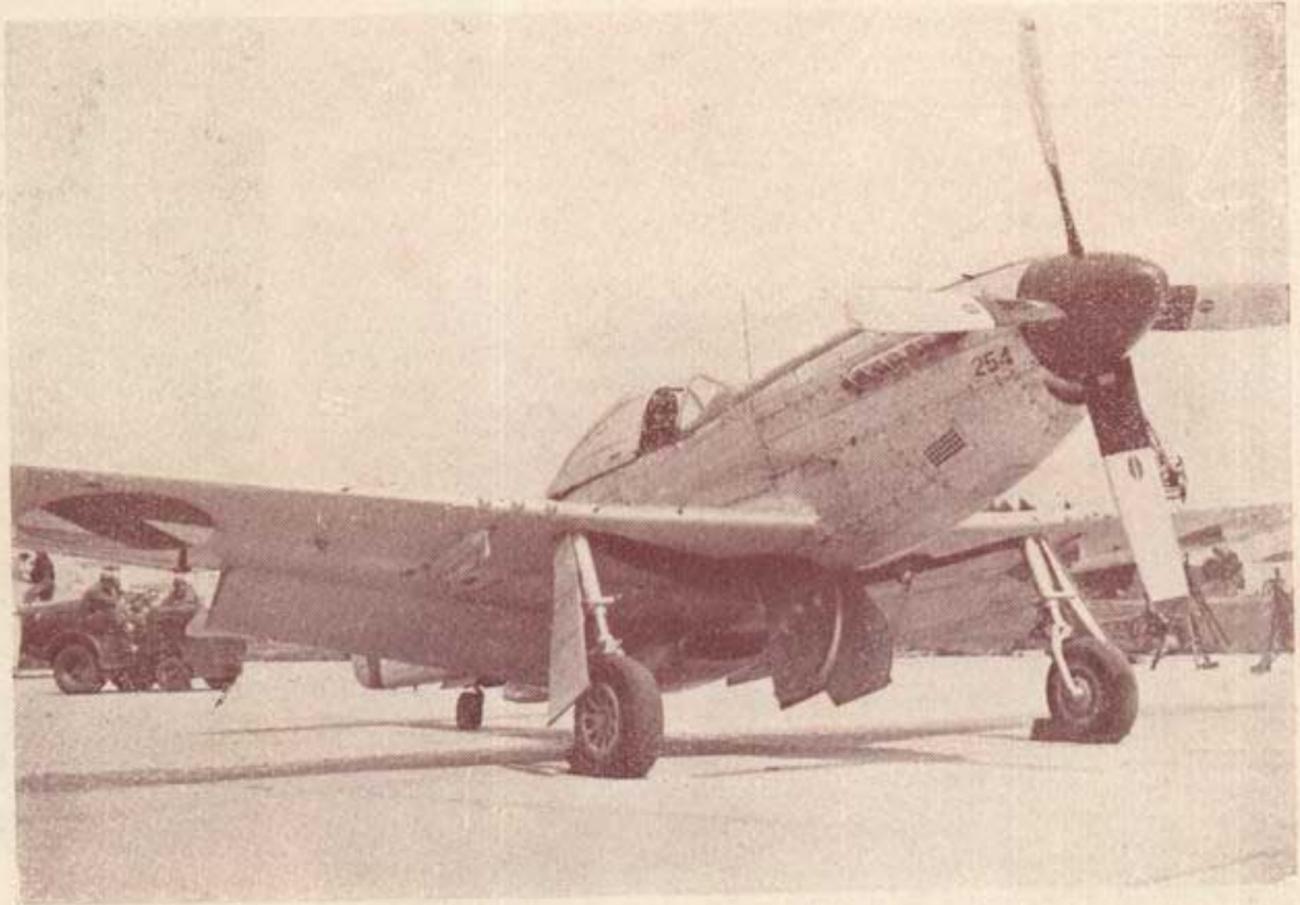
Nuestra



Escuela



CAZA



MUSTANG F-51

BOMBARDERO



MITCHELL B-25

Psicopedagogía aplicada a la instrucción del vuelo primario

La experiencia de otras Fuerzas Aéreas, nos enseña que el Curso Primario, se cumple según un plan que comprende sesenta horas efectivas de vuelo por alumno, en un período lectivo. Nuestro Manual de Vuelo 115 (traducido del que utiliza la U.S.A.F.) prevee la misma cantidad de horas para este Curso. Para que ese plan se cumpla, es necesario que la instrucción impartida reúna ciertos requisitos y sufra las menores interrupciones posibles o ninguna; luego, es necesario dentro de cada período lectivo, evitar las suspensiones en el trabajo, porque uno de los principios más simples, fundamental y universalmente aceptado, es que todo aprendizaje debe ser continuo.

ASIMILACION — PROGRESO — TECNICA JUICIO — APTITUD

Están en relación directa con la continuidad del aprendizaje.

Se puede comparar la Instrucción de Vuelo con una conversación. Suponiendo que ésta sea frecuentemente interrumpida, los interlocutores terminarían por perder el hilo, el interés y a veces hasta la paciencia. Para hilvanar el tema interrumpido, es menester repetir los últimos conceptos vertidos, concentrar la atención del interlocutor, etc.

Todas las teorías y experiencias pedagógicas concuerdan en la necesidad de la continuidad de la instrucción; si tal no existe, disminuyen los resultados.

El Director de Educación de Northumberland ha sostenido: "Ningún programa escolar podrá tener valor sino está basado en el ambiente particular de cada escuela". Este debe ser el punto de partida; es la única base sobre la que puede asentarse un programa racional".

Todos los días hábiles debe haber práctica de vuelo. Así lo aconsejan las experiencias sobre aprendizajes realizadas por Jost y Elbinghauss y completadas por Dearbon, Estarcha y Pyle. La dosificación de instrucción debe guardar un intervalo y una duración dada para lograr el aprendizaje óptimo.

La frecuente suspensión del vuelo retarda en el aprendizaje de acuerdo a las condiciones establecidas por las leyes de la práctica y de la disposición.

Dichas leyes (establecidas por E. L. Thorndike y P. Sandiford luego de reiteradas experiencias), dicen:

1º — Ley de la Práctica (del ejercicio o de la frecuencia). "Cuando se establece una conexión

modificable entre una situación y una respuesta, la fuerza de aquella aumenta con la repetición de situaciones iguales".

2. — Ley de la aptitud (o disposición). "Cuando un individuo siente inclinación a obrar de cierta manera, le satisface el obrar y aborrece el no obrar".

Concordante con lo expuesto, I. Paulov sostiene que los "reflejos condicionados" se fijan lentamente si las conexiones se espacian en el tiempo. Buena parte de las reacciones de pilotaje tienen carácter de reflejos condicionados.

Las recientes experiencias sobre aprendizajes, efectos de la práctica, el ejercicio, la fijación y los hábitos hechos en todos los institutos psicopedagógicos del mundo, concuerdan en la necesidad de evitar las interrupciones en el proceso de aprendizaje. Dichas conclusiones están respaldadas por la autoridad científica de figuras como: Thorndike, Paulov, W. E. Dearborn, F. N. Freeman, T. J. Kirly, P. Sandiford, H. O. Rugg, D. O. Lyon, Mc. Cal, M. W. Calkins, W. H. Hinh, C. Burt, E. Kriápelin, D. Tirado, etc.

Después de pacíficas experiencias, William Henry Pyle en su Psicología Educativa establece que:

- a) La idea de un movimiento tiende a despertar el movimiento.
- b) El hábito perfecciona las reacciones haciéndolas más exactas.
- c) El hábito aumenta la facilidad de ejecución y por consiguiente disminuye el esfuerzo.
- d) La práctica atenta y atrayente engendra hábitos que transforman los actos concientes en inconcientes, disminuyendo en consecuencia la fatiga mental.
- e) La práctica como proceso de habituación y entrenamiento aumenta la resistencia del sujeto para el trabajo y crea cierto placer en la ejecución.
- f) El hábito y la ejecución eficiente inspiran un sentimiento de seguridad.

Estudiaremos el proceso de la enseñanza práctica de vuelo en avión a fin de deducir luego las consecuencias pedagógicas específicas.

Según el Diccionario de Pedagogía, dicho proceso es en esencia el siguiente: "ejercicio de manejo del motor, mantenimiento del equilibrio del aparato, maniobras de cambio de dirección y altura. La finalidad a alcanzar es la sensación de vuelo mediante el adecuado empleo de los planos y del motor. El resto de las instrucciones se dedica a probar la confianza del alumno, elevando su moral hasta llegar al vuelo solo.

Al completar su entrenamiento con el perfec-

ECONOMIA PARA TODOS,
PRECIOS IMBATIBLES,
COMPRUEBE VISITANDO

CASA CARRO

LA REALIDAD DE LO QUE
DECIMOS, CONSULTANDO
NUESTROS PRECIOS

★

LLUVIA DE OFERTAS
COLOSALES EN LA
GRANDIOSA
LIQUIDACION
DE

GRAN
Casa Carro
PANDO

Y su red comercial de
MONTEVIDEO
FLORIDA
CANELONES
LAS PIEDRAS

cionamiento de lo aprendido, tal proceso se traduce, en el orden psicológico, en dos aspectos fundamentales:

- a) Aspecto motriz o psicofisiológico.
- b) Aspecto perceptual, intelectual o de comprensión.

Al estudio del aspecto motriz podríamos aplicar las consideraciones que Magda Siezan y María Carbonell de Grompone, refieren en su interesante libro "Psicopedagogía", con respecto a la escritura.

- a) Una gran fineza de movimientos manuales.
- b) Variabilidad en la aplicación de la fuerza según los movimientos.
- c) Equilibrio entre las inhibiciones y las descargas de movimientos.
- d) Organización de los movimientos.

El aspecto perceptual se relaciona con los otros procesos educativos, principalmente los didácticos.

Para el estudio concreto del aprendizaje del vuelo, es menester registrar en forma objetiva y precisa, los resultados de la práctica. A tal fin se utilizan las representaciones gráficas. Sobre dos ejes coordinados se representan, en uno de ellos, los días u horas de práctica, y en el otro los resultados obtenidos. La gráfica así obtenida se denomina "curva de aprendizaje". De su estudio se desprende lo siguiente:

1º) Que hay ascenso inicial rápido por la eliminación de los errores más groseros y la utilización por transferencia de los hábitos adquiridos.

2º) Que luego los aumentos son menos acentuados debido a que se tropieza con nuevas y más complejas dificultades.

3º) Que cuando el aprendizaje se interrumpe por dos o más días, la eficiencia con que se inicia el trabajo es menor después de la pausa. Dicha regresión, es mayor si las interrupciones son de mayor duración.

4º) Que el aprendizaje es un proceso personal y específico por cuanto varía con el sujeto que aprende y en un mismo sujeto según la habilidad practicada.

Un Piloto Aviador puede permanecer un tiempo más o menos largo sin volar, no acusando mayor perjuicio para su técnica, pero quien no puede permanecer un solo día sin volar es el alumno que recibe la INSTRUCCION PRIMARIA; toda su futura carrera como piloto se basa en lo aprendido en este curso y como lo aprendió. Por lo tanto, a quien en último término se le deberá suspender el vuelo en toda la Fuerza Aérea es al ALUMNO DEL CURSO PRIMARIO.

Varias pueden ser las causas que motiven la suspensión de la actividad de vuelo; entre las más graves por sus consecuencias es la que se deriva del cambio de Instructor a un alumno.

Cuando un alumno se encuentra por primera vez frente a su Instructor, pasan varias cosas en su interior. Si el instructor viene rodeado de prestigio, desde ese momento se halla estimulado para el aprendizaje y favorece la posterior acción de éste. Si es desconocido para el alumno o si el concepto que tiene de él es mediocre, lo acepta con frialdad en su interior, dificultando así los recíprocos sobreentendidos que deben crearse. Si luego de creados éstos se permuta el instructor, es fácil prever lo que sucederá con el aprendizaje. Luego, deben renovarse los sobreentendidos, como consecuencia, el alumno no progresa por un período más o menos largo y se nota una falta de confianza en sí mismo. Cuanto mejor hubiera sido el anterior instructor, más ardua y peor será la tarea para el siguiente.

Sobre los inconvenientes de los cambios de Instructores "Dic-

cionario de Pedagogía" (publicado bajo la dirección de Luis Sánchez Sarto con la colaboración de eminentes especialistas españoles y extranjeros) expresa: "Al ser sustituido un profesor (instructor) por otro, se produce una aguda falla en la vida escolar: el nuevo maestro (instructor) se encuentra ante una situación completamente nueva. No está iniciado en la técnica de la enseñanza a la cual los alumnos están habituados. Sus prácticas acostumbradas no son de momento comprendidas por éstos. En parte no se acomodan a las nuevas circunstancias, tanto más, cuanto la clase de escuela y su organización se separan de las condiciones habituales. (Caso del instructor que proviene de una oficina, comando, base, etc.) Ante todo no conoce a los alumnos. No sabe juzgar sus conocimientos ni su aplicación. No sabe quienes necesitan acicate y quienes freno, quienes tienden al desorden y a la travesura, ni que vacíos hay que colmar, ni que sugerencias debe usar en una u otra dirección. Para los alumnos se presentan dificultades semejantes. El modo de entenderse recíprocamente que les era habitual ha cedido el puesto a otro que puede dar lugar a confusiones. La disciplina es también distinta. Cada una de las partes debe empezar por experimentar y en ambas se originan desconciertos. Los alumnos se valen con frecuencia en las primeras lecciones de la incertidumbre del maestro. Para ambas partes es la enseñanza al principio, fatigosa y propensa a incidentes desagradables. En lugar de poder lanzarse directamente al objetivo de los estudios, el maestro deberá realizar tanteos y pruebas que producen pérdida de tiempo y determinan un retroceso en los resultados escolares". "Debe transcurrir cierto tiempo antes de que los cabos vuelvan a ser atados y el curso de los estudios reemprenda su ritmo primitivo".

Todos los autores están contestes en afirmar los inconvenientes de los cambios frecuentes de instructores. Así por ejemplo el propulsor de la Reforma Escolar Italiana, Lombardo Radice, escribió: "Es una verdadera falta de organización

escolar y de las personas que dirigen las escuelas al romper las relaciones que unen al alumnado a lo largo de los años escolares, ya sea separar a éstos, ya al privarles del maestro que debiera acompañarles".

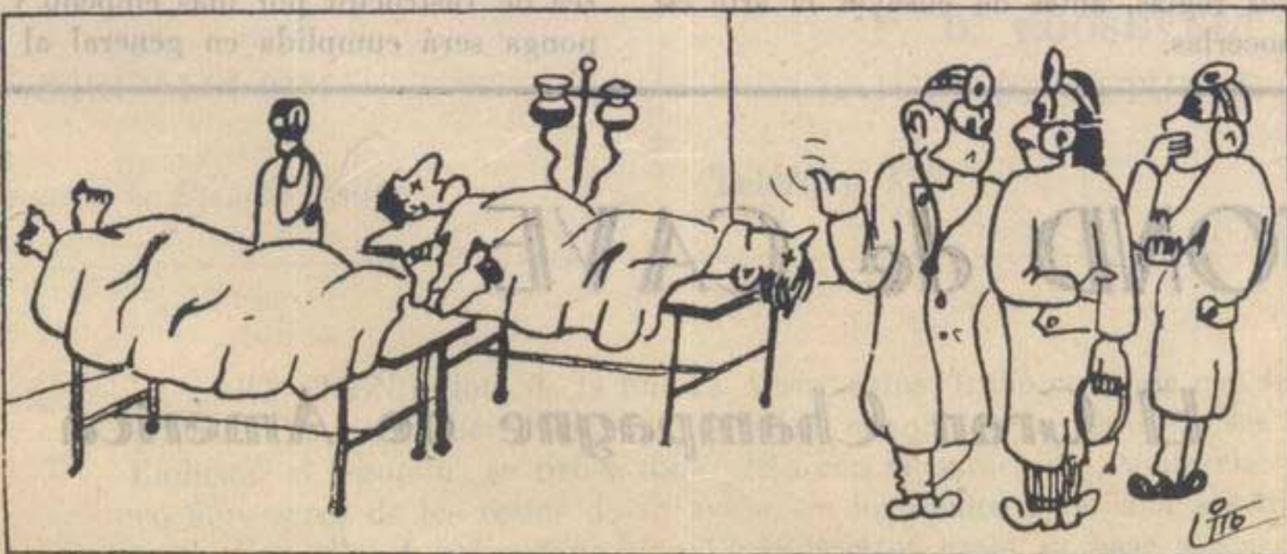
Hernández y Tirado Benedi sintetizan a propósito de la Escuela Unitaria todas las ventajas que tiene la permanencia de un mismo instructor, tales como, "unidad psicológica, plenitud de posesión de sí mismo por parte del maestro, óptimum en la constancia de la dirección, energía de la acción, en la uniformidad de las normas de disciplina, en la compenetración entre maestros y discípulos, identidad entre el maestro y el método y, por lo tanto, ordenación más perfecta del progreso total de educación, continuidad de la experiencia, etc."

El cambio de instructores durante el período lectivo es sumamente perjudicial pues afecta la organización pedagógica del Curso en sus mismas bases; Lombardo Radice en sus "Lecciones de Didáctica" expresa:

"La unidad es ley educativa de toda la vida. Una hacienda que cambie frecuentemente de directores y de normas; un museo en el que a cada momento varíe la disposición del material expuesto; un comercio que cambie de lugar caprichosamente, sin criterio económico; son cosas inconcebibles, es decir: negaciones de sí mismas.

"¡Y cuántas instituciones docentes fracasan en su intento de ejercitar su acción educativa sobre los hombres que forman parte de ella y sobre aquellos otros con cuyas vidas se relacionan de algún modo a causa de la versatilidad arbitraria que las domina, por lo cual en lugar de educar, deseducan".

Cada Instructor encara sus tareas en forma distinta, pese a que sigan las normas de los Manuales de Vuelo. Cada Instructor al hacerse cargo de nuevos alumnos, invierte cierto tiempo en estudiarlos, conocerlos y llegar a una completa comprensión. Normalmente las explicaciones prácticas de vuelo son abreviadas por numerosos sobreen-



¿NO CREEN UDS. QUE NOS EQUIVOCAMOS AL ARREGLAR ESTOS DOS ACCIDENTADOS ?

tendidos entre el Instructor y sus Alumnos. Esos sobreentendidos son esencialmente personales.

La renovación frecuente de los Instructores resta oportunidad a los buenos, de realizar una correcta formación del piloto, pues ella es función del tiempo. Cuando el alumno cambia de Instructor se desadapta y su aprendizaje se desorganiza. El perjuicio es mayor cuando un Instructor capaz es reemplazado por otro menos eficiente. El Alumno tiene tendencia a comparar. Puede desorientarse cuando la unidad de doctrina no existe respecto a una maniobra de pilotaje. Intentará tal vez descubrir su propia verdad.

El cambio frecuente diluye la responsabilidad técnica y pedagógica de la formación del piloto, reduciendo las posibilidades de la fiscalización del trabajo y rendimiento. Siendo la imitación un procedimiento de enseñanza, al cambiar de Instructor cambiamos de ejemplo (de modelo).

En consecuencia: un Instructor no debe ser separado de sus Alumnos hasta que se haya terminado el Curso respectivo. Es necesario buscar de no interrumpir la Instrucción de vuelo por ningún concepto, el tiempo perdido para la Instrucción es el que verdaderamente no se recupera jamás, y que incide en forma negativa notoriamente, en el desarrollo de la misma.

El Manual del Instructor de Vuelo (Manual de Vuelo 1-10) en su capítulo I, numeral 9, expresa: "Una adecuada continuación en el proceso de Instrucción de manera que una maniobra lleve a la otra".

Un Instructor de Vuelo debe reunir determinadas condiciones. Estas pueden ser naturales o adquiridas. Lo primero es la excepción, lo segundo se obtiene mediante preparación especial, voluntaria o impuesta.

El antedicho Manual en su capítulo I, págs. 9 y 10, establece como primera condición que el Instructor de Vuelo debe:

"1) Hacer un estudio cuidadoso y un análisis del arte de Instruir".

Si Instruir es un arte, como todo arte tiene sus reglas, y esas reglas, antes de ensayar el arte es preciso conocerlas.

"2) Poseer una técnica de vuelo sólidamente basada, y un completo conocimiento del arte y ciencia de volar".

Luego en ocho párrafos más exige del Instructor, lo que a continuación se resume:

"Habilidad y paciencia, habilidad para inspirar confianza en el alumno, para inspirarle amor al vuelo, para convencerlo de que es necesaria una buena Instrucción; empleo de mejores métodos de Instrucción, etc."

"Al analizar al Alumno, el Instructor debe buscar: ciertas inhibiciones ocultas, temores y engaños y tratar de eliminarlos. Debe idear procesos y ejercicios adaptables a cada Alumno en particular".

Eso lleva tiempo para el Instructor, si además de su cometido tiene otras funciones que desempeñar, su labor será restringida, por lo tanto no se cumplirá este requisito que exige el Manual.

"Los deberes de un Instructor de Vuelo son tales que tendrá que poseer no sólo un conocimiento teórico en alto grado, sino que debe ser capaz también, de hacer una demostración práctica de esos conocimientos. Habrá tenido que perfeccionar su propia técnica de vuelo, sabiendo el por qué de ella. Esto requiere cualidades de análisis y síntesis; es decir la habilidad de dividir el todo de cualquier acción o maniobra en partes, explicar sus respectivas causas y efectos y luego demostrar exacta y claramente como se ajustan al todo con su relativa importancia y lugar".

Lo cual debe aprenderse en un Curso especial ya que no todos poseen esas cualidades. Hay que desarrollarlas bajo la dirección de un Instructor experto y de reconocida técnica.

"No solamente deberá mejorar su propio vuelo, sino, también adquirir un profundo conocimiento de la naturaleza humana y el control de su conducta".

"Demasiadas son las responsabilidades que tiene el Instructor para que este cumpla sus deberes al azar y con indiferencia".

Naturalmente que sin un Curso previo la tarea de Instructor por más empeño y voluntad que ponga será cumplida en general al azar. La pro-

FOND de CAVE

El Gran Champagne de América

Productores: PASSADORE, CARRAU Y MUTIO S. A.

HORIZONTALES

- 1 A—Parte de las aves.
- 5 A—Adverbio de tiempo.
- 11 A—Enojo, cólera.
- 1 B—Gracia, también utensilio de mesa.
- 8 B—Signos del alfabeto. (Plural)
- 1 D—Nombre de mujer.
- 11 D—Dos.
- 3 E—Hidrato de calcio.
- 9 E—Pronombre demostrativo (Fem.)
- 1 F—Curar.
- 8 F—Lugar sin vegetación arborea en un bosque, calvero.
- 1 G—Paraje que da lugar al tránsito en un maso montañoso o corriente de agua.
- 7 G—Última letra del abecedario.
- 10 G—Agustín (famoso compositor musical, mexicano).
- 1 H—Que se puede percibir por el olfato.
- 10 H—Parte delantera de un navío.

Cruceigrama

por *Coog*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A	A	L	A		A	N	T	E	S		I	R	A
B	S	A	L	E	R	O		L	E	T	R	A	S
C	E												A
D	A	N	A								P	A	R
E			C	A	L				E	S	A		
F			S	A	N	A	R		C	L	A	R	O
G	P	A	S	O			Z			L	A	R	A
H	O	L	O	R		M		C		P	R	O	A
I				M			O	L	A		I		
J		E	M	A			R	O	N		C		A
K			A	L			R	E	A		A		
L		P	R	E	S			S	O	R			D
M			S	E					N	A			O

- 13 A—Voz del verbo asar.
- 3 D—Adverbio de modo.
- 11 D—Detener algo, frenar un movimiento.
- 4 E—Fuera de lo normal. (Plural).
- 5 E—Nota musical.
- 9 E—Idem que 8-A.
- 10 E—Voz del verbo salpicar.
- 2 F—Cloruro de Sodio.
- 12 F—Metal precioso.
- 1 G—Río del Italia (Norte).
- 7 G—Última letra del abecedario.
- 13 G—Vocal repetida.
- 6 H—Nombre con que se designa en Brasil a ciertas elevaciones de terreno.
- 8 H—Cabellos blancos.
- 7 I—Alabe.
- 3 J—Extensión de agua salada.
- 12 J—Primera letra del alfabeto.
- 5 L—Idem que 4-M.
- 9 L—Terminación de aumentativo.
- 12 L—Primera nota de la escala musical.

VERTICALES

- 1 A—Voz del verbo asear.
- 5 A—Terminación verbal de infinitivo.
- 6 A—Negación.
- 8 A—Artículo determinado, masculino.
- 9 A—Voz del verbo saber Presente de Indicativo.
- 11 A—Trasladarse de un lugar a otro.
- 12 A—El sol entre los antiguos egipcios.

(Solución en la última página)

JUVENTUD

(FRAGMENTO)

JUVENTUD es valor. Fé en la victoria
Ver la vida y la muerte de igual modo
Juventud es pensar. Soñar la gloria
¡No tener nada y ofrecerlo todo!

Juventud es amar. Los ruiseñores
Cantando al padre Sol. La vida intensa
Confundir las mujeres con las flores
Saber sufrir y perdonar la ofensa.

Juventud es triunfar. El gesto, airado
Contra la sombra criminal y loca
¡Es caer con el cuerpo destrozado
Llevando una sonrisa entre la boca!

Juventud es verdad. La roja entraña
Palpitante con sangrienta esfervecencia
¡Morirse de dolor en la montaña
Antes que traficar con la conciencia!

Juventud es saber cada mañana
una nueva lección desconocida
Saberlo todo, porque todo encarna
La conjunción suprema de la vida.

Juventud es saber que en este mundo
Eternamente todo se transforma
Es saber que en las horas de pelea
¡Mueren los hombres, pero no la forma!
¡Muere la forma, pero no la idea!

Juventud es la luz, el rayo eterno
Que va dejando tras de sí las huellas
¡Ver surgir las ideas del cerebro
Como si fuera una explosión de estrellas!

Juventud es presente y es mañana;
El porvenir que con el hoy se envuelve
¡El único son de la campana
del Tren expreso que se va y no vuelve!

— Ovidio Rernández Ríos

*¿Quién no ha pasado por ella?
Y Ovidio Fernández Ríos, ha si-
do uno más, pero su paso no fué
en vano, ya que generosamente
nos brinda en este poema, algo
de lo que sin duda es la suya.*

*En este trozo fluyen frases co-
mo mandamientos al culto de la
juventud; frases que desbordan
de una belleza humana, y en don-
de los jóvenes de hoy debieran
allegarse, no pensando que al ha-
cerlo se tildan de anticuados;
¿confundir juventud con "sno-
bismo"?, ese es el error de casi
todos, y lamentablemente va más
allá, dejando de lado la parte
e motiva, relegándola de una ma-
nera tal que hasta se avergüen-
za de tropezar con ella. No se
puede hablar de ideales, cuando
se desconoce el Ideal; ni tampoco
nombrar a la conciencia cuando
se escapa de ella. Debemos hacer
lo que siempre nuestro temor nos
reprime, porque Juventud es fé
y ansia de llegar a lo desconoci-
do con un espíritu sano, lleno
de voluntad.*

*Volvamos la mirada a quienes
como Ovidio Fernández Ríos, nos
ofrece algo tan valioso, como el
alma, tan desinteresadamente; tal
vez digan que esa espontaneidad
es inherente sólo a los poetas, pe-
ro es que éstos tienen el espíri-
to eternamente joven. Seamos en-
tonces poetas en todos los actos
de nuestra vida, entonando los
versos del amor y del ideal hu-
manos.*

Cad. Julio Botta Fedullo

JULIO MOSEN nació en Mariency, aldea de Sajonia, el 8 de Junio de 1803. Su padre fué maestro de escuela, y hombre dotado de facultades superiores al modesto cargo que en dicha aldea desempeñaba. El joven Mosén recibió, por lo tanto, una educación rudimentaria, sólida, y pasó a completar sus estudios a la universidad de Jena. La muerte de su padre y la necesidad en que se vió de mantener a su familia, fueron causa de que suspendiese por algún tiempo sus estudios, que prosiguió en Leipzig. De regreso, de un viaje a Italia, se estableció en Dresde; abrió su bufete de abogado, y no tardó en conquistarse una sólida reputación. En 1840, la universidad de Jena le confirió el título de doctor en filosofía. En 1844 fué llamado al teatro de Oldemburgo, de cuya di-

JULIO MOSEN

rrección se encargó con el título de Consejero. Debió esta distinción a varias obras líricas y dramáticas, no todas de un mérito sobresaliente, es verdad, pero exornadas todas ellas con galas de estilo, con fábulas ingeniosas y caracteres bien dibujados.

Sus principales obras son: CANTO DEL CABALLERO WASA (1831) su primera composición; AHASUERO (1838), epopeya mística del género oscuro y retumbante; POESIAS (1836), estas composiciones respiran elevados sentimientos y

amor de libertad; una de las más populares de ellas es la de LOS ULTIMOS DIEZ DEL CUARTO REGIMIENTO. Sus principales producciones dramáticas son las siguientes: NICOLAS RIENCI, LOS NOVIOS DE FLORENCIA, EL EMPERADOR OTHON III, WENDELIN Y HELENA, BERNARDO WEIMAR, EL HIJO DEL PRINCIPE, JUAN DE AUSTRIA, la comedia LA APUESTA, etc.

Julio Mosén goza también de gran fama como narrador. De sus cuentos y novelas, que se distinguen por su ironía delicada, su estilo natural y sencillo, los más notables son: JORGE VENLOT (1831), EL CONGRESO DE VERONA (1842), LA FLOR AZUL y LA NOSTALGIA, impresas en el periódico la URANIA, y dos tomos de novelas pastorales: SOBRE EL CESPED.

Los últimos Diez

JURAMOS en Varsovia mil valientes
no disparar en la ardua lid sagrada
Ni un solo tiro, y atacar vehementes
Con bayoneta en el fusil calada.
Polonia, en medio del mayor tormento,
No olvida nunca al cuarto regimiento.

Y cuando en torno a Praga combatimos,
Ni un solo tiro, ni uno disparamos;
Y cuando el opresor allí rendimos,
Con nuestras bayonetas le arrollamos.
Praga dirá con qué guerrero aliento
Vertió su sangre el cuarto regimiento.

Y cuando el enemigo muerte horrenda
Nos disparaba en Ostrolenka fiero,
Las bayonetas nos abrieron senda
Por donde herir su corazón artero.
No olvidará Ostrolenka el ardimiento
Ni el arrojó del cuarto regimiento.

Aunque en las filas se ensañó la muerte,
Con nuestra bayoneta no cejamos;

Y aunque adversa en la lid nos fué la suerte
Ni un tiro, ni uno solo disparamos.
Allá do corre el Vístula sangriento
Virtió su sangre el cuarto regimiento.

La amada patria ¡ay triste! está perdida.
No preguntéis quién busca su derrota.
¡Ay de tus hijos, tierra desvalida,
De cada herida roja sangre brota!
Si preguntais quién sufre más tormento,
Dirá Polonia; el cuarto regimiento.

Adiós, hermanos, que en la lid rendidos
Vimos caer luchando a nuestro lado.
Aún vivimos nosotros malheridos.
La patria ha muerto; así lo quiso el hado.
Dios nos depare fin menos cruento:
No hay más que diez del cuarto regimiento.

De un día al pardo albor diez granaderos
De Prusia traspusieron la frontera,
Tristes marchando, adustos y severos.
Se oye un ronco: "¿Quién?" Con pena fiera
Uno responde: "Sin hogar ni aliento,
Diez hombres son del cuarto regimiento".

— Julio Mosen

La conciencia humana tiene el arcano por frontera, al ideal por astro, a la inmortalidad por patria.

Si no habéis profundizado el arcano, deteneos en esa frontera; si os ilumina el astro, no pidáis consejo a las tinieblas; no habéis abandonado el mundo dejad pues en paz patria eterna a do no llegan las aberraciones de la combatida tierra!

— E. ACEVEDO DIAZ



LA ENVIDIA

La envidia tiene su virtud: reconocer superioridad al envidiado.

LA ENVIDIA es la melancolía de unos por el bien de los otros.

Inconformidad consciente del espíritu, que desea algo ajeno.

Vehemencia saturada de rencor, agudizada por la tortura de la impotencia.

Impaciencia porque fenezca en aquél, lo que queremos que viva para éste.

Es el egoísmo en su estado más avanzado.

Un cultivo propicio para la intriga.

El vientre engendrador de la discordia.

Zanja que lleva en su seno toda la maldad humana, ensañándose en verter sus aguas sucias y pestilentes en el lago de la virtud.

Hipocresía aristocrática, que con arte exquisito y refinado, disimula el veneno que inyecta a cada paso, con el instrumento de su educación.

Pasión baja y degradante, cuyo fin es envilecer y deshonar.

Monstruo que corroe el corazón.

Nace de la incapacidad.

Crece en la imaginación.

Se alimenta del bienestar ajeno.

Se consuela con la desgracia de los otros.

Su goce llega cuando el mal de los demás está presente.

Se aleja, convirtiéndose en huracán de odios, si sus proyectos se frustran.

Se siente en principio como desdén, luego arrebata imperceptiblemente, convirtiéndose en antipatía, tanto más intensa cuanto menos pueda hacer o tener lo que hacen o tienen los demás.

La justicia que le hacen a los otros, la cree como hurto propio. De ahí su abnegación a todo lo que vale con excepción de ella.

Su graduación es en el primer momento inquietante, después se afianza, echa raíces y se profundiza, acabando por esparcirse por todo su ser.

Si se le desprecia, se vuelve violenta y agresiva, haciéndose insoportable a medida que sus deseos se ven imposibilitados, llegando a alcanzar momentos críticos de paroxismo. En este estado de desenmascaramiento es un enemigo formidable y peligroso. Su psiquis: sólo trabaja para destruir y aniquilar.

En muchas ocasiones, la ambición de los hombres por sobresalir, no es más que envidia disfrazada. Máscara que irrita, haciendo a los que la poseen eternos desconformes y desgraciados perennes.

El envidioso es un ser despreciable y abyecto. Su cuerpo se torna lívido, pálido, desfalleciente, endeble y demacrado.

Su espíritu, melancólico, taciturno, mohino, agriado y sombrío.

El sueño huye de sus ojos al enterarse del bien

del prójimo. La felicidad de los demás aumenta su furor, haciéndose así su propio verdugo. Su mirada va hacia los que están por encima de él. Bajo el vértigo de esta pasión dominante y tiránica es un desesperado.

La envidia no tendría razón de ser, si la humanidad se conformara con sus designios.

Francisco Pérez Rionda

S A B E R V I V I R

El hombre es lo que son sus pensamientos

SI aparecen en vosotros la preocupación, la inquietud, el desaliento, la envidia, eliminadlos sistemáticamente y fijad la atención en otro asunto que os absorba y os interese; así desarrollaréis la revisión de vuestros pensamientos vacíos y vagabundos, que están desprovistos de fuerza y acción. Sois lo que son vuestros pensamientos y vuestros sentimientos. Por sentimientos entiendo deseos, apetitos, pasiones. El hombre, en efecto, es una inteligencia a la par que un ser afectivo, dotado de voluntad. Digo "voluntad" para indicar la facultad de realización; pero, en realidad, son la inteligencia y el sentimiento los que hacen obrar. Los que nos impulsan a la acción son las ideas fuertes y los sentimientos poderosos que nacen de estas ideas.

"Aprended, pues, a desechar los pensamientos penosos (inquietud, temor, preocupación, envidia). Si padecéis un acceso de humor negro, procurad adoptar la actitud alegre y gozosa, que vuestro estado de alma cambiará. Tomad un libro impregnado de optimismo y de valentía: al principio leeréis maquinalmente; pero si hacéis un esfuerzo para fijar vuestra atención en esta lectura, poco a poco cambiará el curso de vuestros pensamientos; volverá la calma como el sol aparece entre las nubes".

*(De "El Camino de la Dicha",
de Victor Pauchet)*

Máximas y aforismos sobre el libro

La lectura engrandece el espíritu, alegra el ánimo, estimula la educación, caldea el pensamiento y detiene en su carrera los sentidos turbios.

R. Alfonso

★

Una casa sin libros es como un jardín sin flores.

Amicis

★

El saber difiere tanto de la ignorancia como la vida de la muerte.

Aristóteles

★

Examinar libros, buscarlos, ojearlos, es una grata ocupación.

Azorin

za relegar en una casa aparte a aquella pobre madre, sino que lleva su crueldad hasta el punto de privarla también de la vista de su hija.

Sino que "crueldad, no; crueldad, no": protesta de súbito en sus visitas a los señores de Valdana la señora Frola, poniendo sus manecitas delante, verdaderamente afligida de que se pueda pensar esto de su yerno. Y se apresura a decantar todas las virtudes de él, a decir de él todo el bien imaginable: qué amor, cuántos cuidados, qué atenciones tenía, él, no sólo para su hija, no, sino también para ella, sí, sí, para ella misma, diligente, desinteresado... ¡Ah, no, cruel no, por favor! Es sólo esto: que quiere toda, toda para él, a su mujercita, hasta el punto de que el señor Ponza, aun el amor que aquella hija debe tener (y él lo consiente, ¿cómo no?) a su madre, quiere que le llegue, no directamente, sino, a través de él por medio de él, esto es. Sí, puede parecer crueldad esta manía, pero no lo es; es otra cosa, otra cosa que ella, la señora Frola, entiende muy bien y se lamenta de no saber expresar. Temperamento, eso es... pero, no; acaso una especie de dolencia... ¿Cómo decirlo? ¡Dios mío, basta mirárselo en los ojos! Producen a primera vista una horrible impresión aquellos ojos, tal vez, pero lo dicen todo a quien, como ella, sabe leer en ellos; la plenitud encerrada en ellos descubre todo un mundo de amor, en el cual la mujer debe vivir sin salirse de él lo más mínimo, y en el que no debe entrar nadie más, ni aún su misma madre. ¿Celos? Sí, quizá; pero es una definición vulgar de esta totalidad exclusiva de amor. ¿Egoísmo? Pero es un egoísmo que se da por entero, como un mundo, a la mujer propia. Egoísmo, en el fondo, sería quizá que quisiera ella forzar este cerrado mundo de amor e introducirse violentamente en él cuando ella sabe que su hija es feliz adorada de este modo. Esto debe bastar a una madre. Por lo demás, no es ni pizca de verdad que ella no la vea, que no vea a su hijita. Dos o tres veces al día la ve: entra en el corral de la casa, toca la campanilla, e inmediatamente su hija se asoma allá arriba.

—¿Cómo estás, Tildina?

—Bien, mamá, ¿y tú?

—Como Dios quiere, hijita mía. ¡Abajo, abajo el cestillo!

Y en el cestillo, una carta de dos palabras con las noticias el día. Y bien; le basta esto. Dura ya cuatro años esta vida, y a ella está ya habituada la señora Frola. Resignada, sí. Y casi no sufre ya.

★

Como es fácil comprender, esta versión de la señora Frola, este hábito que ella dice haber hecho de su martirio, redundando en desprestigio del señor Ponza, tanto más cuanto más ella pretende excusarle con su largo discurso.

Con verdadera indignación, por tanto, y, ¿por qué no decirlo?, con miedo, las señoras de Valdana, que han recibido la primera visita de la señora Frola, acogen un día después el anuncio de

otra visita inesperada del señor Ponza, que les ruega le concedan dos minutos sólo de audiencia para una "ineludible declaración", si es que no les causa molestia.

Con la cara sofocada, casi congestionada, los ojos más duros y más téticos que nunca, un pañuelo en la mano que ciega por su blancura, igual que los puños y el cuello de la camisa, sobre el negro de la piel, de la pelambreira y del vestido, el señor Ponza, enjugándose de continuo el sudor que le corre de la frente estrecha y de las mejillas violáceas, no por el calor, sino por la violencia evidentiísima del esfuerzo que hace sobre sí mismo, y por el cual también le tiemblan las gruesas manos de largas uñas, de estar en aquella sala, delante de aquellas señoras que le miran casi con terror, pregunta, ante todo, si la señora Frola, su suegra, ha estado a visitarlas el día anterior; luego, con pena, con esfuerzo, con agitación cada vez creciente, interroga si ha hablado de su hija y si ha dicho que él le impide en absoluto ver a su madre y salir de su casa.

Las señoras, al verle tan agitado, como es fácil imaginar, se apresuran a responderle que la señora Frola les ha hablado, es verdad, de aquella prohibición de ver a su hija, pero también les ha dicho todo el bien posible e imaginable de él, hasta el punto no solo de excusarle, sino también de no atribuirle sombra alguna de culpa por aquella prohibición.

Pero, en lugar de tranquilizarse con aquella respuesta de las señoras, el señor Ponza se agita más, los ojos se le vuelven más duros, más fijos, más téticos; las gruesas gotas de sudor más espesas; y, por fin, haciendo un esfuerzo todavía más violento sobre sí mismo, viene a parar a su "declaración ineludible".

La cual es ésta, sencillamente: que la señora Frola, pobrecita, no lo parece, pero está loca.

Loca desde hace cuatro años, sí; y su locura consiste precisamente en creer que él no quería permitirle ver a su hija. ¿Qué hija? Ha muerto, ha muerto hace cuatro años su hija; y la señora Frola, justamente por el dolor de esta muerte, se ha vuelto loca; afortunadamente se ha vuelto loca, ya que la locura ha sido para ella el consuelo de su desesperado dolor. Naturalmente, no podía consolarse sino así, esto es, creyendo que no es verdad que su hija ha muerto, y, por el contrario, que es él, su yerno, el que no quiere dejársela ver más.

Por puro deber de caridad hacia una infeliz, el señor Ponza alimenta desde hace cuatro años, a costa de muchos y graves sacrificios, esta piadosa locura; tiene, con dispendio superior a sus fuerzas, dos casas: una para sí, otra para ella; y obliga a su segunda mujer, que por fortuna, caritativamente se presta voluntaria a ello, a alimentarle también esta locura. Pero, en fin, caridad y deber hasta cierto punto; pues, por su calidad de funcionario público, el señor Ponza no puede permitir que se crea de él, en la ciudad, esta cosa

cruel e inverosímil: que él, por celos, o por otra razón, prohiba a una pobre madre que vea a su hija.

Declarado esto, el señor Ponza se inclina ante el estupor de las señoras y se va a la calle. Pero no han tenido tiempo las señoras de reponerse de este estupor, cuando reaparece la señora Frola, con su aire dulce de vaga melancolía, a pedir mil perdones, si es que, por culpa suya, las buenas señoras han experimentado algún susto por la visita del señor Ponza, su yerno.

Ya la señora Frola, con la mayor sencillez y naturalidad del mundo, declara, a su vez, pero en gran reserva, ¡por caridad!, porque el señor Ponza es un funcionario público, y precisamente por esto ella la primera vez se ha abstenido de decirlo, sí, que podría perjudicarle en su carrera seriamente; el señor Ponza, pobrecito —bonísimo, bonísimo, intachable secretario del gobierno, cumplido, preciso en todos sus actos, en todos sus pensamientos, adornado de tanta buena cualidad— el señor Ponza, pobrecito, en este único punto no... no razona, vamos; el loco es él, pobrecito, y su locura consiste precisamente en esto: en creer que su mujer ha muerto hace cuatro años y en andar diciendo que la loca es ella, la señora Frola, que cree todavía viva a su hija. No, no lo hace por cohonestar en cierto modo delante de las gentes sus celos casi maniáticos y aquella cruel prohibición suya de que ella vea a su hija, no; él cree, cree en serio, el pobrecito, que su mujer ha muerto y que ésta que tiene consigo es una segunda mujer. ¡Caso lamentabilísimo! Porque es muy cierto que, a causa de su exagerado amor, este hombre estuvo hace tiempo en peligro de destruir, de matar a su joven y delicada mujercita; tanto, que hubo necesidad de quitársela a escondidas y encerrarla, sin que él lo supiese, en una casa de salud. Pues bien, el pobre hombre, que ya también por aquel frenesí de amor tenía gravemente alterado el cerebro, se volvió loco: creyó que la mujer se le había muerto de veras; y esta idea se le fijó de tal modo en el cerebro, que no nos fué posible quitársela, ni aun cuando, volviendo cerca de un año después, y tan lozana como antes, su mujercita, se la volvimos a presentar. La creyó otra; tanto, que se tuvo, con la ayuda de todos, parientes y amigos, que simular un segundo matrimonio, que le ha devuelto plenamente el equilibrio de sus facultades mentales.

Al llegar aquí, la señora Frola manifiesta tener alguna razón para sospechar que su yerno ha vuelto por completo a su juicio, y que finge, no obstante, creer que su mujer es una segunda mujer, a fin de conservarla así toda para él, sin contacto con nadie, porque quizá aún le ataca de vez en cuando el miedo de que puedan de nuevo sustraérsela.

Claro que sí. ¿Cómo explicar, si no, todos los cuidados, las atenciones que tiene para ella, su suegra, si verdaderamente creyese él que es una segunda mujer la que está consigo? No debería

sentirse obligado a tantos miramientos con una que, de hecho, no sería ya su suegra, ¿no es verdad? Se comprende que la señora Frola dice esto, no para demostrar aún mejor que el loco es él, sino para probarse también a sí misma que su sospecha es fundada.

—Y entretanto —concluye con un suspiro, que sobre los labios se le convierte en una dulce trisísima sonrisa— entretanto la pobre hija mía ha de fingir que ella no es ella, sino otra; y yo también me veo obligada a fingirme loca por creer que mi hija sigue aún viva. Me cuesta poco, gracias a Dios, porque mi hija ahí está, sana y llena de vida; la veo, le hablo; pero estoy condenada a no poder vivir junto a ella y también a verla y a hablarle desde lejos, porque él pueda creer o fingir que mi hija, ¡Dios nos libre!, está muerta, y que la que tiene consigo es una segunda mujer. Pero vuelvo a decir, ¿qué importa si con este pacto hemos logrado devolver la paz a ambos? Sé que mi hija es adorada y está contenta; la veo, le hablo; y me resigno, por amor a ella y a él, a vivir así y a pasar también por local. Paciencia, señora mía...

★

Y ahora, digo: ¿no os parece que en Valdana nos esté indicando permanecer con la boca abierta y mirarnos unos a otros en los ojos, como insensatos? ¿A quién creer de los dos? ¿Quién es el loco? ¿Dónde está la realidad? ¿Dónde el fantasma,

Podría decirlo la mujer del señor Ponza. Pero no hay que fiarse si delante de él dice ella que es la segunda mujer, como tampoco se puede uno fiar si, delante de la señora Frola, confirma que es su verdadera hija. Se debería tomarla aparte y a los cuatro vientos hacerle decir la verdad. No es posible. El señor Ponza —sea o no él el loco— es realmente celosísimo y no permite a nadie que vea a su mujer. La tiene allá arriba, como en prisión, bajo llave; y este hecho habla, sin duda, en favor de la señora Frola; pero el señor Ponza dice que se ve obligado a obrar así, y que su misma mujer también se lo impone, por miedo de que la señora Frola se les meta en casa de improviso. Puede ser una excusa. Es, además, un hecho que el señor Ponza no tiene ni siquiera una criada en su casa. Dice que lo hace por economía, obligado como está a pagar el alquiler de dos casas, y se somete por esto a hacer por sí mismo la compra diaria; en tanto, su mujer, que a decir de él no es la hija de la señora Frola, se somete, asimismo, por piedad hacia ésta, es decir, hacia una pobre vieja que fué suegra de su marido, a atender a los quehaceres de la casa, aún a los más humildes, privándose de la ayuda de una criada. A todos les parece esto demasiado. Pero también es verdad que este estado de cosas puede explicarse, si no por la piedad, por los celos de él.

Entretanto, el señor gobernador de Valdana se ha declarado satisfecho con la declaración del Sr.

(Continúa en la pág. sigte.)

LA SUEGRA Y EL YERNO— (Continuación)

(Viene de la pág. anterior)

Ponza; mas, ciertamente, el aspecto, y, en gran parte, la conducta de éste no deponen en su favor, al menos en el concepto de las señoras de Valdana, más propensas todas ellas a prestar fe a la señora Frola. Esta, en efecto, viene presurosa a enseñarles las cartitas afectuosas que le echa abajo, en el cestillo, la hija, y también otros muchos documentos privados, a los que, sin embargo, el señor Ponza niega todo crédito, diciendo que le han sido falsificados y remitidos para confirmarla en el piadoso engaño.

Cierto es esto, de todas maneras: que demuestran ambos, el uno para la otra, un maravilloso espíritu de sacrificio, muy conmovedor; y que cada uno tiene para la presunta locura del otro la consideración más exquisitamente piadosa. Razo-

nan ambos a maravilla; tanto, que en Valdana a nadie le habria venido a las mientes decir que cualquiera de ellos era loco, si no lo hubieran dicho ellos mismos: el señor Ponza, de la señora Frola, y la señora Frola, del señor Ponza.

La señora Frola va a menudo a buscar a su yerno al gobierno para pedirle algún consejo, o le espera a la salida para hacerse acompañar de él a cualesquiera compras, y mucho más a menudo, por su parte, en las horas libres, y todas las tardes, el señor Ponza va a buscar a la señora Frola al cuartito amueblado; y cuando, alguna vez, por acaso, el uno se tropieza con el otro en la calle, inmediatamente, con la mayor cordialidad, se juntan; él le da la derecha, y, si se cansa, le ofrece el brazo, y van así, juntos, entre el enojo airado y el estupor y la consternación de la gente que los estudia, los analiza, los espía y, ¡nada!, no logra de ningún modo comprender cuál de los dos es el loco, dónde está el fantasma, dónde la realidad.

SASTRERIA

CIVIL Y MILITAR

LA ACADEMIA

Créditos



GARIBALDI 2316

Frente a la Escuela Militar

BIANCHI Hnos.
y PAGLIA

CONCESIONARIOS



AUTOMOVILES

CAMIONES

MAQUINAS AGRICOLAS



F. D. ROOSEVELT

y 18 DE OCTUBRE

Teléfono 170

PANDO

ART CHEN, piloto de la Fuerza Aérea china, trabó combate con tres japoneses. Ya había derribado uno de ellos, cuando se le agotaron las municiones. Embistió al segundo; se tiró a toda prisa con el paracaídas, y aterrizó sano y salvo muy cerca de los restos de su avión, en los cuales halló una ametralladora intacta. Con ella al hombro anduvo 12 kilómetros hasta su base aérea. Se presentó al general Claire Chennault y, mostrándole su arma, le dijo:

—¡Mi general! ¿Podría darme otro avión para mi ametralladora?



Rincón de Poemas

— Por Julio César —

OFRENDA

Si en un soneto pudiera reunir
los pensamientos como poeta.
Si cada frase de mi decir
Pintara del alma cada faceta.

Y como el nombre en el granito quedara
Grabado el espíritu en un verso.
Y al correr de la pluma se estampara
El sutil amor que hay dentro nuestro.

Para burlar del mundo los desvíos
Concretando en el verso el sueño mío,
Lo haría en la noche cuando estás dormida.

Y temeroso de causarte agravio,
Lo dejaría muy cerca de tus labios
Como ofrenda suprema de mi vida.

Mi vida es una estrella
errante y vagabunda,
que en el inmenso universo
no sabe do parar,
va dejando a su paso
una tenue espuma,
como nostálgica bruma
de embrujado mar.

¿Qué mundo ha cruzado
en su peregrina ruta?
¿Cuántas ilusiones
creó al pasar?

IDEAL

¡Oh! mujer ideal que ha tiempo espero;
Que obsesiona mi mente,
Ideal soñado por mi espíritu inquieto.

Mujer que adora mi alma
Forma que quiere mi sexo
Mística sombra que sin ella muero

Lejos de mí, más te deseo.

Lucho por encontrarte, mas me pierdo,
Como se pierde un hombre en el desierto

Y así espero... espero...

Si llegaras al fin de terciopelo
En la quietud de la noche, para turbar mi
(desvelo.

Si llegaras como el hada salvadora
Flotando en el espacio de las horas

De mi lira un himno ha de brotar
Y mis versos todos para ti serán.

Y al elevar los ojos hacia el cielo
Han de decir en un postrer esfuerzo
¡Madre! ha tocado a fin mi desconsuelo.

MI VIDA

Pálidas mariposas
en una noche de luna
nacidas en la cuna
de un femenino suspirar.

Mi vida seguirá estrella,
vagabunda... errante...
que más da,
si por cada instante que pasa
será más bella,
y por cada distancia que atraviesa
nuevos rumbos iluminará.

Cadete Julio Botta Fedullo

PINTURAS
ESMALTES
BARNICES

GRANITOL

Tradición en pintura
Tradición en calidad

Fabricantes:

RAMON BARREIRA e Hijos



Algún día...

¿Acaso por tí no muero?
 ¿Acaso hubo algún día
 en que tuve la osadía
 de decirte: ¿no te quiero?

¿Cuándo tu cercanía
 no me llenó de alborozo,
 y a mi espíritu lloroso
 no lo tornó en franca alegría?

¿Cómo quieres que te diga
 que mi amor es infinito,
 aunque te hagas un mito
 a mis ansias sin fatiga?

¿Cómo haré en unas rimas
 para que tú lo comprendas,
 que te he dejado en prenda
 mi amor que tanto lastima?

Más... ¡OH QUERIDA LICENCIA!
 aunque me quieres tan poco,
 mi amor sigue siendo loco
 y te esperaré con paciencia.

Cad. Humberto Cócara



Miren como un dibujante,
 nos muestra aquí la emoción,
 que produce equitación,
 en un joven aspirante.

Como todo buen soldado,
 como todo buen jinete,
 al equino, con filete,
 lo lleva bien dominado.

Así el futuro piloto
 de la Escuela de Aviación,
 vuela haciendo equitación,
 aunque quede todo roto.



PRODUCTOS QUIMICOS
 Y MATERIAS PRIMAS
 PARA INDUSTRIAS

Compañía Química Uruguay S. A.

Fábrica: CARLOS A. LOPEZ 3931
 Teléfono 22-03-57
 Oficinas y Depósitos:
 GENERAL PALLEJAS 2562
 esquina ENTRE RIOS

Teléfono: 2-30-26
 Casilla de Correo 328

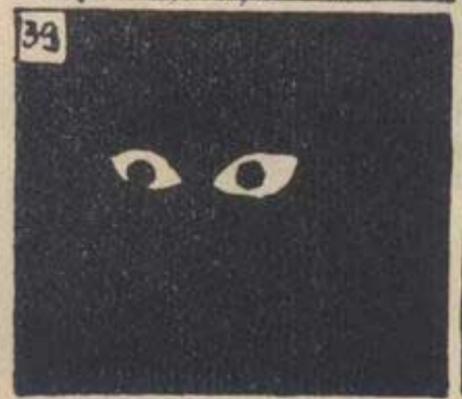
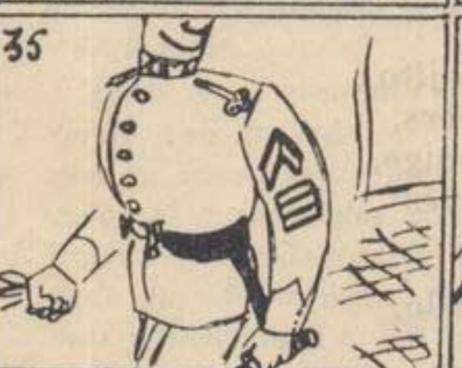
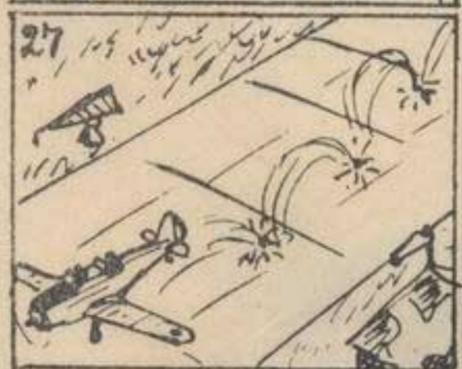
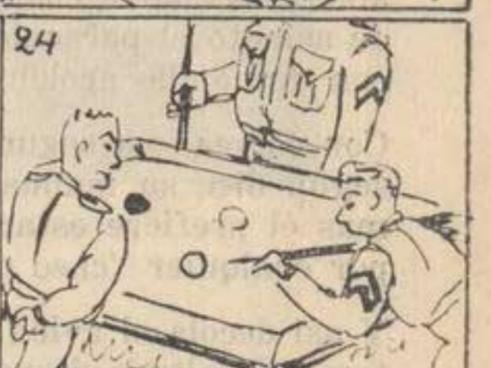
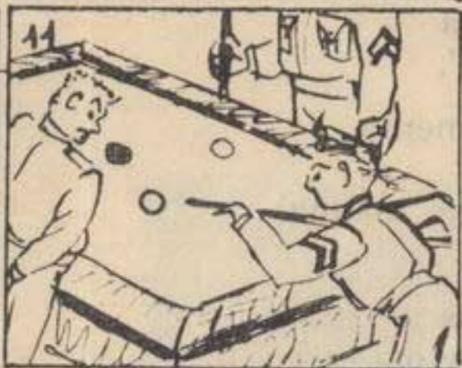
Dirección Telegráfica:
 QUIMUR - Montevideo

He aquí como uno de nuestros dibujantes nos muestra las principales etapas de nuestra carrera:

- 1) Examen de ingreso.
- 2) El primer día.
- 3) Entrega de equipo.
- 4) El primer rape.
- 5) La primera formación.
- 6) El primer almuerzo.
- 7) El segundo almuerzo.
- 8) El fusil.
- 9) La primer quedada.
- 10) La primer guardia.
- 11) Juegos en el casino.
- 12) La gimnasia.
- 13) La primer salida de uniforme.
- 14) Período de exámenes.
- 15) Vacaciones.
- 16) Comienzo del año.
- 17) El primer desfile.
- 18) Juegos en el casino.
- 19) El ansia de volar.
- 20) Las clases de equitación.
- 21) Período de estudio para exámenes.
- 22) Exámenes aprobados.
- 23) El cadete de 1er. año.
- 24) Juegos en el casino.
- 25) El traje de vuelo.
- 26) El primer vuelo.
- 27) El primer aterrizaje.
- 28) El primer vuelo solo.
- 29) "Felicitaciones" de los compañeros.
- 30) El cadete de 2º año.
- 31) Acrobacia.
- 32) Formaciones.
- 33) Raids.
- 34) Dominio del avión.
- 35) El cadete de 3er. año.
- 36) Juegos en casino.
- 37) El entrenador avanzado At. 6.
- 38) La nueva velocidad.
- 39) Vuelo nocturno.
- 40) Estudio para los exámenes.
- 41) El día tan ansiado.
- 42) Fiesta en honor de los que se van.

Cad. Jorge Martínez Lavaggi





El Primer Vuelo



LEGADO a cadete el “panza”
a primero por más datos,
cristaliza la esperanza
de volar un “aparato”.

Se siente ufano y comenta
en tono de bailarina,
que está estudiando un manual
referente a la cabina.

Y así se pasan los días
tragando ese mamotreto,
que al final ya se lo sabe
de cabo a rabo completo.

Entonces viene lo lindo,
va a efectuar el primer vuelo,
o dicho en otras palabras:
se verá lejos del suelo.

Se sube a un lindo “aparato”
abierto a cuatro costados,
de asiento el paracaídas
con dunlopillo acolchado.

Con correas va seguro,
según dice su manual,
mas él prefiere estar suelto
por cualquier “caso casual”.

Y así decola el avión
tomando altura despacio,
y el cadete aprecia así
la inmensidad del espacio.

De pronto una voz humana
lo hace salir de su ensueño,
haciéndole ver entonces
que el cielo no tiene dueño.

El instructor muy dispuesto
le dice al cadete esto:

“Tome el comando flojito,
los pies en los paloniers,
que pronto querido amigo,
verá usted todo al revés”.

Un rápido pataleo,
un bastonazo al costado,
y el novato ya se vé
de cabeza para abajo.

Siempre creyó que era lindo
eso del “vuelo invertido”,
pero ahora que lo hizo
no parece convencido.

El horizonte está abajo
aunque la tierra está arriba,

parece cosa de cuento
o la octava maravilla.

Después de varios minutos
gira de nuevo el avión,
para su gran alegría
vuelve a normal posición.

Pero pronto esa alegría
se troca por desconsuelo,
pués el Fairchild es lanzado
en picada contra el suelo.

Se siente muy livianito
el estómago se sube,
y a sus ojos asombrados
los obscurece una nube.

La maniobra ésta es seguida
por otras lindas variadas,
el cadete no lo vé:
su vida está deshauciada.

Aún a pesar de todo
lo que acaba de pasar,
piensa que ya tiene mucho
a la gente que contar.

Y así vuelan mucho tiempo,
mucho tiempo, mucho rato,
unas veces para arriba
la mayoría hacia abajo.

El instructor le pregunta:
“¿Todo bien está allí atrás?”
Pero no tiene respuesta,
la pregunta está de más.

Entonces para afianzar
la tan grande maestría,
vuelve otra vez a volar
el avión patas arriba.

Aquí despierta el novato
con grito que llega al cielo,
pidiéndole al instructor
que no haga más ese vuelo...

“¿Por qué?” —pregunta asombrado
“¿No está amarrado al asiento?”
Claro que sí, le contesta,
pero no me queda aliento.

.....
De vuelta están en el campo
para gran satisfacción.
¡Se acabó el Renversement
el toneau y tirabuzón!

Y así termina la historia
del primer vuelo en avión:
el cadete va a “contarla”
muy ufano en el salón.

El Motor a Reacción

El principio de la propulsión a chorro es muy antiguo, su explicación la tenemos en varios objetos de uso común. Con el globo de goma que sirve de juguete a los niños, si se prueba de soltar, dejando escapar el aire por su orificio, se le ve describir una veloz y caprichosa trayectoria. Con la cámara de una pelota de fútbol sucede lo mismo. Todos estos fenómenos obedecen a la tercera ley del Movimiento de Newton, que dice: "Para toda acción hay una reacción, igual y contraria". En la Naturaleza este principio tiene su aplicación en el calamar, que toma el agua y la impele para su traslación.

Esta ley es la que se aplica en todos los tipos de *motores a reacción directa*, denominado comúnmente de *propulsión a chorro* o de *retropulsión*. Sin embargo, apesar de lo simple que es el principio, grande es a veces la confusión que se origina con motivo de los aparatos basados en él, debido a las variedades de nombres con que se les designa o basados en el combustible que utilizan. La fuente de exígeno establece esta diferencia fundamental, dando a cada tipo características netas:

- A) Los motores autónomos, que llevan el combustible y el oxígeno o comburente (son los verdaderos cohetes).
 - 1) De combustible sólido.
 - 2) De combustible líquido.

- B) Los motores en ambiente de aire, que toman el oxígeno de la atmósfera.
 - 1) Motor de conducto de combustión intermitente.
 - 2) Motor de conducto de combustión continua.
 - Turbina de gas de propulsión a chorro.
 - 3) Motor de turbinas de gases:

TURBINA DE GAS CON HELICE

Todos ellos son motores de propulsión por reacción directa, excepto la combinación de turbinas con hélice. Aunque la propulsión por hélice con turbina de gases y la de hélice con motor de cilindros, no constituyen máquinas de propulsión por reacción directa, sus hélices prestan la misma finalidad que un chorro propulsor, es decir, acelera hacia atrás una masa de aire para engendrar el empuje.

Los motores autónomos o cohetes son independientes de la atmósfera y producen el empuje máximo en el vacío, por cuanto el chorro expelido no halla materia que se interponga en su salida, no reduciendo así el empuje hacia adelante.

A) LOS MOTORES AUTONOMOS (Cohetes)

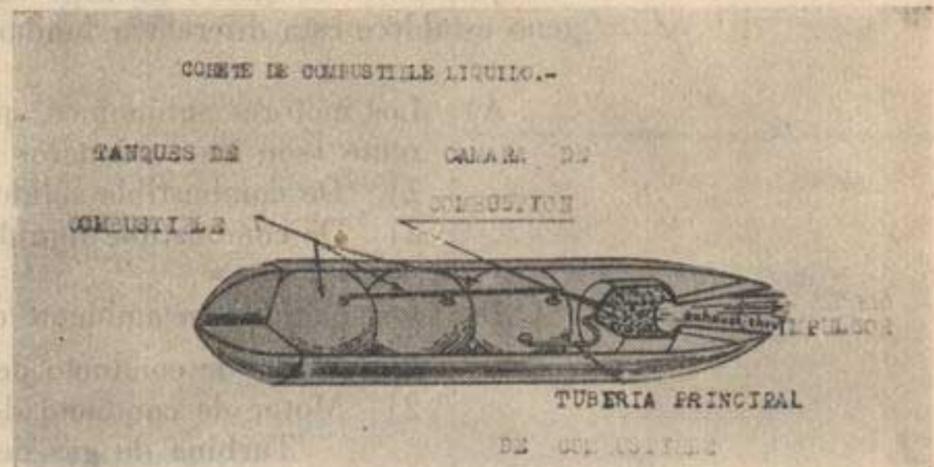
El motor cohete de combustible sólido es el más antiguo y conocido de los que funcionan con arreglo al principio de la propulsión por reacción. Lo veremos a menudo, en carnaval, para anuncio de ciertos espectáculos, etc. Consiste en un cuerpo cilíndrico de papel arrollado con una proa cónica para disminuir la resistencia al avance y una varilla a manera de cola (generalmente de junco) para darle dirección.

En la parte interior del cilindro está la carga útil, que en este caso es pólvora negra. Al encenderse la pólvora se ve arder a ésta con vivo colorido al ser expedida hacia abajo por una especie de tobera que aumenta la eficiencia del chorro, produciendo el empuje hacia adelante. Las granadas del "BAZOOKA", los cohetes anti-aéreos, los cohetes lanzados desde aviones, los "JATOS" utilizados para el rápido despegue de aeronaves, y los demás artículos de material militar de cohetes, no se diferencian en el fondo del cohete descripto.

El motor cohete de combustible líquido está representado esencialmente por la

bomba alemana V2. El combustible puede ser gasolina, querosene, alcohol, acetileno e hidrógeno líquido. El comburente es generalmente el oxígeno líquido.

El combustible y el comburente se combinan en una cámara de combustión de dimensiones fijas y correctas para proporcionar chorros de gran velocidad. Los vehículos accionados con este tipo de motor fueron ideados para ir más allá de nuestra atmósfera.



B) MOTORES EN AMBIENTE DE AIRE (Toman el oxígeno de la atmósfera)

1) Motor de conducto de combustión intermitente.

En el caso anterior, el vehículo aéreo debía llevar su oxígeno, pero si se limita su traslación dentro de la atmósfera terrestre, es interesante aliviarlo de ese elemento, tomándolo del ambiente natural que lo rodea. Ese oxígeno necesario no entrará espontáneamente sino que tendrá que ser inyectado con alguna bomba. Tal es el principio de la bomba V-1 de los alemanes que fué la primera que atacó a Inglaterra.

El aire es forzado a entrar en la cámara de combustión por efecto de ariete. En la extremidad delantera del motor hay una rejilla y cada una de sus aberturas está cubierta por una persiana que se abre hacia adentro venciendo la presión de un muelle.

Cuando se lanza la aeronave —después de comunicarle cierta velocidad inicial para que desarrolle empuje suficiente para el vuelo— las persianas se abren forzadas por la presión del aire. El combustible es inyectado continuamente en el aire que entra precipitadamente en la cámara de combustión, y la mezcla es encendida inicialmente por una chispa eléctrica. Al aumentar la presión a causa de la combustión, las persianas son forzadas a cerrarse. Los gases de la combustión son expelidos a través de una tobera con tubo apropiado en la parte posterior, lo cual crea una aspiración al final de la combustión, haciendo que vuelvan a abrirse las persianas, y el ciclo se repite.

Estos ciclos ocurren con gran rapidez. En la bomba V-1, el encendido se produce cuarenta veces por segundo, frecuencia que es fijada por el período de resonancia natural del tubo de cuatro metros de longitud. Esto explica el sonido característico de la bomba V-1, y que motivó su nombre de bomba “zumbante”.

Los alemanes consiguieron que este tipo de motor funcionara a una velocidad de cuatrocientos a seiscientos cuarenta kilómetros por hora.

vicios no podrá ser ni siquiera proporcional a las del país que tomemos como modelo, pero de acuerdo a nuestras posibilidades económicas, a la disponibilidad de personal y al número de unidades que se constituyan, se deberá llegar a formar un núcleo eficiente de servicios que puedan brindar el apoyo imprescindible para el normal funcionamiento de estas unidades, y que en caso de guerra pueda recibir personal civil y multiplicarse de acuerdo a las necesidades.

En cuanto a las unidades de combate, su organización también, deberá estar basada en la del país que fabrica y usa el material de que las vamos a dotar.

Las razones por las cuales, tanto para los servicios como para las unidades de combate, adoptaremos la organización extranjera, adaptándola por supuesto a nuestro medio y posibilidades, y no una autóctona, surgen de nuestra carencia de experiencia en dichos sentidos y por otra parte de la conveniencia práctica de usar las órdenes técnicas, manuales y reglamentaciones de quienes han fabricado y empleado en la guerra, el material del que nos vamos a servir, y las normas para el empleo orgánico de las unidades dotadas con ese mismo material.

Referente a la preparación y entrenamiento del personal, tanto del terrestre como del navegante, también lo lógico es imitar a quienes por su experiencia en la materia están en condiciones de proporcionarnos la última palabra tanto en instrumental de enseñanza como en textos y en métodos de instrucción.

En cuanto al tipo de aviación que podría constituir nuestra Fuerza Aérea, diremos que si bien una aviación con carácter estratégico es necesario para obtener una adecuada calidad defensiva, ya que es característica especial del arma aérea que todas sus especialidades, aun empleadas defensivamente, actúan siempre atacando y que existen en toda guerra por muy defensivo que sea su carácter, objetivos cuya neutralización trae consigo una mayor facilidad al cumplimiento de los fines de defensa, el elevado costo del material necesario, como el de su mantenimiento, hacen que se descarte tal posibilidad.

Por lo tanto debe considerarse la existencia de Aviación Táctica, estrenada y equipada para cumplir misiones en la zona de acción de las Fuerzas Terrestres y ocasionalmente las Fuerzas Navales.

Esta aviación, destinada entonces a cumplir operaciones aero-terrestres o aero-avales combinadas, tendría que comprender las siguientes especialidades: Aviación de Bombardero Mediano y Liviano, Aviación de Caza, Aviación de Reconocimiento y las fuerzas de apoyo necesarias (Servicios).

Por razones de carácter económico o, por lo reducido del territorio y atendiendo el carácter de organización de tiempo de paz, no se podría dotar a nuestra Fuerza Aérea de todos los organismos y tipos de unidades que una gran potencia asignaría a la suya.

— *Cap. FEDERICO CALLORDA*

**SEIS PLANTAS
CONSAGRADAS
AL BIEN VESTIR
AL CONFORT Y A
LA DISTINCION**

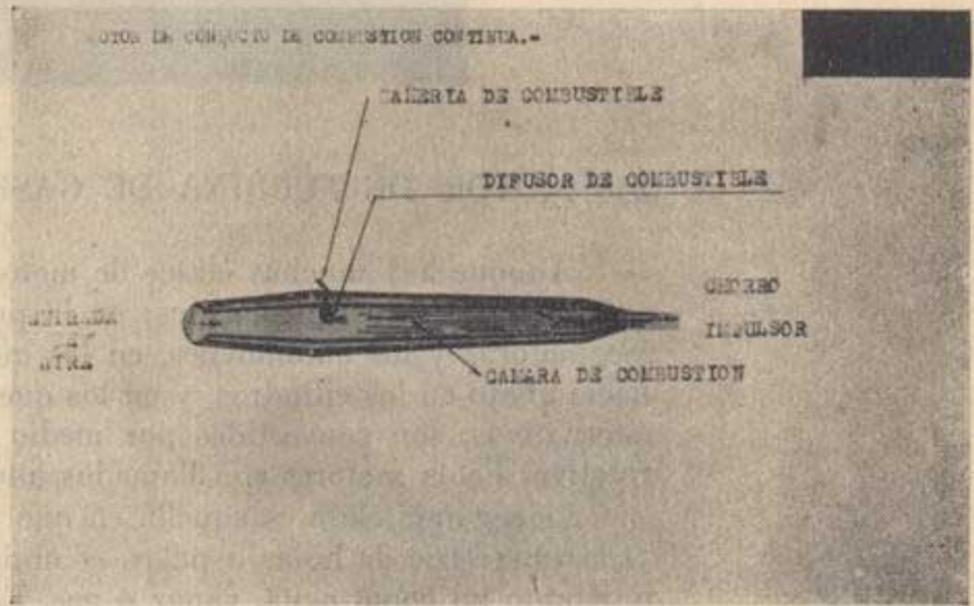
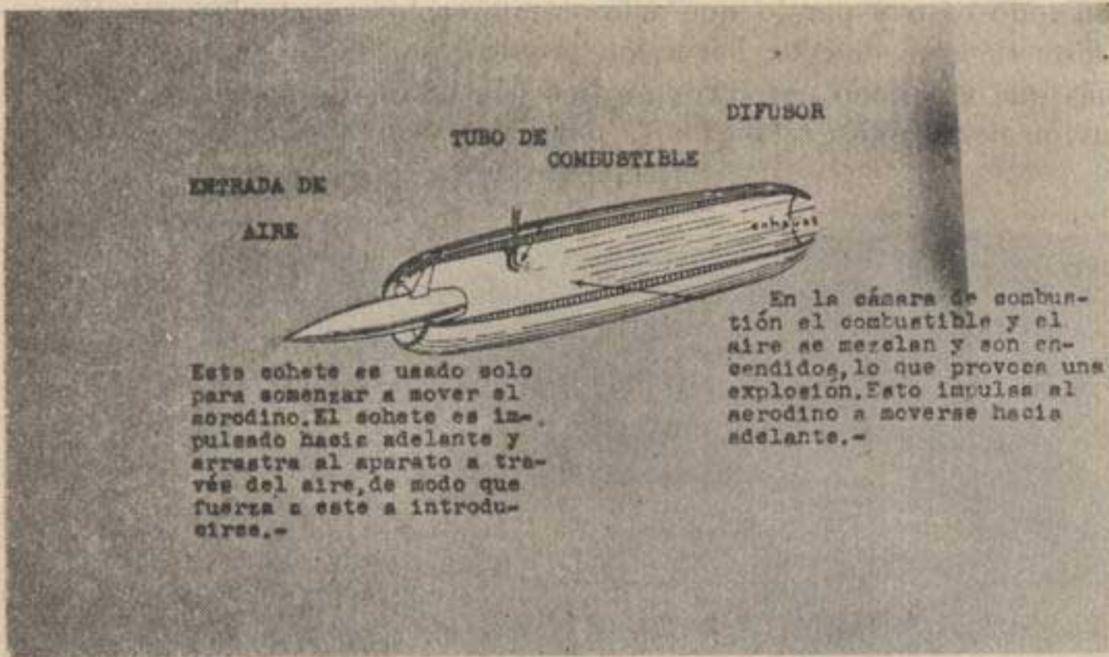
**LA SATISFACCION
DE UNA COMPRA
BIEN HECHA
ES EL AUGURIO QUE LE
ANTICIPAMOS A SU VISITA**



Cambarrère
UNA TRADICION DE BUEN GUSTO
18 DE JULIO Y CONVENCION

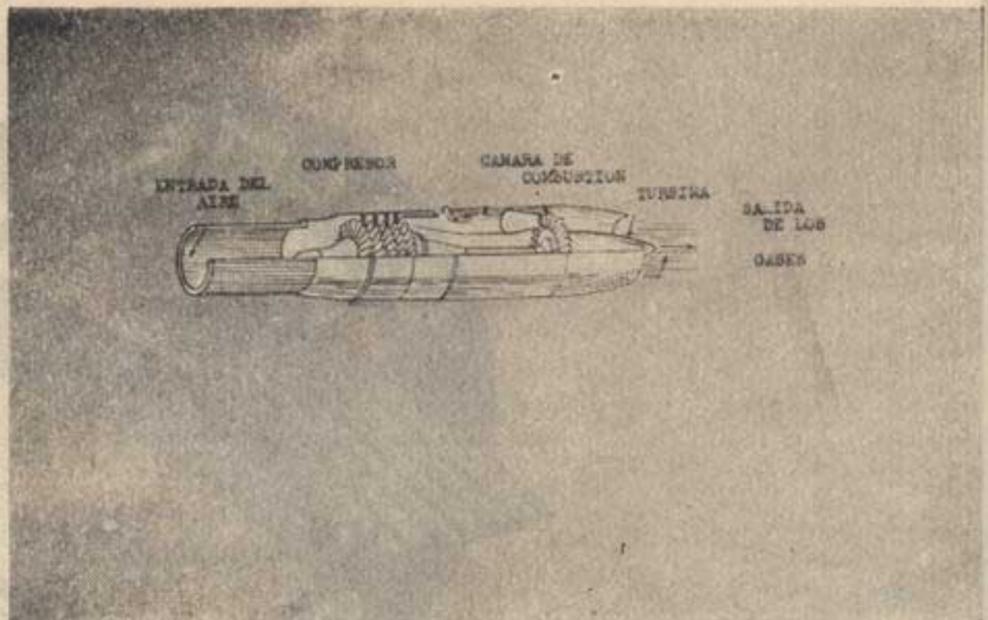
2) MOTOR DE CONDUCTO DE COMBUSTION CONTINUA

Se desarrolló en Gran Bretaña bajo el extraño nombre de "Athodyd". Es algo parecido a un barril ligeramente alargado, con ambos extremos abiertos. El combustible es alimentado por una corona de pequeños orificios, delante de la parte central del conducto. El aire que entra por la boca delantera es espacionado y acelerado en su recorrido por medio de la combustión del combustible. La velocidad aumentada por efecto de la combustión, proporciona suficiente reacción del chorro para mantener la velocidad del aparato y producir propulsión para la aeronave a que va unido. El "Athodyd" es interesantísimo por su sencillez, pero el alcance de sus posibilidades no se conocen aun.



otra serie en el extremo del eje, constituyen la TURBINA. Dentro de un tubo se halla todo ese mecanismo, en cuyo centro se halla una cámara de combustión, donde se quema el combustible. ¡Esta es la turbina de gases!

El funcionamiento se explica así: los ventiladores situados en el extremo delantero, giran rápidamente y envían aire, que es obligado a penetrar bajo presión, en la cámara de combustión, donde se le inyecta combustible, el cual se enciende al saltar una chispa. La experiencia ha mostrado que calentar al aire sin compresión previa (como es el caso en el estatoreactor) no suministra una fuerza de empuje suficiente, al menos a velocidades inferiores a la del sonido, y es de rendimiento económico dependiente. Por ello, hubo que pensar en la compresión de aire y esa es la razón de ser de los compresores de los tubos reactores y

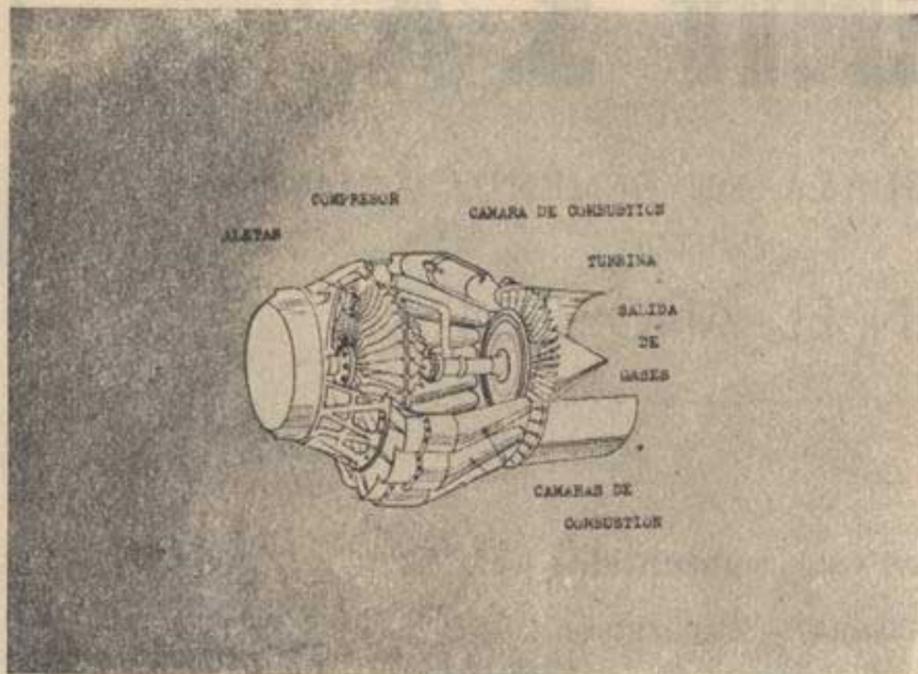


de admisión, una mayor cantidad de aire. Como es natural, cuanto es mayor la velocidad de vuelo, tanto más grande es la cantidad de aire recogida.

Como está expresado, la turbina a gas de propulsión a chorro es una maquinaria muy simple y en consecuencia, sólo tiene una parte móvil: el rotor, es decir el compresor, la turbina y el eje que las une.

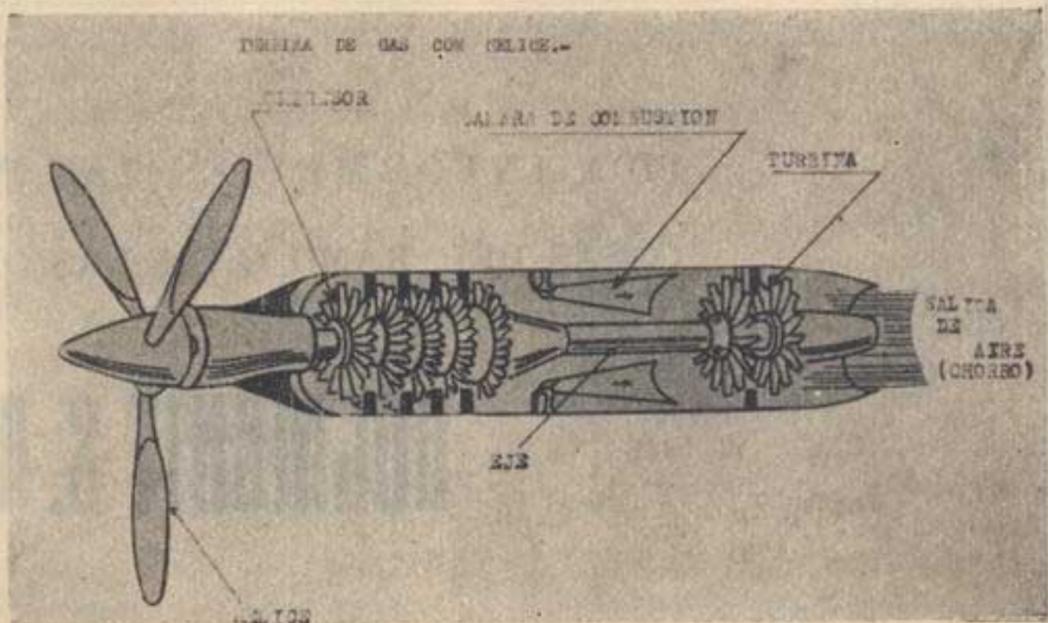
4) TURBINA A GAS CON HELICE

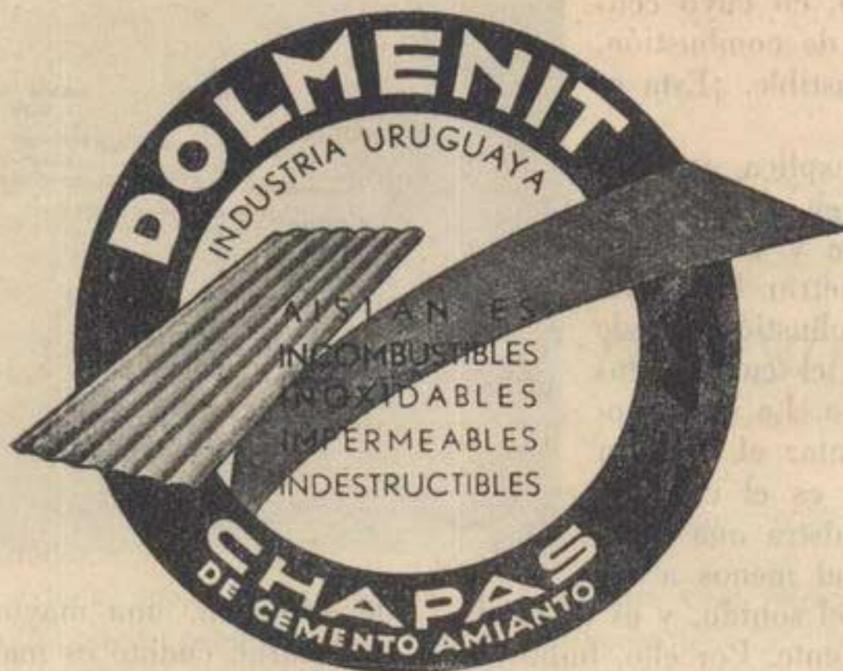
Pero la turbina a gas puede ser utilizada para impulsar a los aviones de otra manera, haciendo que accione una hélice, al igual que los motores alternativos antiguos.



por ende, de las turbinas que los accionan.

El calor de esta combustión produce una expansión de los gases que escapan por el único camino libre: la boquilla fija que los conduce hasta el segundo grupo de ventiladores o sea la turbina, haciéndola girar. Finalmente, estos gases son expelidos hacia atrás como un chorro caliente a gran velocidad, y es la reacción de este chorro la que impulsa hacia adelante a la aeronave. Se advierte que, una vez en funcionamiento es la turbina la que acciona el compresor, como sucede en un automóvil, cuyo arranque se realiza por medio de un motor eléctrico que hace girar al compresor. Una bujía eléctrica inflama la mezcla. Cuando la aeronave se halla en vuelo, la eficiencia es aumentada por el mismo avión que hace penetrar, por el caño





DOLMENIT S.A.

PRIMERA INDUSTRIA URUGUAYA DE CEMENTO AMIANTO

FUNDADA EN EL AÑO 1934

★ Sus productos son garantidos
por su constante superación
técnica y su mayor experiencia
industrial. ●

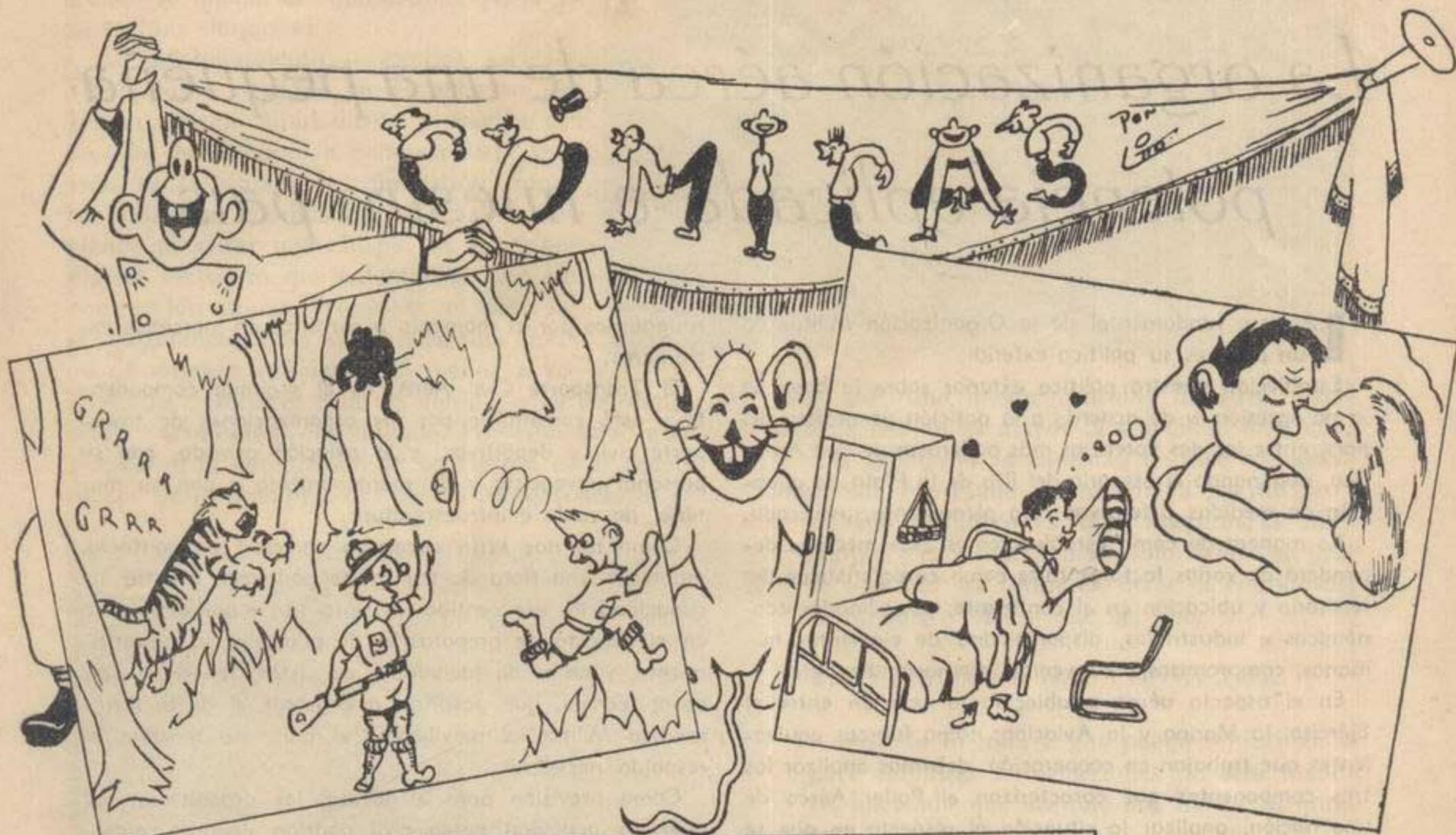
PIDA INFORMES EN LAS PRINCIPALES
CASAS DEL RAMO O EN LAS OFICINAS DE

Escritorios y Ventas
YI 1418
Teléfs. 9 17 76 - 9 21 18

DOLMENIT S.A.

Fábricas y Administración
LAGUNA MERIN 4845
— Teléfono 22 37 61 —

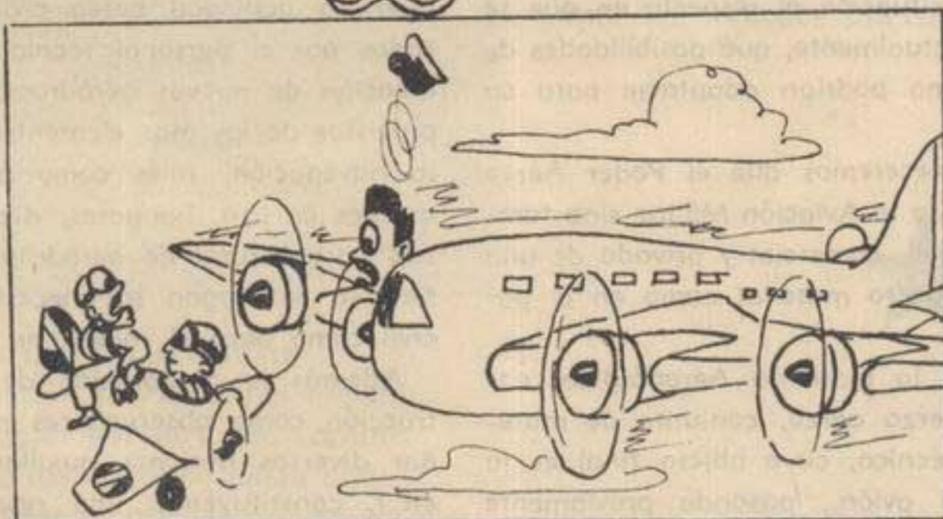
Página Humorística _____ de Casavalle



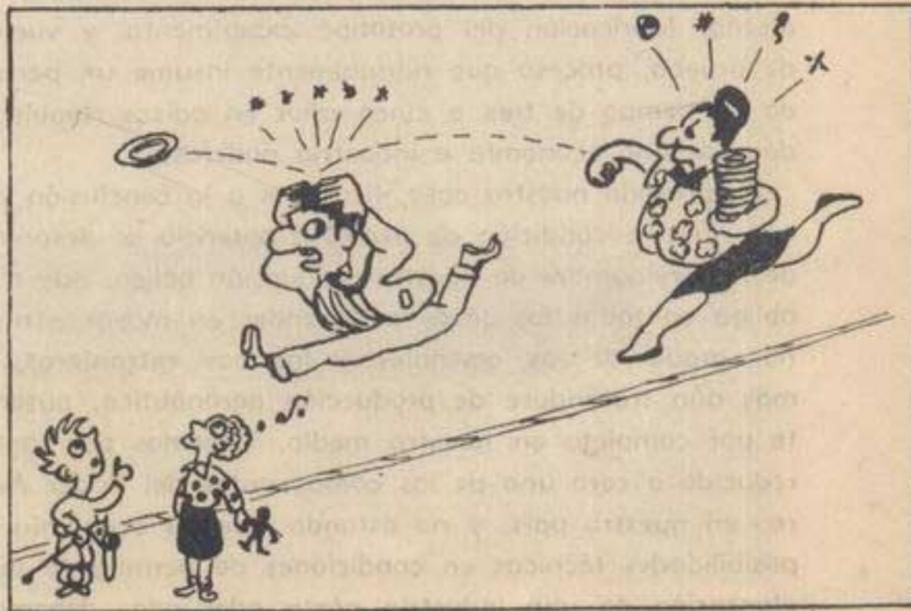
¿Y VOSTE ASUSTAS DE ESE MONITO ?

ESTATE QUIETO QUE TE VAS A CAER

¿VE SEÑOR ? ESO ES UN PLATO VOLADOR



MIRA JUANITA, ESA SEÑORA TIENE PLATOS VOLADORES.



La organización aérea de una pequeña potencia aplicada a nuestro país

LA base fundamental de la Organización Militar de un país, es su política exterior.

Establecida nuestra política exterior sobre la base de la no agresión, y de acuerdo a la posición geográfica del país, entre las dos potencias más poderosas de Sud América, dominando el estuario del Río de la Plata, la adopción de medidas defensivas está plenamente justificada.

La manera de como estableceremos esas medidas dependerá de varios factores tales como características del territorio y ubicación en el continente, posibilidades económicas e industriales, disponibilidad de elementos humanos, compromisos o convenios internacionales, etc.

En el aspecto aéreo establecida la relación entre el Ejército, la Marina y la Aviación, como fuerzas equivalentes que trabajan en cooperación, debemos analizar los tres componentes que caracterizan el Poder Aéreo de una nación, analizar la situación al respecto en que se encuentra nuestro país actualmente, qué posibilidades de futuro se ofrecen y cómo podrían adaptarse para su mejor cometido.

En primer lugar estableceremos que el Poder Aéreo abarca no sólo el campo de la Aviación Militar sino también el de la actividad civil, comercial y privada de una nación, ya sea en el aspecto material como en el potencial.

El primer elemento es la Industria Aeronáutica, columna vertebral del esfuerzo aéreo, conjunto de materias primas y personal técnico, cuyo objeto final es la producción en serie del avión, pasando previamente por las etapas de proyección, contrato inicial para el diseño, fabricación del prototipo experimental y vuelos de prueba, proceso que normalmente insume un período de tiempo de tres a cinco años en países respaldados por una economía e industria poderosas.

Analizando nuestro caso, llegamos a la conclusión de que nuestra condición de pequeña potencia se desprende de la servidumbre de nuestra producción bélica, que nos obliga en todos los casos a depender en mayor o menor grado de los arsenales y fábricas extranjeras, y más aún tratándose de producción aeronáutica, ausente por completo en nuestro medio. Tenemos por tanto reducido a cero uno de los componentes del Poder Aéreo en nuestro país, y no estando nuestra economía y posibilidades técnicas en condiciones de permitir la implantación de una industria aérea adecuada, debemos

resignarnos por el momento a surtirnos en mercados extranjeros.

El Transporte Civil Aéreo es el segundo componente y está constituido por las organizaciones de transporte civil y deportivas, y la aviación privada, con su personal navegante y de mantenimiento y con su material de vuelo e infraestructura.

Como no nos sería necesario en caso de conflicto, mantener una flota de transporte poderosa, nuestra incapacidad en ese sentido no sería tan manifiesta, pero en el aspecto de preparación de pilotos y su adiestramiento, y en el de facilidades de pistas, talleres y personal técnico, que pasarían a engrosar el de la Aeronáutica Militar al movilizarse el país, no tenemos el respaldo necesario.

Como previsión para el futuro, los organismos que rigen la actividad aérea civil podrían encarar, asesorados por el personal técnico militar, la adaptación o creación de nuevos aeródromos en el interior del país, provistos de los más elementales medios de ayuda para la navegación, tales como pistas adecuadas para los aviones en uso, hangares, depósitos, talleres, instalaciones para control de aeródromos, para que en ese sentido se satisfagan las necesidades tanto para el uso civil como para el militar en caso de guerra.

Además la preparación de pilotos civiles y su instrucción como observadores militares o para desempeñar diversas misiones auxiliares (correos, ambulancias, etc.), constituyendo una reserva aérea activa, podría encararse decididamente, para que llegado el caso, el personal militar permanente no tenga que distraerse de sus funciones principales y pueda dedicar todo su esfuerzo a la faz bélica propiamente dicha.

Entremos a analizar ahora el tercer y último componente del Poder Aéreo, o sea el componente militar, la Fuerza Aérea, que en nuestro país está integrada por los elementos humanos y materiales dependientes de la Dirección Gral. de Aeronáutica Militar.

De acuerdo a lo establecido anteriormente, nuestra dependencia de la producción aeronáutica extranjera hace, que para lograr el mayor aprovechamiento del material y equipo, la organización de los servicios de mantenimiento y aprovisionamiento técnico tenga que ser similar a la del país proveedor de dicho material y equipo. Obvio es decir que la envergadura de los ser-

vicios no podrá ser ni siquiera proporcional a las del país que tomemos como modelo, pero de acuerdo a nuestras posibilidades económicas, a la disponibilidad de personal y al número de unidades que se constituyan, se deberá llegar a formar un núcleo eficiente de servicios que puedan brindar el apoyo imprescindible para el normal funcionamiento de estas unidades, y que en caso de guerra pueda recibir personal civil y multiplicarse de acuerdo a las necesidades.

En cuanto a las unidades de combate, su organización también, deberá estar basada en la del país que fabrica y usa el material de que las vamos a dotar.

Las razones por las cuales, tanto para los servicios como para las unidades de combate, adoptaremos la organización extranjera, adaptándola por supuesto a nuestro medio y posibilidades, y no una autóctona, surgen de nuestra carencia de experiencia en dichos sentidos y por otra parte de la conveniencia práctica de usar las órdenes técnicas, manuales y reglamentaciones de quienes han fabricado y empleado en la guerra, el material del que nos vamos a servir, y las normas para el empleo orgánico de las unidades dotadas con ese mismo material.

Referente a la preparación y entrenamiento del personal, tanto del terrestre como del navegante, también lo lógico es imitar a quienes por su experiencia en la materia están en condiciones de proporcionarnos la última palabra tanto en instrumental de enseñanza como en textos y en métodos de instrucción.

En cuanto al tipo de aviación que podría constituir nuestra Fuerza Aérea, diremos que si bien una aviación con carácter estratégico es necesario para obtener una adecuada calidad defensiva, ya que es característica especial del arma aérea que todas sus especialidades, aun empleadas defensivamente, actúan siempre atacando y que existen en toda guerra por muy defensivo que sea su carácter, objetivos cuya neutralización trae consigo una mayor facilidad al cumplimiento de los fines de defensa, el elevado costo del material necesario, como el de su mantenimiento, hacen que se descarte tal posibilidad.

Por lo tanto debe considerarse la existencia de Aviación Táctica, estrenada y equipada para cumplir misiones en la zona de acción de las Fuerzas Terrestres y ocasionalmente las Fuerzas Navales.

Esta aviación, destinada entonces a cumplir operaciones aero-terrestres o aero-navales combinadas, tendría que comprender las siguientes especialidades: Aviación de Bombardero Mediano y Liviano, Aviación de Caza, Aviación de Reconocimiento y las fuerzas de apoyo necesarias (Servicios).

Por razones de carácter económico o, por lo reducido del territorio y atendiendo el carácter de organización de tiempo de paz, no se podría dotar a nuestra Fuerza Aérea de todos los organismos y tipos de unidades que una gran potencia asignaría a la suya.

— *Cad.* FEDERICO CALLORDA

SEIS PLANTAS
CONSAGRADAS
AL BIEN VESTIR
AL CONFORT Y A
LA DISTINCION

LA SATISFACCION
DE UNA COMPRA
BIEN HECHA
ES EL AUGURIO QUE LE
ANTICIPAMOS A SU VISITA



Cambarrère
UNA TRADICION DE BUEN GUSTO
18 DE JULIO Y CONVENCION

Tipos Pintorescos del Centro

ESE señor que se para infaliblemente todos los días en 18 y Paraguay, con su impecable sobretodo negro, bufanda blanca y zapatos de charol con polainas, a decirle piropos a las chicas que pasan, mientras se atusa el enorme y horroroso bigote.

Y aquel otro que vive prácticamente en los bares lácteos, consumiendo café tras café y cigarrillo tras cigarrillo, esperando y atisbando por la ventana, el paso de la chica que visita a una amiga que vive a la vuelta.

Y el que, en los días de semana, a la hora de salida de los empleados de oficina, cuando la principal avenida está congestionada, avanza a pasos agigantados, chocando con cuanto ser viviente se cruza en su loca carrera, dando codazos, empujones y hasta puntapiés, para finalizar su accidentado y fugaz camino, en el café de la esquina, sentado junto a la ventana saboreando un cortado mientras lee el diario de la tarde, muy contento de sí mismo, y algo enfadado con los transeúntes "increíblemente lentos" que trataban de arrebatarse la felicidad de ese momento, interponiéndose a su paso.

Y no falta la buena señora, que del brazo de la nieta recorra de Andes a Ejido y de Ejido a Andes por las dos aceras, nuestro "paseo invernal", atisbando cada vidriera, cada escaparate y comentando en voz alta los problemas femeninos, para enterarnos finalmente que esa señora se comprará un Short de Nylon, color cremita, porque el médico le recomendó que tomara mucho sol, sobre todo el de Punta del Este, que es "más saludable".

Y la noble nieta con una cara de víctima que dan ganas de llorar (porque ella es un bomboncito), camina tras la abuela diciendo que sí a todo por no discutir, cuando debiera estar tomando el té en una confitería (a la que voy yo) o bailando la Mona Lisa con sus amigos.

Las barritas dieciochescas, son esas congregaciones de muchachos estacionados en primera fila a lo largo de la Avenida, cuyos lugares de "parada" son estrictamente respetados por sus colegas, que comentan las últimas películas, o dialogan significativamente sobre el budín que acaba de pasar, o simplemente miran, miran para arriba, miran

para abajo o... miran la luna. Es un lindo entretenimiento espiritual y físico para ellos pero... verdad que molestan cuando pasamos del brazo de la novia y nos la miran?

Y si vamos al cine y observamos la expresión del rostro de ese que está sentado en la cuarta butaca de la tercera fila, veremos que es un defraudado. ¡Había que oírlo de lunes a viernes!, comentando con sus compañeros el programa del fin de semana: bailes, reuniones, los muchachos, una cita... ¿se acuerdan? aquella que me miró en el ómnibus... todo lo iba a abarcar ese fin de semana. Y allí lo vemos, cabizbajo y meditabundo, mirando una horrenda película, porque hasta en eso le falló el cálculo, y esperanzado en que, quizá, el próximo domingo le saldrá todo mejor.

Aunque ustedes no lo crean son los más.

Y no olvidemos al vendedor ambulante que parado en una esquina, con una serpiente al cuello, atrae a los pacíficos peatones y a las horrorizadas damas (y para que negarlo a nosotros también), con el consabido enhebrador de agujas, la maquina de hacer churros o cosas por el estilo, que compramos a ojos cerrados después de algunas demostraciones, y que invariablemente la archivaremos en un rincón de la alacena porque no sirve para nada.

Y el personaje vestido de blanco, con un adfecio en la cabeza a manera de gorra que ostenta en coloreadas letras la palabra "Caramelos", que parado en un lugar donde venda poco (condición esencial) y no corra viento, ofrece su mercancía con voz tan conmovedora como convincente, que las víctimas saborearán las golosinas como si fueran las mejores del mundo. En los días de frío, se enfunda en un raído sobretodo, jubilado hace mucho tiempo, y con voz más conmovedora aún, de variados tonos a causa de los resfriados, sigue voceando el eterno estribillo... A los riiiicos bombones... Lo miramos entristecidos, muy apenados, y quién, en un arranque humanitario, no deseó por un momento, cederle su cómodo puesto de transeunte y ponerse a gritar en su lugar?

Tampoco falta quién nos ofrezca el consabido

ramito de violetas, las primeras de la estación, o el manojito de jazmines, los más perfumados de la tierra, para la novia, la hermana o la madre. Y nosotros, pobres juguetes de los caprichos del corazón, los compramos, y con el rostro encendido, porque no nos gusta que nos vean con un ramito de flores en la mano, le damos el destino pertinente, gozando con los futuros elogios y... pensando en qué florería le diremos que lo adquirimos.

Es que en el fondo somos un poco vanidosos.

Pero el que sabe sacar el mejor partido de nuestra vanidad, es ese señor con cara indefinida que dice a nuestro paso: "sonría, por favor". Es el aprovechador número uno de las debilidades humanas, y si lo dudan, no tienen más que observar que la "fija" es la pareja de novios que en ese momento va a pasar. Porque... ¿quién se va a negar a dejarse fotografiar con la "cara mitad"?

JULIO CESAR

EL SISTEMA DE HONOR DEL CADETE DE AERONAUTICA

(Viene de la pág. 33)

otros Cadetes que también serán designados por votación en el Cuerpo de Alumnos.

Es indudable lo difícil del camino a recorrer, antes que la implantación de este sistema pueda regir normalmente, y con todos sus verdaderos atributos la ética del Cuerpo de alumnos; las ideas son nuevas, pero, la juventud es capaz de llevarlos adelante. No se obtendrá un éxito inmediato, (1), a medida que vayan efectuando su pasaje las futuras generaciones de Cadetes, indudablemente terminará por ser el Honor, el más caro principio de la vida como Cadete y oficial de Aeronáutica.

(1), Mas.

Y por última en esta somera cita de la fauna y flora de nuestro ambiente callejero, se presenta el "Don Juan de las cuatro ruedas", que es ese joven pulcramente revestido de una hermosa convertible, que busca el "flirt" de la noche, mientras da vueltas y más vueltas mirando a todos lados, entorpeciendo el tráfico con su tortuguina marcha y enfureciendo a cuanto peatón cruza la calle, porque ese chico no mira el cambio de luces. Y a causa de su innata estu... perdón, timidez, termina en la Vascongada tomando una coca-coia y diciendo a sus amigos, en un tono de canchero que francamente revienta, que está un poco cansado y que piensa irse a acostar temprano. Y sigue tomando su refresco, tranquilo, con los ojos entornados observando su "percha" en el espejo que tiene delante, muy contento de sí y preguntándose íntimamente porqué el padre no le da la llave ni lo deja volver después de las doce, si él es un tipo "púa", lindo, y hasta es capaz de hablar en "lunfa"?

Aviones "AUSTER"

De al Auster Aircraft Ltd. (Inglaterra)



De la Auster Aircraft Ltd. (Inglaterra)

Puede proveerse con cualquiera de estos 3 tipos de tren de aterrizaje: común, para viento cruzado, o con flotadores.

Los aviones Auster pueden pedirse equipados de fábrica para los siguientes usos especiales: 1. — Siembra desde el aire. 2. — Pulverizado. 3. — Fotografía aérea. 4. — Ambulancia. 5. — Correo (levante de bolsas postales desde el aire). 6. — Puestos de observación aérea. 7. — Tendido de cables. 8. — Avión parlante. 9. — Remolque de propaganda. 10. — Carga. 11. — Entrenamiento elemental.

Unicos representantes:

SUNEYS.A.
25 DE MAYO 731 TELEF. 80202

MADRE!

MADRE! Palabra hecha de arpegios y de músicas celestes. Sabes tú qué es ser madre! Compréndelo: es tener toda la ternura que cabe en el pecho; es darse toda, sin reservas, a cambio de otra vida; es guardar —como Dios— amor inmenso para sufrir y perdonar!

Mujer: tu cuerpo se transforma. La muchachita ágil y graciosa, de líneas finas, que ríe y salta como el agua de la fuente cantarina, ya no eres tú.

El milagro del amor modela en ti una carne tibia, rosada y suave, un ser cuyas sonrisas calmarán tus martirios.

Sufres? No importa! Tu carne tendrá la divina floración de un hijo!

COMODIDAD

HE aquí el sepulcro de los ideales. Amamos demasiado las comodidades de la vida y por eso no hacemos nada.

Nos cruzamos de brazos en el camino, porque es más fácil ver ascender que trabajar por subir.

La multitud de los más, no hace más que eso. El esfuerzo constante y tesonero, el único que rinde sus frutos, nos fatiga, nos horroriza...

Las cuestas y las ascensiones exigen trabajo. Para qué todo ello si podemos vivir tan tranquilos en las faldas de los montes?...

Por qué exponerse a las asperidades costosas, a los sacrificios pesados y a las inclemencias de los vientos, si se vive tan bien en las tiendas de los valles?...

Para qué buscar como las águilas los picachos solitarios si podemos vivir como los pájaros en bandadas sobre el camino?... Para qué?... Si lo contrario es tan fácil y sobre todo tan cómodo?... Por qué lanzarse a los desiertos tras una tierra prometida, cuando resulta tan llevadera la vida en el Egipto vulgar de nuestra sensualidad?...

Por qué subir cuando se puede estar abajo?... Por qué vivir un ideal cuando es más cómoda la vida ordinaria de las gentes?...

Será siempre cierto que la comodidad es el gran pantión que devora todos los ideales...

Luis J. Actis

PENSAMIENTOS

EL hombre no puede ser perfecto si no tiene a una mujer a su lado. No sabe lo que es caridad. - **Ariosto.**

Sería necesario para el hombre prudente tener por esposa a una mujer dócil y buena o no tener ninguna.

Eurípides

Quien quiera hacer que sus negocios prosperen, que consulte a su mujer. - **Franklin.**

La mujer que no empuja adelante a su marido, le contiene. — **Stuart Mill.**

PROFESIONALES

Dr. MACEDO

Cirujano Dentista

Dr. HUMBERTO MAY

Médico Cirujano

Dr. MENDEZ

Abogado

Dr. CALVEIRA

Cirujano Dentista

Dr. CARLOS VERCESI

Médico Cirujano

VICTOR THOMASSET

Estudio Jurídico

"IN MEMORIAN"

Alf. PABLO JORGE WILLIAMS

Tus alas se inmolaron en el altar sagrado del supremo sacrificio, cuando pleno de las más hermosas ilusiones ascendías al azul.

Morir en el cumplimiento del deber es el privilegio de nuestra arma. En el fragor de la batalla o en la paz fecunda; siempre en la plenitud del idealismo, de la salud física y moral.

Tu camino fué breve, pero ha quedado grabado en el bronce épico, con el trazo eterno de quien da todo sin claudicaciones ni flaquezas.

Alf. Williams, tu partida no ha sido en vano, porque sacrificios así, hace cuarenta años vienen cimentando las alas uruguayas, y porque sacrificios así, alimentan nuestra fé, que cada hora, cada minuto, se verá avivada con tu querido recuerdo.

Alf. Williams, hoy y siempre brillarás en lo alto.



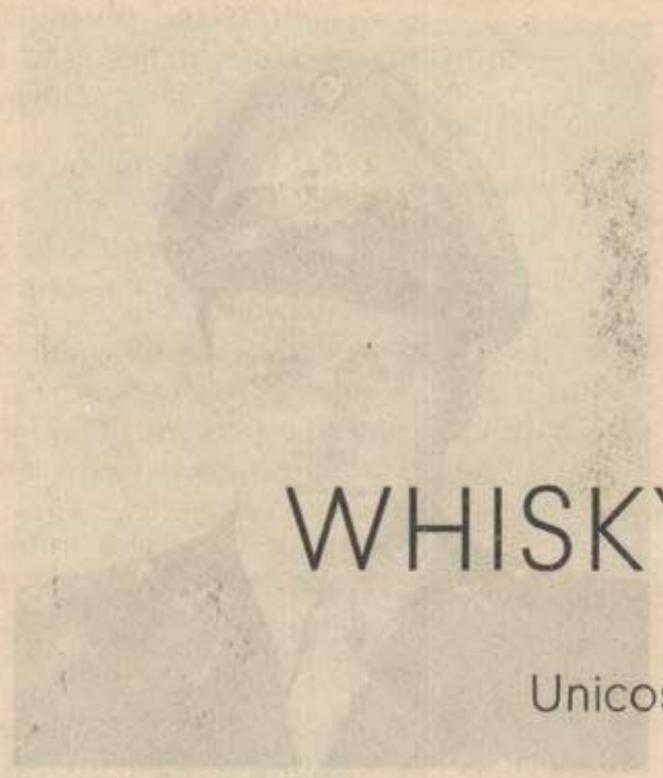
CADETE ATICO ACUÑA

Este es nuestro homenaje a quien como tú, brinda la vida por la patria; a quien como tú, troncha para siempre las alas juveniles, y dejas una estela brillante de espiritualidad y firmeza en la vocación. Te has ido para no volver... y sin embargo estás.

Estás en el recuerdo de tu espíritu calmo y sublime, con tus más caros anhelos, con tu fé. Estás con tu hombría de bien, con tu caballerosidad y amor al arma. Estás con cada uno de tus pensamientos, en cada roncar de un motor. Estás... en cada uno de nosotros. Por eso, Atico, te recordamos y llevaremos hoy a todos los rincones del continente, tu nombre, para que sea un bálsamo a todas las madres, un estímulo para las esposas y un acicate para todo hombre empeñado en una labor fecunda. Por tí seguiremos adelante; por tu memoria se honrará nuestra arma; por tu vida flameará el emblema de nuestra Escuela.



"IN MEMORIAN"



ALL FELLOWS OF THE SOCIETY OF THE
MEMBER OF THE SOCIETY OF THE
MEMBER OF THE SOCIETY OF THE
MEMBER OF THE SOCIETY OF THE

WHISKY CRABBIE

Unicos Importadores

The Montevideo Trading Co.

La Paz 1057



Teléfono 8 80 60

CADRETTI, ZINGO, AGUIA
Este es nuestro homenaje a un hombre que ha dejado un legado de honra y dignidad. Su vida fue un ejemplo de integridad y dedicación. Su memoria quedará siempre viva en el corazón de todos los que lo conocieron. Su legado es un ejemplo para todos nosotros.



Drama de Caballería

(En tres actos)

Epoca del medioevo, donde las páginas de la historia se escribían con sangre, con la pluma de la espada; noches tétricas, callejuelas inmundas, asesinos emboscados y con frío.

La escena transcurre en la Rue de la Palillette. Unos hombres ocultos bajo sus capas (sanforizadas), esperan... evidentemente son rufianes. (Claro, son los hermanos Rufianes: Hermenegildo e Hipocondrio).

A C T O 1º

RUFIAN I. — Ya debe estar por llegar. (Afila un enorme cuchillo en el cordón de la vereda).

RUFIAN II. — Traerá el... glup... glup...

RUFIAN I. — (Tapándole la boca con un pie) Sszhhh!... No pronuncies esa palabra!! (Se oyen pasos, un hombre avanza por la calle, los hermanos Rufianes le asaltan a mansalva; ruidos de espadas; clic... clic... nuevos ruidos de espadas, bastos y copas... Truco!! El agredido muere de una escocada al corazón; y sus últimas palabras son: "Jamás... se apoderarán de..." y extiende el miembro inferior, vulgarmente llamado pata. Los rufianes buscan desesperadamente entre sus ropas... es inútil... No hay nada!!)

RUFIAN I. — Huyamos pronto, el maldito no tiene nada!!

Telón lento

A C T O 2º

El segundo acto se desarrolla diez años después. En pleno desierto de Sahara, ambos van en sendos camellos. (Sendo: raza camellera de Africa).

RUFIAN I. — Dentro de poco será nuestro... nuestro... Tendremos a...

RUFIAN II. — Cállate hermano asesino, no nombres el afán de nuestra vida, que mientras un burro habla el camello para la oreja.

(De pronto a lo lejos se ve una columna de humo).

RUFIAN I. — Es nuestro hombre, ¡a él, a él...!

(Apuran sus camellos y arrastrándose por la arena llegan hasta un hombre que está cambiándole la auxiliar a su camello; le apunta Hermenegildo con su daga y tirándosela le hiere mortalmente; afanosamente revisa sus ropas... Nada... Nadaaaa... No tiene nada...) (Llantos).

Telón lento

A C T O 3º

Cambiamos nuevamente de ambiente y de fecha. Nos encontramos veinte años después, en un monasterio, dos curas conversan en voz baja, son los hermanos Rufianes disfrazados de curas.

RUFIAN I. — (Con los ojos inyectados en sangre) Esta noche lo atacaremos...

RUFIAN II. — Sí, síiii...!!

(Cae la noche y bajo su manto y sus disfraces asesinan al hombre, que aquella nefasta noche había pedido refugio en el monasterio; revisan su cuarto.)

RUFIAN II. — Maldito, parece que no tiene nada.

RUFIAN I. — No, hermano; sí, está aquí... está aquí...! Nuestro tesoro...!

RUFIAN II. — (Con alegría) Al fin completamos la serie de Plancha Eléctrica...!!

Y pateando el rostro del muerto se alejan contentos con la figurita en la mano.

TELON SUPER-RAPIDO

12 DE OCTUBRE

M O B I L O I L

EL LUBRIANTE DE MAS VENTA EN EL MUNDO

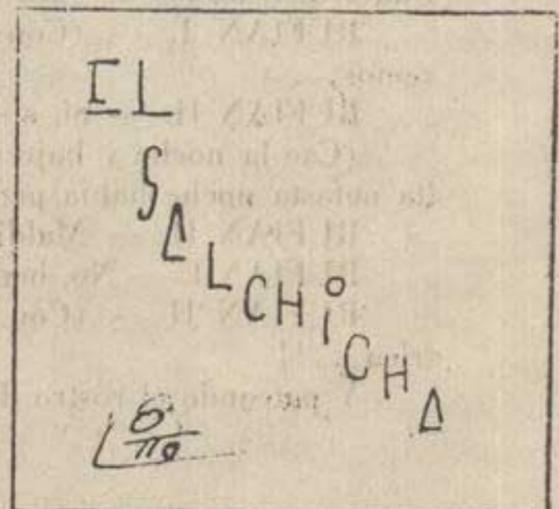
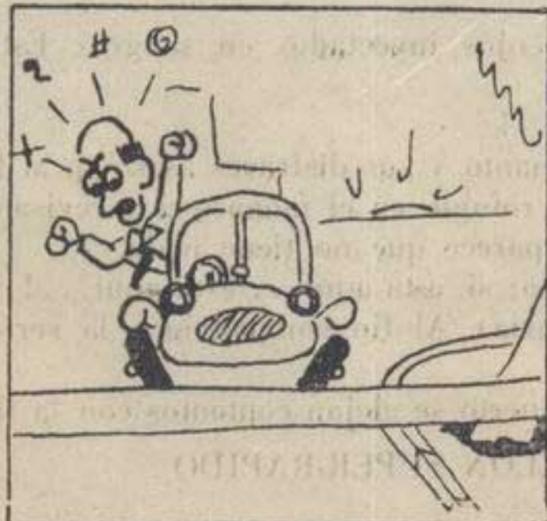
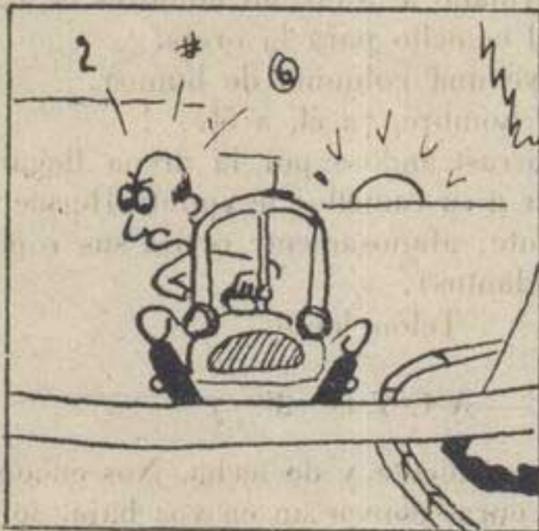
M O B I L O I L A E R O

UTILIZADO POR LAS FUERZAS AEREAS DEL URUGUAY
POR MAS DE MEDIO SIGLO



Grata fecha en la historia
sólo setenta y nueve días,
para terminar el año,
para vivir en la gloria,
para vivir en la gloria,
como se vivió antaño.
Vendrá del civil "La Pinta"
se podrá ver a "la Niña",
la vida será distinta.
Las "Marais" serán santas,
no faltará una "Isabel"
con risa de cascabel,
y diversiones tantas.
Podremos ir a la playa

caminar por "Sarandí",
lucir muy buenas mallas,
hablar detrás de la reja,
encontrarse en "Lavalleja"
como un caballero amante
con la bonita estudiante
Pasear de tarde y de noche,
dormir de mañana hasta tarde,
de energía hacer derroche
olvidarse por completo
del tambor, de formaciones,
de la diana y la retreta,
y la vida del "bacán"
vivirla lo más completa.



La campaña de nuestro equipo de fútbol

El deporte, en nuestro medio, vive un período de gestación en la mayoría de sus ramas. Ello se debe a los pocos años de vida de este Instituto.

Como estudiantes y jóvenes sentimos la necesidad de confraternizar con la masa de las Universidades, de la que somos parte, y esa confraternidad puede lograrse por medio del deporte. No pasará mucho tiempo sin que estemos representados en todas las actividades deportivas universitarias, como lo estamos ahora en algunas de sus fases.

El fútbol, si bien no fué el primer deporte en que intervinimos en la "Liga Universitaria de Deportes", es el que ha dado más satisfacciones a la Institución. Su historia es corta y brillante. Comienza en los primeros días de mayo de 1951, con una práctica realizada a fin de seleccionar un plantel de jugadores. Debemos mencionar aquí a quien tuvo a su cargo la tarea de seleccionar, formar, dirigir y entrenar el plantel que un mes después habría de intervenir en la Divisional "Ascenso" de la Liga Universitaria. Nos referimos al teniente primero Carlos Mercader, deportista entusiasta y batallador, el que supo conquistar el aprecio y respeto de los noventa jugadores, haciendo gala de su alto espíritu deportivo y logrando infundir en ellos el optimismo necesario para lograr el objeto que se propuso.

Recuerdo aún las palabras que pronunciara el día que se constituyó el plantel: "Presten atención: voy a afiliarme al cuadro en la Divisional Ascenso de la Liga Universitaria. El campeonato comienza el mes próximo, debemos estar entrenados y hay que triunfar. Los primeros partidos los ganaremos a entrenamiento y entusiasmo, ya que no habrá tiempo de organizar el equipo. Este año jugaremos en Ascenso; el próximo en la "B" y en el 53 en la "A". Si ganan el triunfo será nuestro, si pierden yo seré el responsable".

Sus palabras fueron de aliento y se convirtieron en una profecía. El tuvo fé en la garra de su equipo y éste ha justificado esa fé.

La campaña de nuestro cuadro bien claro lo dice: Campeón invicto en Ascenso, con partidos jugados y ganados todos.

Finalizado el campeonato se realizó un partido amistoso en la ciudad de Minas con el Club Nacional de Fútbol de esa localidad, imponiéndose el Club de la Escuela Militar de Aeronáutica por dos tantos contra cero.

Poco después partimos hacia Melo con la

misma finalidad enfrentando en esa hospitalaria y bella ciudad del interior al Melo Fútbol Club, el que fué derrotado por nuestro equipo por siete tantos contra cuatro. Este partido se llevó a cabo con el fin de contribuir con su recaudación a la colecta que se efectuaba para adquirir un avión Ambulancia.

Por último, como culminación de los éxitos alcanzados, enfrentamos al poderoso equipo de la Escuela Militar, en su propio estadio, con el siguiente resultado: Reservas: Escuela Militar de Aeronáutica 1, Escuela Militar 1; Primeros: Escuela Militar de Aeronáutica 2, Escuela Militar 0. Es de hacer notar que el Club Escuela Militar era el flamante campeón invicto de la divisional "A", en tanto que nosotros lo éramos solamente de Ascenso.

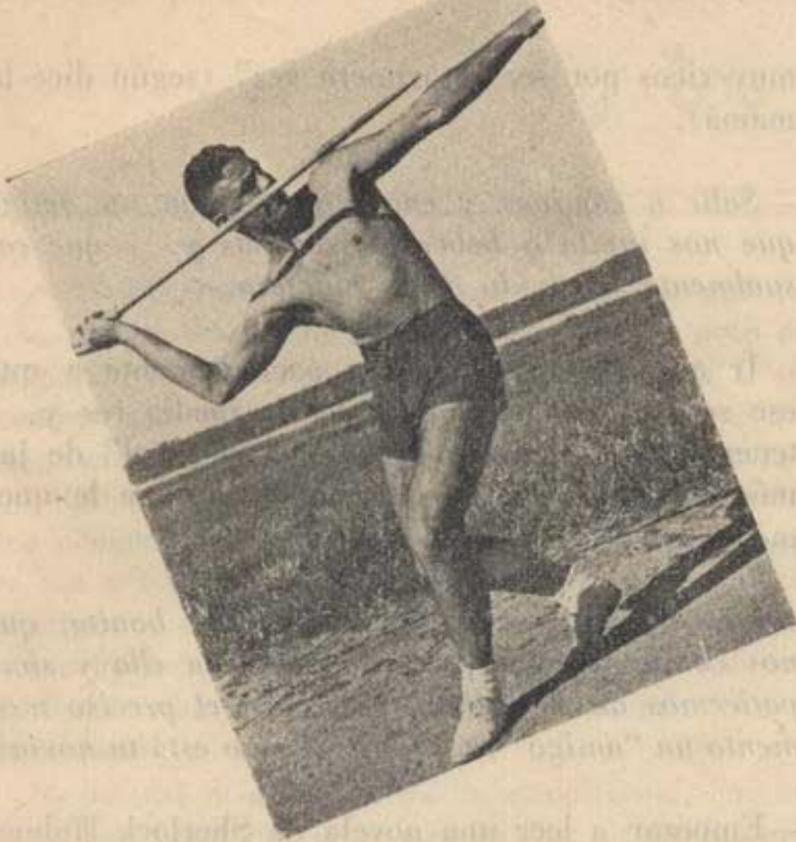
Antes de iniciarse el campeonato este año se jugó en nuestra cancha un partido amistoso con el Club Urunday. Este fué el primer contraste para nuestro invicto equipo. El triunfo del visitante fué ampliamente justificado, debido a una mayor coordinación y acierto en su defensa y a la codicia de sus delanteros cuyos dos tantos fueron el justo premio para su peligrosidad continua en el ataque.

Cabe mencionar también el cuadrangular realizado en el Parque Central con motivo de contribuir a la financiación de los gastos de los representantes militares en la olimpiada de Helsinki, en el cual intervinieron los siguientes equipos: Escuela Militar, Escuela Naval, Base Cap. Curbelo y Escuela Militar de Aeronáutica. De dicho campeonato resultó vencedor el equipo de la Escuela Militar luego de una lucha que tomó relieves altamente interesantes.

En el campeonato que se disputa actualmente en la serie "B", nuestro equipo está repitiendo la performance cumplida el año anterior en la divisional Ascenso. El rival más poderoso, el Club Odontología, ha dejado ya de constituir un riesgo para nuestras ilusiones; puesto que ya ha sido vencido en las dos ruedas y ambas veces por cuatro tantos contra cero.

Tal es, estimados lectores, la empeñosa y corta campaña de nuestro ya conocido "once" y es de asegurar que el año próximo, si continúa manteniendo su performance, nos dará las mismas satisfacciones que ya conocemos, pero en la divisional "A".

Cad. Arancibio Amado



en Nuestra Escuela



Cosas que francamente nos revientan...

—La señora que en el ómnibus, se lanza impetuosamente, introduciéndonos su codo, a modo de ariete, en los espacios intercostales, pisando a cuanto ser viviente tuvo la desdicha de ponerse delante, al asiento, que hace apenas un décimo de segundo quedó desocupado y del cual está aproximadamente a cuatro metros.

★

—El señor, que en la hora de mayor pasaje, nos planta el diario, abierto de par en par, en nuestras narices, mientras tranquilamente lee los chistes.

★

—Ir por la calle acompañados de una chica y que un niño, con una caja de pastillas en la mano, nos diga: ¿Quiere una señor? ¡Vaya, cómpreme una... cuesta cinco, nada más... Cómpreme una!...

★

Ir al cine, sentarnos al lado de una señora que está acompañada de otra señora; prepararnos para gozar del espectáculo, y... "ver" la película de labios de esa señora, una escena después de la que en ese momento aparece en la pantalla.

★

—El señor que llega al continuado un poco antes de terminar, y mientras se ubica, no nos deja ver el final que tanto ansiamos.

★

—Ir de visita a una casa y tener que tragarnos los "escones" que hizo la "nena" y que "están

muy ricos por ser la primera vez" (según dice la mamá).

★

—Salir a caminar y encontrarnos con un amigo que nos invita a beber unas copas y... que casualmente se olvidó de la billetera.

★

Ir a un pic-nic; esperar pacientemente a que ese señor muy "campero" ase la media res y... tener que conformarnos con un "especial" de jamón y queso y una coca-cola porque se le quemó el asado.

★

—Que nos presenten una chica muy bonita, que nos comprendamos perfectamente con ella y simpatizamos de inmediato, y que en el preciso momento un "amigo" nos diga: ¿Cómo está tu novia?

★

—Empezar a leer una novela de Sherlock Holmes o de Ellery Queen y no darnos cuenta de que le faltan las tres últimas páginas.

★

—Pero es peor aún, cerciorarnos de que no les faltan páginas y cuando estamos por la mitad de la lectura, un vivo nos diga cómo termina.

★

—Usted, estimado lector o estimada lectora, no es como los personajes que describo y entonces: ¿verdad que a usted también le revientan?

Julio César

Consultorio Sentimental

Por Juanchito

Se abren las puertas de este consultorio para darles paso a los corazones soñadores y enamorados, que se encuentran afectados de algún problema espiritual de difícil solución. (Hacemos la salvedad que, si es económico, no podemos hacer nada).

Encontrarán en mí, un sincero y desinteresado confidente; seré vuestro consejero y amigo, el hermano mayor que os guiará por la senda de la felicidad.

Se dirigirán a este consultorio por carta a:

REVISTA "ALAS" (C. S.)

Escuela Militar de Aeronáutica

Pando — Canelones

exponiendo vuestras inquietudes; y las firmarán con seudónimo o si lo prefieren con nombre y apellido.

Las respuestas se publicarán en el número siguiente.

EL BESO

La fruta más dulce del árbol de la vida. Cuanto más a menudo se recoge, con tanta más espontaneidad se reproduce.

Algo que para uno tiene valor, siendo muy apreciado por dos.

El derecho del niño, el privilegio del amado, la bendición de los padres y la máscara del hipócrita.

Algo que no puede darse sin tomarlo, ni tomarse sin darlo.

Demasiado poco para uno, demasiado para tres y justo para dos.

El trueno de los labios al que sigue el relámpago de los ojos.

El aceite que alimenta la llamarada del amor. La bandera de parlamento en las pequeñas guerras conyugales.

Una golosina que satisface el apetito del corazón.

Un tema para aforismos.

El Pentatlón Moderno y los Juegos Olímpicos

(Por el Tte. 2.º A. González Batista)

COMENZANDO aquí un pequeño ciclo de publicaciones sobre esta rama deportiva de tan poca divulgación y conocimiento, encaro bajo este título el encuadramiento y vinculación del Pentathlon Moderno con la generalidad de los deportes que concurren a los Juegos Olímpicos. Y me refiero especialmente al panorama olímpico; por tratarse el Pentathlon, de un deporte que si bien en la actualidad tiene una reservada personalidad y es practicado entre y por militares, merece en lo internacional un concepto y apreciación notorias, ocupando sobre todo en el ámbito europeo un sitial preponderante.

Me referiré al desarrollo de las competencias que integran el Pentathlon, en el escenario de los últimos Juegos Olímpicos; por ser allí donde hube de conocer en su íntima proximidad la superioridad de la técnica alcanzada en esta compleja prueba, frente a la desventajosa posibilidad de quienes, por razones obvias, se ven alejados de los escenarios que tan a menudo ven actuar verdaderas potencias y pentathletas que observan, pese a la característica del Pentathlon lo que podemos designar, sin temer a equivocarnos: cinco especialidades.

Por tanto el Pentathlon Moderno uruguayo cumpliendo con una de las cláusulas de la leyenda que guía el esfuerzo en la competencia y como lo ha expresado el Barón Pierre de Coubertins, concurre a los XV Juegos animado del deseo de competir, aprender, completar el bagaje iniciado tras haber practicado otras actividades durante algunos años y luego emprendido el entrenamiento dirigido o nó, de las cinco pruebas que comprende el Pentathlon.

Es indudable que el desempeño de quienes han tomado para sí, la organización de esta clase de competencias conocen en sus más mínimos detalles todos aquellos elementos concurrentes a asegurar el éxito de la empresa. Es indudable también que todo ello, no es el resultado de unos pocos años de militancia en estas actividades, sin una verdadera tradición que conserva para sí en su seno, el país que lo practica, con más entusiasmo y constituye en esencia la verdadera representación del deporte nacional, a cuyo desarrollo y divulgación todos contribuyen con su esfuerzo. Ejemplo claro, de esto, es Suecia, que a excepción de la Olimpiada realizada en 1936 en Berlín, donde ganó el alemán Hardrick, hasta el presente en el puntaje individual ha ganado siempre la prueba de Pentathlon y tributó merecido homenaje citando los nombres de Gosta Lilliehook (1912), Gustav Dyrsem (Amberes 1920); Lindman (París 1924), Sven Thofelt (Amsterdam 1928); J. G. Oxens-

tierna (Los Angeles 1932), Willy Grut (Londres 1948); Lars Hall (Hameenlinna, Finlandia 1952).

América puede alcanzar un desempeño brillante si acusa en su futuro los progresos que se han podido comprobar como resultado de las últimas competencias internacionales; en 1951 Brasil hizo conocer su valía en Competencia Mundial con una fuerte representación que luego hubo de intervenir en los XV Juegos Olímpicos con los Capitanes Medeiros, Borges y Marques; Chile carece de número para realizar su selección, aunque su representación es buena; Argentina, tiene buenos valores, pero comienza en Pentathlon lo que significa que debe pagar tributo a ello pudiendo obtener un merecido rendimiento de su aporte humano, no obstante, cuenta en su haber entre otros, la organización de un Sudamericano y un Panamericano, muy recientemente, lo que le significa una valiosa oportunidad para recoger conocimientos de ulterior aplicación. México con EE. UU. de Norte América sitúan sus valores entre los catalogados como buenos, aunque aún pueda calificárseles de especialistas de alguna de las cinco pruebas; para citar los ejemplos recientes de las últimas olimpiadas: El Sub-Teniente Almuda de México y el norteamericano Mac Arthur en las pruebas de tiro y Cross - Country running, respectivamente.

Puede, hablando en general, calificarse al competidor de América como buen jinete y buen tirador. Es indiscutible que el rendimiento en la competencia se ajusta a diversos factores; jugando un rol preponderante, que el esfuerzo en prueba responda a condiciones similares de clima y no se deba realizar una aclimatación penosa para poder llegar luego de ella, a cumplir una performance que va a distar mucho de lo que debe esperarse del atleta; puedo afirmar esto con convencimiento de causa por haber resultado de innumerables ejemplos ocurridos en el escenario a que me refiero.

Los países que por su geográfica tienen un clima como el nuestro, no permiten la regularidad del entrenamiento en pistas al aire libre; son relativamente breves los lapsos que se mantiene sin producirse una brusca variante en la temperatura, la humedad, etc., conspirando en consecuencia contra el éxito que con gran esfuerzo se quiere alcanzar.

Para no apartarnos del tema, volveremos sobre este punto en futuras publicaciones.

Terminando diré, el pentathlon es una prueba compleja, difícil, dura, que exige condiciones del competidor para asegurar cinco modalidades que armonicen en lo posible y alcanzar así un resultado final acorde con lo

El Pentatlón Moderno y los Juegos Olímpicos

(Por el Tte. 2.º A. González Batista)

COMENZANDO aquí un pequeño ciclo de publicaciones sobre esta rama deportiva de tan poca divulgación y conocimiento, encaro bajo este título el encuadramiento y vinculación del Pentathlon Moderno con la generalidad de los deportes que concurren a los Juegos Olímpicos. Y me refiero especialmente al panorama olímpico; por tratarse el Pentathlon, de un deporte que si bien en la actualidad tiene una reservada personalidad y es practicado entre y por militares, merece en lo internacional un concepto y apreciación notorias, ocupando sobre todo en el ámbito europeo un sitial preponderante.

Me referiré al desarrollo de las competencias que integran el Pentathlon, en el escenario de los últimos Juegos Olímpicos; por ser allí donde hube de conocer en su íntima proximidad la superioridad de la técnica alcanzada en esta compleja prueba, frente a la desventajosa posibilidad de quienes, por razones obvias, se ven alejados de los escenarios que tan a menudo ven actuar verdaderas potencias y pentathletas que observan, pese a la característica del Pentathlon lo que podemos designar, sin temer a equivocarnos: cinco especialidades.

Por tanto el Pentathlon Moderno uruguayo cumpliendo con una de las cláusulas de la leyenda que guía el esfuerzo en la competencia y como lo ha expresado el Barón Pierre de Coubertins, concurre a los XV Juegos animado del deseo de competir, aprender, completar el bagaje iniciado tras haber practicado otras actividades durante algunos años y luego emprendido el entrenamiento dirigido o nó, de las cinco pruebas que comprende el Pentathlon.

Es indudable que el desempeño de quienes han tomado para sí, la organización de esta clase de competencias conocen en sus más mínimos detalles todos aquellos elementos concurrentes a asegurar el éxito de la empresa. Es indudable también que todo ello, no es el resultado de unos pocos años de militancia en estas actividades, sin una verdadera tradición que conserva para sí en su seno, el país que lo practica, con más entusiasmo y constituye en esencia la verdadera representación del deporte nacional, a cuyo desarrollo y divulgación todos contribuyen con su esfuerzo. Ejemplo claro, de esto, es Suecia, que a excepción de la Olimpiada realizada en 1936 en Berlín, donde ganó el alemán Hardrick, hasta el presente en el puntaje individual ha ganado siempre la prueba de Pentathlon y tributó merecido homenaje citando los nombres de Gosta Lilliehook (1912), Gustav Dyrsem (Amberes 1920); Lindman (París 1924), Sven Thofelt (Amsterdam 1928); J. G. Oxens-

tierna (Los Angeles 1932), Willy Grut (Londres 1948); Lars Hall (Hameenlinna, Finlandia 1952).

América puede alcanzar un desempeño brillante si acusa en su futuro los progresos que se han podido comprobar como resultado de las últimas competencias internacionales; en 1951 Brasil hizo conocer su valía en Competencia Mundial con una fuerte representación que luego hubo de intervenir en los XV Juegos Olímpicos con los Capitanes Medeiros, Borges y Marques; Chile carece de número para realizar su selección, aunque su representación es buena; Argentina, tiene buenos valores, pero comienza en Pentathlon lo que significa que debe pagar tributo a ello pudiendo obtener un merecido rendimiento de su aporte humano, no obstante, cuenta en su haber entre otros, la organización de un Sudamericano y un Panamericano, muy recientemente, lo que le significa una valiosa oportunidad para recoger conocimientos de ulterior aplicación. México con EE. UU. de Norte América sitúan sus valores entre los catalogados como buenos, aunque aún pueda calificárseles de especialistas de alguna de las cinco pruebas; para citar los ejemplos recientes de las últimas olimpiadas: El Sub-Teniente Almada de México y el norteamericano Mac Arthur en las pruebas de tiro y Cross - Country running, respectivamente.

Puede, hablando en general, calificarse al competidor de América como buen jinete y buen tirador. Es indiscutible que el rendimiento en la competencia se ajusta a diversos factores; jugando un rol preponderante, que el esfuerzo en prueba responda a condiciones similares de clima y no se deba realizar una aclimatación penosa para poder llegar luego de ella, a cumplir una performance que va a distar mucho de lo que debe esperarse del atleta; puedo afirmar esto con convencimiento de causa por haber resultado de innumerables ejemplos ocurridos en el escenario a que me refiero.

Los países que por su geográfica tienen un clima como el nuestro, no permiten la regularidad del entrenamiento en pistas al aire libre; son relativamente breves los lapsos que se mantiene sin producirse una brusca variante en la temperatura, la humedad, etc., conspirando en consecuencia contra el éxito que con gran esfuerzo se quiere alcanzar.

Para no apartarnos del tema, volveremos sobre este punto en futuras publicaciones.

Terminando diré, el pentathlon es una prueba compleja, difícil, dura, que exige condiciones del competidor para asegurar cinco modalidades que armonicen en lo posible y alcanzar así un resultado final acorde con lo

Diez segundos eternos en un combate aéreo

Por Ira Wolfert

LA táctica de un combate singular en el aire es bien sencilla. Todo se reduce, tan pronto ve uno al enemigo, a tratar de cogerlo por los faldones, prenderse a ellos como un perro de presa, encañonarlo por la espalda y apretar el gatillo. Ahora, eso sí, no hay que olvidar que mientras uno está buscándole las vueltas, el enemigo nos está buscándole las nuestras con el mismo empeño. Cuando creemos tenerlo atrapado ¡zas! se nos va de entre las manos, nos da un quiebro y se nos coloca a retaguardia. Entonces hacemos nosotros otra maniobra rapidísima, un guiño fulminante, burlamos al adversario y nos situamos en posición favorable de ataque. Y así, amagando, huyendo, burlando y volviendo a amagar, la escaramuza se prolonga una eternidad, diez minutos, tal vez quince, hasta que uno de los combatientes logra echarle la zancadilla definitiva al otro y mandarlo a mejor vida.

Y todo sucede como entre autómatas, como una pesadilla. No hay tiempo de pensar. O se piensa, o se hace. Mientras dura la pelea, estamos haciendo no se qué cuántas cosas con los sentidos y con la inteligencia: mirar, medir, adivinar, recordar, tener en cuenta esto o lo otro, rechazar tal idea, aceptar tal otra. Pero nada de eso es pensar.

Después del combate pasa uno revista a las cosas que hizo y a las que no hizo, y comprende el por qué de cada una. Pero mientras dura la refriega, se siente el cerebro como vacío. La masa encefálica le pesa a uno en la cabeza; parece que algo le hormiguea a uno dentro del cráneo; siente como si fuera a estallarle.

El 8 de abril, el día que derribé tres hu-

nos, lo más que habré estado haciendo fuego habrá sido diez segundos. ¡Segundos larguísimos e interminables!

Tiene uno al enemigo bien cogido por los faldones, lo está zamarreando de lo lindo; pero parece que el maldito no se va a acabar de morir nunca. El tiempo no parece tiempo, cosa que corre, huidiza. Cada fracción de segundo se nos antoja de una lentitud inacabable. Estamos ametrallando a un alemán con incendiarias perforadoras. Al dar en el avión, las balas parecen rojas lengüecillas de serpiente. Lo lamen, le babeán encima mortal ponzoña. Una, y otra, y otra. No se pueden contar. Se suceden los impactos como granizada de dardos de fuego. Y, sin embargo, ¡qué despacio! El fin no llega nunca.

Empieza a salir humo del avión enemigo. Y a gotear, primero, a chorrear después, el glicol. El glicol es lo que impide que se recaliente demasiado el motor. No se puede volar arriba de un minuto sin él. Se pone blanco en contacto con el aire. Cuando uno lo ve salir a chorros, no necesita saber más: el adversario está en las últimas. Es como si se estuviera desangrando por los agujeros que uno le ha hecho. Es como si el hábito de la muerte fuese envolviendo al enemigo hasta paralizarlo, hasta helarlo, hasta dejarlo sin una gota de sangre, sin el calor vital. Pero ¡qué despacio, qué abrumadoramente despacio!

Y cuando lo tiene uno ya debajo, vencido impotente, empiezan a volar por el aire pedazos del maltrecho avión. Primero, tuercas y tornillos. Luego, piezas mayores. Diríase que le están arrancando a tirones, brazos y piernas y la cabeza. Y todos esos

que debe esperarse del rendimiento de un "no especialista en prueba"; es decir, la aptitud del competidor debe llegar a rendir en cinco días consecutivos, cinco performances, cinco esfuerzos y mantener a través de cada uno de ellos la solvencia necesaria para abordar la prueba siguiente con garantías.

El entrenamiento que esto exige es distinto a cualquier otro tipo de competencia que podamos encontrar en los escenarios del atletismo; de allí resulta que, las marcas alcanzadas no sean las que se acostumbra espe-

rar de competencias atléticas, pero la divulgación de los antecedentes e historial del Pentathlon asegura y rubrica las credenciales que desde 1912 con justo derecho ha obtenido para sí.

En próximos números, desde estas mismas páginas, seguiré desarrollando este tema para pasar luego a situar el pentathlon en nuestro medio y las posibilidades que puede tener en lo internacional.

fragmentos parece como si volasen con lentitud infinita por encima de uno.

Cuando se recuerda todo eso, o se contempla desde fuera de la liza, se le figura a uno que todo ocurre en un abrir y cerrar de ojos. ¡Pam, pum! Liquidado el enemigo. Mas para el que está en la refriega, la cosa no tiene fin.

Y tampoco parece que lo tiene cuando es el enemigo el que nos sujeta por los faldones y nos está aporreando sin compasión. ¡Ni que le pasasen a uno con cruel lentitud fósforos encendidos por la masa encefálica! Se siente como si los sesos se derritiesen con el dolor. Hay que luchar por que no se le parta a uno el cerebro en dos o en tres. Y mientras uno se esfuerza desesperadamente por que no se le raje el cerebro; mientras uno, figuradamente, se lo sujeta con las manos ¡qué lentos pasan los segundos! ¡Y qué distante, que remoto el fin que anhelamos!

Dos alemanes me sirvieron de aliados, sin quererlo ni saberlo, en esa lucha conmigo mismo. Los dos eran hábiles y valientes. Uno me pareció que me iba a dar bastante

que hacer. El otro pensé que conseguiría salir indemne del combate y no tardaría en volver a medir sus armas con nosotros.

Mas no sé lo que les sucedió de repente a los dos. Algo se descompuso en sus cerebros. Se veía claro. Bajo la presión terrible del miedo, los cerebros se les volvieron de corcho. Se quedaron los dos como petrificados, como adheridos a las palancas. Como un par de ciegos que corrieran por el filo de una peña hasta caer al agua, así se precipitaron ellos a la muerte.

Desde entonces, cada vez que un alemán consigue pegárame a los faldones, me acuerdo de aquellos dos muchachos. Lo corriente es que el aviador alemán, con su careta de oxígeno y su inmovilidad, no parezca un hombre, sino un dispositivo más, rígido y metálico, del aparato. Los dos teutones de aquel episodio son los únicos que me han parecido seres humanos. ¡Y nadie sabe cuán útil me ha sido el recordarlos! Como que me ha librado varias veces de hacer lo mismo que ellos: de cegarme y correr a mi perdición como quien se arroja, dando alaridos, desde lo alto de un peñasco.

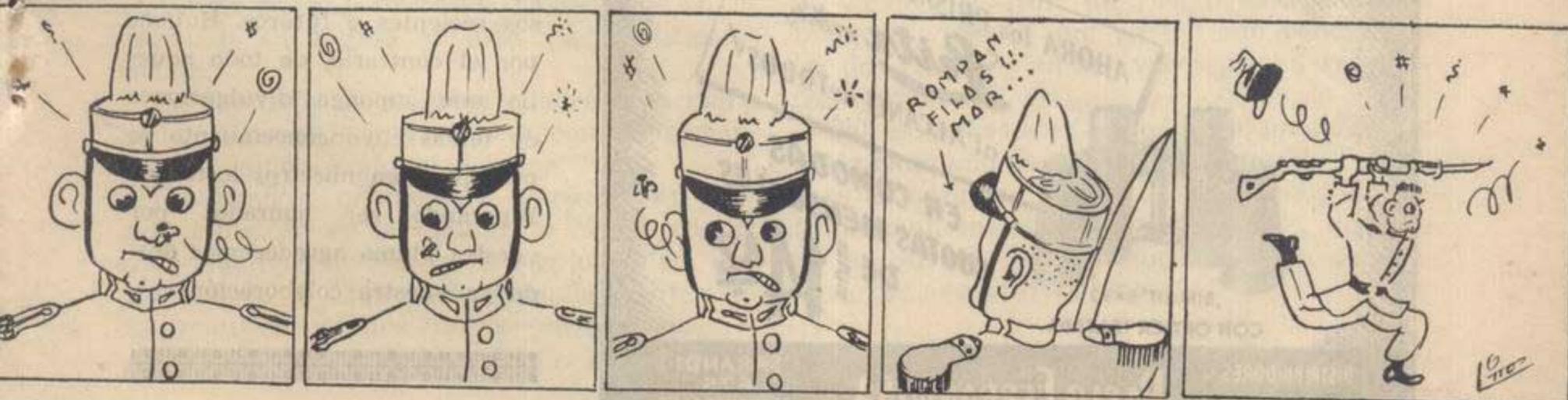
UN PILOTO de las Reales Fuerzas Aéreas hizo un aterrizaje forzoso en Bélgica y, según cuentan, fué salvado por una monja. La religiosa albergó en su convento al aviador, le proporcionó un completo equipo monjil, y le aconsejó:

—Encójase un poco. No hable una palabra. Procure pasar inadvertido. Más tarde o más temprano ya encontraremos modo de que se vuelva usted a Inglaterra.

El piloto se pasó ocho semanas sin hablar con nadie, afeitándose siete veces al día y llevando ejemplar vida monástica. Hasta que una tarde vió a una hermana lindísima sola en la despensa y, arrebatado por irrefrenable impulso, la estrechó en sus brazos. Un segundo después, un terrible directo a la mandíbula lo hizo rodar por el suelo.

—Modérate un poco, animal —rugió una bronca voz masculina—. Aprende de mí que estoy aquí desde Dunquerque.

LA MOSCA



SOLUCION DE LAS PALABRAS CRUZADAS



CONFITERIA

IMPERIAL

SERIEDAD — CALIDAD
SALON DE TE

★

Especialidad en lunchs y cocktails
Solicite presupuesto para casamientos,
cumpleaños y fiestas

CONVENCION 1381 Teléf. 8 29 94
MONTEVIDEO

ADHESION DE

CHETTO Ltda.

★

TIENDITA CHETTO TIA

ADHESION DE

Bazar LA IBERICA

Orientaciones para los futuros Colaboradores de esta Revista

Siendo una de las aspiraciones de ALAS el llegar algún día a ser redactada, en parte, por sus lectores, admite en principio, toda clase de sugerencias ideas, colaboraciones, etc. No obstante para los que nos honren con su colaboración, creemos conveniente darles algunas orientaciones. Deseamos preferentemente asuntos de actualidad, tales como noticias, comentarios o literarias, etc., a sucesos recientes o futuros. Huimos por el contrario, de todo aquello que suponga divulgaciones de temas cuyo conocimiento se presupone en nuestros lectores. Esperando ser honrados por vuestra pluma agradecemos desde ya vuestra colaboración.

Balneario

"EL PINAR"

● ATRAE

POR SU HERMOSA CONCEPCION URBANISTICA.

● DELEITA

POR SUS BELLEZAS NATURALES.

Nuevas zonas de Venta

CUOTAS DESDE \$ 18.00

Oficinas de Venta:

PLAZA INDEPENDENCIA 1374 - Teléfono 8.85.19

Bco. de Cobranzas, ZABALA 402 - Teléfono 8.97.61

MONTEVIDEO

"EL CHANA"

Cafés y Tés

EL CAFE ES AL CEREBRO
COMO EL ROCIO A LA FLOR...

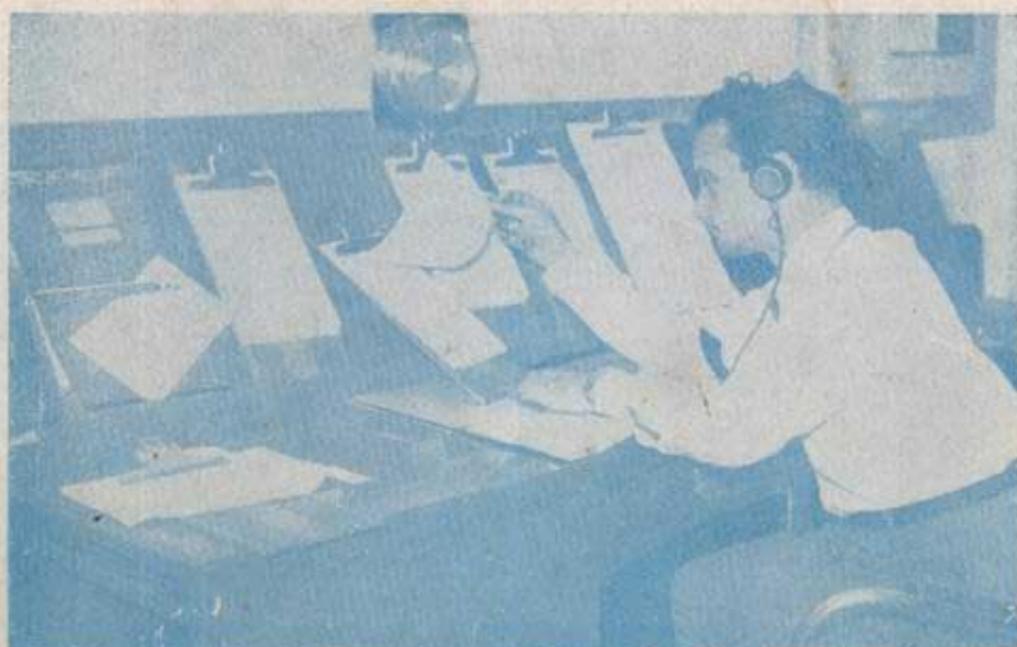
TOME CAFE, PERO CAFE PURO

EL CHANA LE OFRECE EL CAFE
QUE SU PALADAR PREFIERA,
DESDE EL MAS SUAVE AL MAS
FUERTE, PERO SIEMPRE PURO Y

●

AROMATICO

PLUNA resuelve su viaje...



...mediante su sistema de reservas, que está basado en el principio TIEMPO LIMITE; lo cual, permite al pasajero garantizar su asiento en una forma concreta y segura. Es decir, que toda reserva hecha por un pasajero, tendrá valor hasta una hora determinada, llamada HORA LIMITE en que **indefectiblemente**, deberá haber retirado su pasaje o fechado el mismo, si tenía uno de ida y vuelta. El pasajero no debe esperar hallar su reserva si no ha cumplido con lo que antecede antes de la HORA LIMITE.

Su sistema de reserva incluye además, el procedimiento llamado LISTA DE ESPERA, que permite a los pasajeros que no han podido ser confirmados en primera instancia, obtener ubicación en los vuelos, una vez llegada la HORA LIMITE, sustituyéndose a aquellos que no han cumplido con el requisito de retirar o validar su pasaje. Se garantiza de esta manera, que el mayor número posible de pasajeros hagan uso de los servicios que **PLUNA** brinda.

El procedimiento de ubicar las LISTAS DE ESPERA, es por riguroso orden, de acuerdo al día y a la hora en que fueron anotados en ellas.

Podemos agregar, que **PLUNA** cuenta con un servicio propio de radio para solicitar —sin cargo para el pasajero— las reservas que sean necesarias. De esta manera, se obtiene un grado máximo de eficacia dentro de este moderno sistema de reservaciones.

Eficiente personal, proporcionará a Vd. toda la información que necesite.

Las reservas de asiento, en el sistema **PLUNA** puede hacerse telefónicamente, por radiotelegramas o en forma personal.

POR INFORMES, RESERVAS, CARGAS Y PASAJES:

Oficinas Centrales **PLUNA**, Av. Uruguay 1107 — Tel. 9 27 72/73/74
y, en las Filiales de: PAYSANDU, SALTO, ARTIGAS, RIVERA,
MELO, TREINTA Y TRES y ASUNCION DEL PARAGUAY.

REPRESENTANTE DE PLUNA EN BRASIL:

S. A. CRUZEIRO DO SUL Ltda. Av. Río Branco 128, Río de Janeiro,
Sucursal PORTO ALEGRE: Av. B. de Medeiros esq. Rúa dos Andradas.