

ALAS





Publicación del Cuerpo de Alumnos de
la Escuela Militar de Aeronáutica

FUERZA AEREA URUGUAYA

Revista supervisada por la Dirección y
Jefatura del Cuerpo de la Escuela Militar
de Aeronáutica

CONSEJO EDITOR

Presidente:	Sgto. Hrio. (Av.) D. Miguelez
Vicepresidente:	Sgto. Hrio. (Av.) A. Pereira
Tesorero:	Sgto. Hrio. (Av.) J. Sastre
Encargado de Fotografía:	Sgto. Hrio. (Nav.) W. Munch
Encargado de Redacción:	Cbo. Hrio. (Av.) G. Yoseffi
Secretarios:	Cad. 2º (Av.) P. Pisani Cad. 2º (Av.) A. Garofali Cad. 1º M. López Cad. 1º R. González

Los puntos de vista expuestos en los artículos y editoriales son la opinión de sus autores y no deben considerarse como la doctrina, pareceres y normas de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Todo editorial, artículo o reseñas que aparezcan en esta publicación pueden ser reproducidos sin autorización de los editores, dando crédito a Revista ALAS e incluyendo nuestra dirección, número y fecha de la edición.



Diciembre 1992

Sumario

	Pág.
Mensaje del Sr. Director para la Revista "ALAS"	2
Editorial	3
20 de Noviembre de 1916 - 20 de Noviembre de 1992..	4
Clausura de Cursos de 1991	9
Así Somos	13
El 638 es tuyo	20
Fénix '92	22
Citas	23
Mi primera ceremonia	24
Paracaidismo	25
Cuerpo Docente	27
Innovaciones	28
La EMA participando en el fútbol universitario	30
El escudo de Tanda	31
Otro día de gloria	35
Bienvenidos	36
Concurso 75º Aniversario de la EMA	38
VIII Crucero de instrucción	41
Rómulo: Una historia nuestra	46
Nuestro homenaje a quienes nos vieron nacer	48
CESSNA T-41D nuestro fiel amigo	49
Maniobras	51
15 días en los Estados Unidos de América	55
Texan	63
El instructor	64
Campeonato Sudamericano Juvenil de Esgrima 1992..	70
El aviador	73
El avión	77
El hangar de los recuerdos	78
Consejo Editor	80

Mensaje del Director

Para Revista "ALAS" 1992

L A lectura del número anterior de la Revista "ALAS" me retrotrajo a mis primeros días dentro de la Organización. Supongo que el mismo sentimiento deben haber experimentado todos aquellos con quienes hemos recorrido juntos muchas etapas de nuestra vida profesional.

Llegamos a esta Escuela casi niños, llenos de ideales, conociendo apenas la virtuosidad del medio en que íbamos a actuar; atraídos indudablemente por el prestigio de una gran profesión, por la aspiración de dominar una máquina o por el ánimo de conquistar el espacio.

Nos ha hecho trasladar nuestros espíritus a los albores de nuestra juventud, cuando estaba tersa el alma, cuando iniciamos la marcha con nuestra carga de ilusiones, cuando nos detuvimos reiteradas veces a la vera del camino para discurrir nuestros problemas, cuando nos ayudamos a sobrellevar las lógicas exigencias del servicio y cuando por sobre todas las cosas, brotaba un enorme y agradable impulso en nuestros pechos al oír rugir un motor.

Poseedor hoy de la felicidad de ostentar la dignidad de Director y realizando una observación a través del tiempo, me cabe sólo una reflexión; me siento feliz que se mantenga entre nuestros estudiantes esa llama, ese espíritu aeronáutico que nos recuerda aquel impulso que nos trajo a golpear en esta casa. Ese espíritu que esterioriza la especial simiente de siempre; la que permite lograr hombres con vocación de servir en el aire, la que permite conformar el hombre adecuado para operar eficientemente un Sistema de Armas. Ese hombre no sólo capaz de cumplir las exigencias buscando la excelencia, sino capaz también de sobreponerse a las naturales limitaciones, superando con ingenio y con cariño las carencias existentes en el orden material.

El sentimiento de la tradición, el culto del pasado, es una fuerza insustituible en la conciencia de los pueblos y la veneración de las grandes personalidades en la que se encarnan sus porfidias, sus anhelos y sus glorias, es la forma suprema de ese culto. El respeto por nuestros antecesores debe ser plasmado entre otras formas, haciendo conocer sus obras y/o sus vivencias en esta institución y en la Fuerza Aérea.

A través de esta publicación fuente de suprema inspiración regeneradora, es mucho lo que se hace y mucho más aún es lo que se puede hacer en el futuro. Fortalecer la mente y el corazón de las generaciones actuales y venideras, logrará, sin lugar a dudas, mejoras sustanciales en el carácter y personalidad de nuestro personal quienes verán robustecida su moral de combatientes y su vocación de aviadores. ■

Editorial

¡VOLVEREMOS! Estas palabras del Gral. Mac Arthur hicimos nuestras el pasado año cuando, con la edición anterior "ALAS" vio nuevamente la luz.

Quedaba así planteado un deseo que a su vez era un compromiso para el nuevo Consejo Editor.

Difícil es la tarea de editar una publicación de este tipo para quienes carecemos de experiencia en la materia; no obstante ello muy gratificante es ver cuando ésta se hace una realidad palpable.

Esta revista no es sólo el trabajo de un eventual Consejo Editor sino que es un producto de la gran familia que conforma nuestra Fuerza Aérea.

No contamos entre nosotros con ningún Richard Bach o Antoine de Saint Exupery por lo que si bien los artículos pueden carecer del más alto estilo literario es nuestra intención que sean mensajes propios de lo que somos y reflejen nuestros más profundos sentimientos.

No dejamos por ello de intentar revitalizar ese hilo de lírica que cada aviador tiene en su ser.

Pretendemos no sólo aparecer como una revista rutinaria que llegue al público año tras año; es nuestra intención el mejorar, el superarnos, porque somos conscientes que en el mundo de hoy, el estancarse significa morir. ■

LA AVIACION VANGUARDIA DE LA PAZ



20 de Noviembre de 1916

20 de Noviembre de 1991

¿Por qué 75 Años?

QUIENES accedieron a nuestra edición anterior, habrán podido disfrutar de una interesante nota del Tte. 1º (Av) (R) Juan Maruri donde se detalla pormenorizadamente toda la evolución de lo que fue la Escuela Militar de Aviación primero y la Escuela Militar de Aeronáutica después.

La Fuerza Aérea tiene por tradición el resaltar sus fechas más importantes y si bien es una fuerza relativamente joven, su historia es tan rica que hace que sean varias las fechas a recordar. Una de ellas nos toca muy de cerca por su significado. El 20 de noviembre de 1916 se promulgó la ley N° 5528 que dio origen a la Escuela Militar de Aviación.

Hecho destacable para el país en sí ya que surgía ante los ojos de los uruguayos un lugar físico para formar

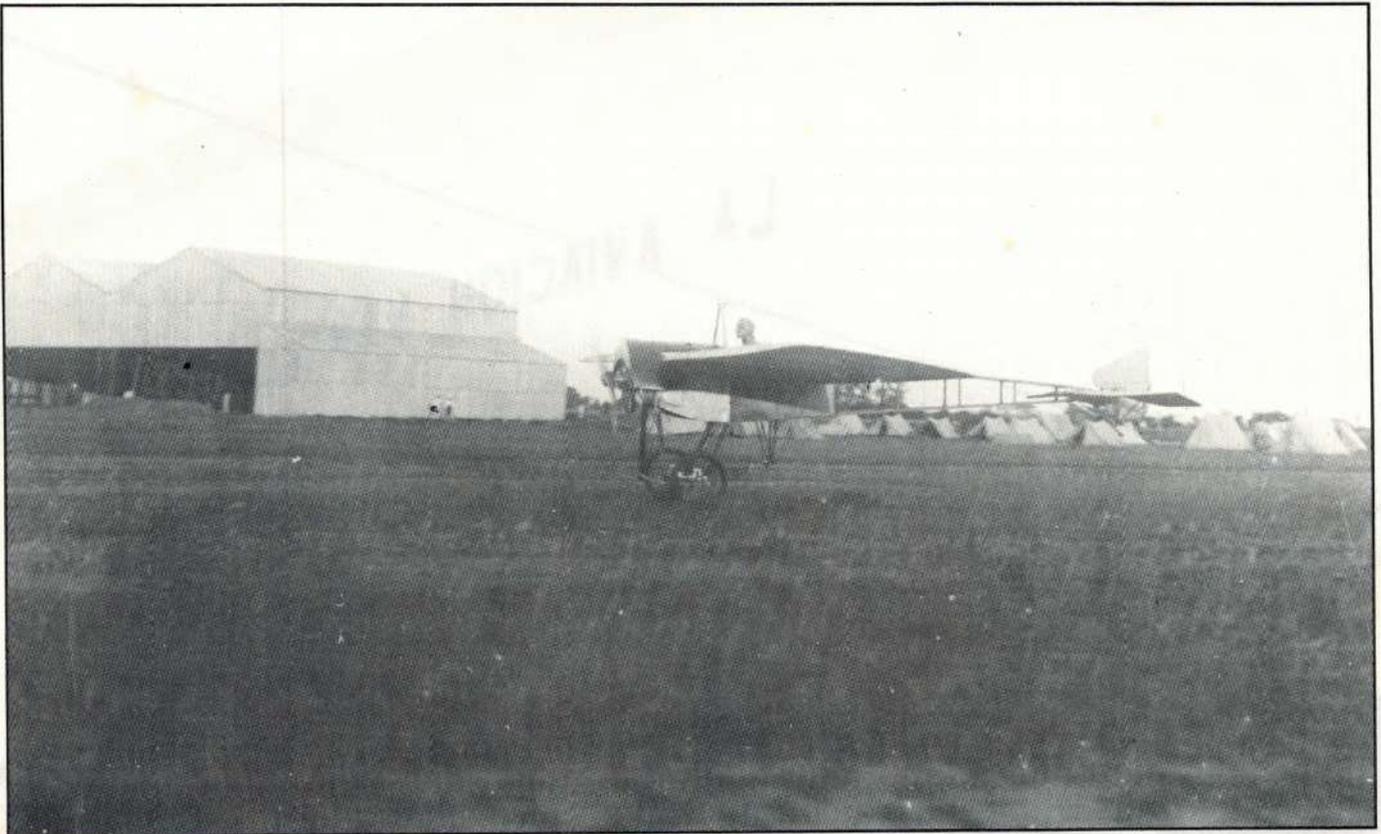
pilotos militares en los albores mismos de la aviación mundial.

Desde aquel 20 de noviembre han transcurrido 75 años, de esfuerzo y dedicación, de alegrías y tristezas. Muchas generaciones de aviadores han dejado aquí sus huellas y otros sus vidas, forjando así la senda que hoy transitamos.

Todas han esperado con ansiedad SU 20 de noviembre, día en que se cumple uno de sus más anhelados sueños, recibir la media ala.

En momentos como éste recordamos el esfuerzo de aquellos pioneros que, contra viento y marea, con gran espíritu aeronáutico llevaron adelante una empresa casi imposible.

A ellos dedicamos estos primeros 75 años. ■



“ALAS”

FUE el broche de oro del pasado 20 de noviembre que tanto recordaremos quienes lo vivimos. Cuando el Sr. Presidente de la República se disponía a retirarse del Instituto, luego de haber compartido con nosotros aquella mañana de júbilo, el Presidente del Consejo Editor del momento, le hace entrega de un ejemplar de “ALAS” con lo que se oficializa el retorno a la vida de nuestra querida revista.

Podríamos decir que el sentimiento era de haber cumplido con la meta propuesta. Luego de varias tensiones a último momento, el resurgimiento de “ALAS” era una realidad; una realidad que costó un enorme sacrificio, el cual cumplimos con gusto, para transformar aquello que parecía imposible en algo tangible, palpable.

Habían pasado 10 años desde que plegara sus alas para no ver más la luz del sol y privar a sus lectores del placer de disfrutar una nueva aparición.

Es por ello, por el tiempo transcurrido, que prácticamente debimos comenzar de cero, por eso mismo pecamos en un principio de inexperiencia, ya que ninguno de nosotros había estado en el “laboratorio” donde se gestó la última edición y al contrario todos éramos novicios en la tarea que nos habíamos propuesto cumplir. Para concretarla hubo que redoblar esfuerzos, pero eso es lo que más le gusta a un Cadete de la EMA.



Grande fue nuestro sentimiento de orgullo cuando visitábamos a aquellos que colaboraron con nosotros haciéndose cargo de la publicidad y aún se acordaban con beneplácito de las anteriores ediciones; ellos depositaron su confianza en nosotros y contribuyeron con su firma.

La lámpara está encendida y es nuestra intención el no dejarla apagar, estamos en carrera y ahora nuestra meta no es el resurgimiento como en el pasado año, sino el mantener la continuidad.

Damos fe de que se logrará para que “ALAS” siga siendo por siempre “ALAS”. ■



Un Momento muy Especial



L A mañana del 20 de noviembre se presentaba gris; parecía ser que la Meteorología, vieja conocida de la Aviación, nos iba a jugar una mala pasada. Pero no fue así, si bien el sol no se vio en todo el día, tampoco llovió con lo cual los festejos del 75º Aniversario se desarrollaron de acuerdo a lo previsto.

En el acto principal, los Cadetes de Segundo Año que habíamos aprobado el Curso de Vuelo Primario recibimos uno de los distintivos más recordados a lo largo de la carrera de un Aviador Militar: la MEDIA ALA, símbolo

de que hemos recorrido los aires solos con nuestra máquina por primera vez.

Después de casi tres años de esperar este momento vimos concretadas una de nuestras más grandes aspiraciones, ya que si bien quedaba un año por delante para finalizar nuestra formación como oficiales contábamos con el gran incentivo de saber que habíamos dado el paso más importante para concretar nuestra vocación.

Este año quienes recibimos la media ala fuimos:

Cad. 2º (AV)	WALTER ACUÑA
" "	JUAN BATISTA
" "	ENRICO BRUCCOLERI
" "	EDUARDO CASTRO
" "	JAVIER GONZALEZ
" "	DAVID MIGUELEZ
" "	ALVARO PEREIRA
" "	MARCELO POGGIO
" "	JAVIER SASTRE
" "	GUILLERMO YOSEFFI
" "	EDUARDO ZARATE

Fue para nosotros un día muy especial que dedicamos a nuestros seres queridos que tanto nos han apoyado. ■



Convenio Entre la Universidad de la República y la Fuerza Aérea Uruguaya

OTRO de los puntos culminantes del pasado 20 de noviembre fue el momento de la firma del Convenio realizado con la Universidad de la República.

De esta forma la Fuerza Aérea junto a sus camaradas del Ejército y la Armada Nacional, transitan un camino que les abre varias puertas hacia estudios posteriores; en contrapartida la Universidad recibe la posibilidad de acceder a determinados medios con que cuentan nuestras Fuerzas Armadas.

Tal como dice el Convenio firmado:

"Los objetivos de este convenio son, en general, promover el desarrollo y difusión de la cultura y, en particular, el desarrollo de la enseñanza superior y la investigación científica y tecnológica".

"Los programas y proyectos se podrán referir a los siguientes aspectos:

- a. intercambio de docentes, investigadores y estudiantes;
- b. formación y perfeccionamiento de docentes e investigadores;

c. intercambio de información;

d. estudios e investigaciones;

e. cursos, seminarios, conferencias, talleres, etc.

f. toda otra actividad idónea para lograr los objetivos del presente convenio". ■



Exposición 75º Aniversario de la E.M.A.

La exposición en honor a un nuevo aniversario de la Escuela ya está pasando a ser parte de la tradición misma de ella.

Esta idea surgida con el fin de mostrar la creatividad del Cuerpo de Alumnos, hace un par de años atrás, tuvo su momento culminante el pasado año al ser recorrida por el Sr. Presidente de la República quien pudo apreciar de esa forma la calidad de los trabajos presentados.

El marco aumentó y por ende hubo que cambiar su localización, es así que fue llevada al hangar (lugar íntimo de la actividad aérea de toda unidad).

A los tradicionales concursos de literatura y fotografía que, cabe acotar, cada año tiene más inscriptos lo que hace que la elección sea cada vez más difícil y resalte aún más el valor de los ganadores, se le sumó una gran exposición donde pudimos ver la evolución de la antigua Escuela Militar de Aviación y de la Escuela Militar de Aeronáutica, y el toque de distinción dado el pasado año por parte de IPMS URUGUAY con una espléndida muestra de sus habilidades para construir maquetas (réplicas exactas) de aviones ya sean de bandera uruguaya o extranjera.

Quienes concurrieron también pudieron apreciar distintos elementos, parte de la indumentaria aeronáutica así como una maqueta de la Escuela y en el centro luciendo en todo su esplendor la figura de un T-34, principal avión de instrucción en la actualidad, de la Escuela Militar de Aeronáutica.



Esta exposición fue la culminación de un día de fiesta inolvidable para quienes lo vivimos.

Cabe expresar nuestro agradecimiento a entidades como el Cuerpo Nacional de Bomberos, IPMS URUGUAY, la Junta Local de Pando, la Casa de la Cultura de Pando y el Museo Aeronáutico ya que sin su invaluable apoyo, esta exposición nunca hubiera alcanzado el brillo que tuvo.

No podemos finalizar el recuerdo de un día tan grato sin agradecer la presencia de las escuelas y liceos de la zona quienes vibraron junto con nosotros en la formación y le dieron el marco distinto y agradable a una fiesta como ésta. Asimismo nuestro agradecimiento a los grupos de aviación N° 1, 2 y 5 ya que su material de vuelo junto con los T-34 de nuestro instituto llevaron a cabo uno de los mayores desfiles aéreos de los últimos años. ■



Clausura de Cursos 1991



E NTRADOS en el verano de 1991 ocurrieron en el instituto dos de los más importantes acontecimientos del año, las fiestas Militar y Social en las cuales tuvo lugar el egreso de la promoción "Cap. Jacinto Trápàni".

La despedida de los nóveles Alfereces, el ascenso a los grados siguientes dentro del Cuerpo de Alumnos, la entrega de premios a los cadetes que se destacaron este año y la recepción nocturna.



Distintas autoridades estuvieron presentes durante la ceremonia militar entre las cuales se contó con la presencia del Señor Presidente de la República, Señores Secretarios de Estado, Señores Comandantes en Jefe de las tres armas y Agregados Militares acreditados ante nuestro país.

Luego de la recepción de autoridades y ejecución del Himno Nacional se realizó el cambio de abanderados y escoltas.





El punto culminante de esta ceremonia fue el juramento tomado a los Noveles Alféreces luego de la entrega de espadas realizada por el propio Presidente de la República en medio de los acordes de la Banda de la Fuerza Aérea y el sobrevuelo de aviones de la Brigada Aérea II.

Las palabras del Señor Director expresaron la emoción y el sentimiento del acontecimiento, compartidas por todos en lo que significa la formación

del Cadete como futuro Oficial de la Fuerza Aérea. La entrega de premios, tanto a Cadetes como a los nuevos Oficiales, significó el justo premio a la superación y el esfuerzo en las diferentes áreas del trabajo de la Escuela.

La ceremonia militar culminó con un desfile y una demostración aérea, con los pilotos de la promoción recién egresada, quienes mostraron el grado de profesionalismo adquirido.

CENTRO TECNICO
CITIZEN

A LA VANGUARDIA DE LA RELOJERIA ELECTRONICA

SAN JOSE 837
Montevideo



TELEFONO 914216
Uruguay



AYALA Ltda.
IMPORTADORES

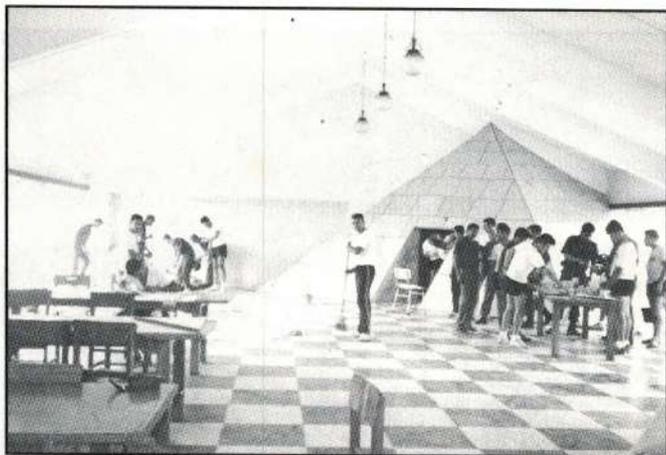
REPUESTOS PARA AUTOMOTORES






**EL REPUESTO
SEGURO**

**Galicia 1281
Montevideo
Tel.: 92 31 31*
Fax: 92 29 12**



El día de nuestra graduación es la culminación de un proceso de cuatro años y que en suma significa adquirir todo aquello que necesitamos para llegar a ser Oficiales de la Fuerza Aérea.

Eso es lo que celebramos en este día lleno de alegría y emoción para todos los nuestros.

Como recuerdo particularmente amable quiero destacar una de las primeras cosas que nos piden cuando somos aspirantes y nos desocupamos de nuestras obligaciones; proponer ideas para la "Fiesta Social de Fin de Año".

Ya desde la mitad del año comenzamos con las inquietudes, ideas, planificación y recaudación de materiales para llevar a cabo la esperada fiesta.

Todos estamos motivados por una sola idea, queremos que sea perfecta y cada año pretendemos hacer de ella un evento inolvidable.

Durante su preparación ocurre el notable hecho de que aumenta la unión entre los integrantes del Cuerpo de Alumnos, pues aunque sin perder el respeto y la deferencia que jerárquicamente existe, el trato entre los cadetes es mucho más flexible, la colaboración es total y cualquier cosa que pueda obrar como obstáculo para la tarea es apartada o simplemente ignorada.

Recurrimos a las más diversas técnicas para fabricar la decoración y aunque muchas veces tenemos que sobreponernos a carencias de materiales; por otro lado contamos con elementos esenciales para lograr lo buscado: voluntad y buena disposición.

Así logramos reunir lo necesario, desde las ideas hasta la mano de obra, componiendo un gran equipo constructor para comenzar el trabajo en los calurosos días que acompañan el umbral del verano.

Todo comenzó por el mes de abril cuando los cadetes de la tanda ARGOS comenzaron a proponer

motivos para la decoración de la fiesta. Es una tradición que la tanda que asciende a clase este encargada de la realización de la fiesta. El tema propuesto fue ambientar la fiesta con un motivo "egipcio".

El 20 de noviembre comenzamos a dedicarnos exclusivamente a los preparativos de la fiesta, prescindiendo por una semana de la presencia de los cadetes de primer año que se encontraban abocados de lleno al Curso de Vuelo Teórico.

En principio el proyecto constaba de una gran pirámide insertada en la pared de la que solo se veían dos caras. Por una de esas caras se podía entrar a una catacumba interior, la cual estaba decorada con momias y jeroglíficos. Para la entrada se fabricó una arcada que simulaba ser de piedra, situada sobre un camino custodiado por cobras fabricadas de papel y madera.

La segunda semana se incorporaron al grupo los cadetes de primer año, que habían finalizado el Curso de Vuelo.

A menudo aparece la inquietud de no entender

RAI

REPRESENTACION PARA LAS AMÉRICAS
OFICINA DE MONTEVIDEO

18 de Julio 1044
11110 Montevideo - Uruguay
Teléfonos: 92 04 81 - 92 11 39 - 92 11 40
Fax: 92 10 89
Telex: 22540 RAI MVD UY



como esas ideas tan difusas y lejanas se van transformando de a poco en algo palpable y concreto. Trabajamos poniendo lo mejor de nosotros con escasos y rústicos materiales.

Llegado el gran día el ánimo reinante es efervescencia y júbilo y en ese ambiente nos sumergimos acompañados de nuestros familiares, novias y amigos, disfrutando a pleno.

La Recepción Social contó con la presencia de

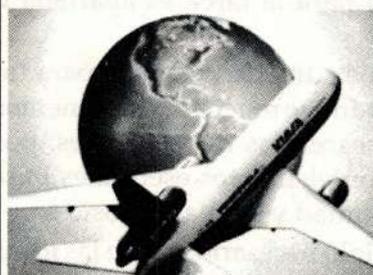
más de cuatrocientas personas que entusiasmadas compartieron junto a familiares y amigos una velada inolvidable. Diversos conjuntos musicales deleitaron con su actuación y las pistas de baile se vieron permanentemente colmadas del entusiasmo y la alegría de todos.

El vals acompañó como homenaje individual a los nuevos Oficiales, recibiendo el afecto de todos los concurrentes. ■

Taller Coronilla S.R.L.

DELEGADO DEL AUTOMOVIL
CLUB DEL URUGUAY

Ruta 9 Km. 314,500 - Tel.: 47
La Coronilla - Dpto. Rocha



Venezuela, el país
más caribeño.
Viasa, la mejor
manera de llegar.

VIASA
LA LINEA AEREA DE VENEZUELA

PLAZA DE CAGANCHA 1335 - Of. 214
Tels. 91-5892 -- 92-3130
Montevideo - Uruguay

Así Somos

E L 20 de noviembre próximo pasado, en homenaje a los 75 años de la Escuela Militar de Aeronáutica el programa "Primer Plano" dedicó una de sus ediciones a mostrar qué es la Escuela.

Nos dimos cuenta mientras se filmaba ese programa especial a través de las preguntas que los periodistas realizaban a los Cadetes que hay muchas cosas que una persona no vinculada a la Escuela le interesa saber, y que a nosotros se nos hace difícil de explicar, porque si bien todos las llevamos dentro, en el momento de contestar uno debe tomarse su tiempo para tratar de decir lo que

realmente siente y que no siempre logra explicar con palabras.

Es por ello que surgió la idea de que "ALAS" entrevistara al Cuerpo de Alumnos y preguntara todas esas cosas que le interesan saber a una persona ajena a la Escuela; ya que el fin de la revista es ese: mostrar quienes somos y qué sentimos.

Hay un detalle a tener en cuenta y es que "ALAS" en sí, es el Cuerpo de Alumnos. La siguiente es una entrevista del Cuerpo al Cuerpo, tratando de tocar todos los temas que a ustedes les interesa saber. Periodista ficticio que



swissair  1931
1991

Swissair, la Compañía Aérea privada de Suiza, ha sabido mantener su fiabilidad y calidad de servicio desde 1931.

Y así pensamos continuar en el futuro.

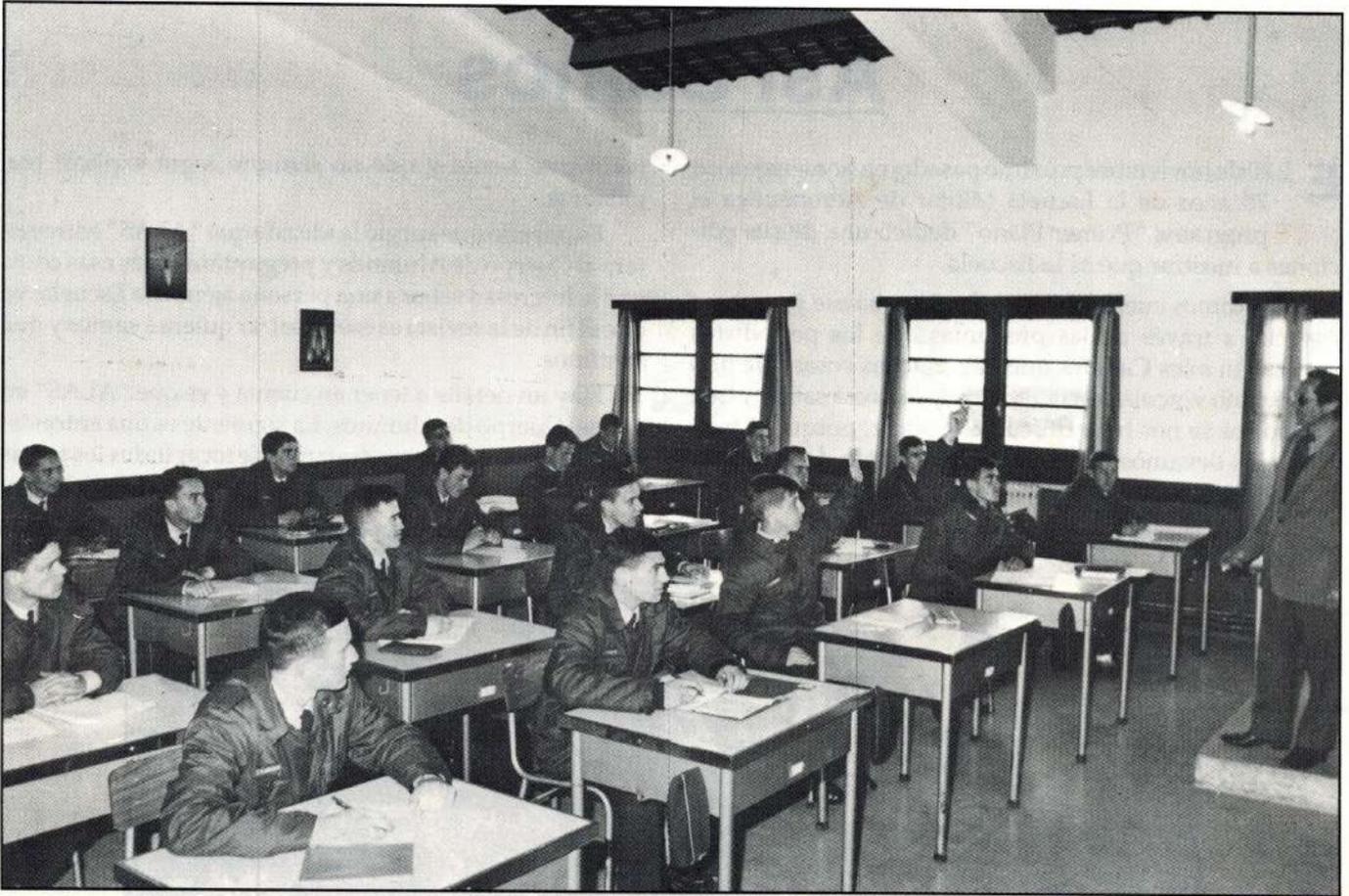
Hotel Oceanía

de Gleney Acosta Nieves

Habitaciones con baño privado
Garage

** Abierto todo el año **

Las Margaritas s/n - Tel.: 49 - (La Coronilla)



entrevista a un Cadete imaginario que mucho tiene de cada uno de nosotros.

P.— ¿Qué lo motivó a ingresar en la E.M.A.?

R.— Existe una palabra que todos sabemos lo que significa pero que debemos recurrir al diccionario para definirla con exactitud, es una palabra que se ajusta perfectamente a lo que sería la respuesta a una pregunta así, es la VOCACION. Desde niño uno siente algo que no sabe qué es que lo atrae hacia la carrera de las armas y

muy en especial hacia el vuelo. Al crecer se ve que la perfecta conjunción de las dos cosas está en la Fuerza Aérea a través de la E.M.A.

P.— ¿Le resultó difícil adaptarse?

R.— El ingresar a la Escuela significa un cambio y como todo cambio en la vida requiere de un período de adaptación. Evidentemente a todos nos cuesta adaptarnos al régimen ya que pasamos a tener un horario que va a regir nuestras vidas, por otra parte el alejamiento de la casa, de la familia, etc., en un primer momento cuesta, pero casi sin saber realmente cuando, nos encontramos adaptados.

P.— Dice que cuesta hacerse la idea de alejarse de su hogar, de sus costumbres, ¿significa eso que extraña?

R.— Por supuesto.

P.— ¿Qué es lo que más se extraña?

R.— Son muchas las cosas que se extrañan: los ratos libres, los amigos, la novia, pero por sobre todo la familia. De estar todo el día junto a ellos pasamos a verlos sólo el fin de semana. Esto por otro lado hace que se valore más que antes a los padres. De pronto hay muchas cosas que antes no se notaban (por estar todo el día junto a ellos) y que ahora se hacen evidentes.

ALQUILE LO MAXIMO, PAGUE LO MINIMO

Hertz

Montevideo: Colonia 813 - Tel.: 98 57 56* - Fax: 92 22 66
 Telex: 22484
 Aeropuerto - Avda. de las Américas 5670
 Tel.: 61 28 57

Punta del Este: 28 y Gorlero - Tels.: (042) 42431 - 44705



P.— ¿Qué opinan sus padres respecto a su ingreso?

R.— Me apoyaron totalmente. En lo personal no me dijeron "entrá a la E.M.A.", pero cuando les dije cual era mi intención su aliento fue total, empezando en la preparación, los gastos del ingreso y ahora cada fin de semana cuando los veo. Sentimos un cierto "sacrificio sentimental" de parte de ellos ya que en cada despedida la emoción es distinta y vemos que no sólo nosotros extrañamos sino ellos también y quizás más que nosotros pero tratan de disimular, porque ahora su único anhelo es vernos recibidos.

P.— Hoy me decía entre otras cosas que se extraña a los amigos, ¿modifica en algo el ingreso, en que se pierden?

R.— Hay que hacer una gran diferencia entre lo que significa "amigo" y "conocido" o "camarada". Los que son realmente amigos nunca se pierden, aunque ahora los veo con menos frecuencia, siempre están ahí para saludarme, alentarme, etc. y eso significa un gran estímulo.

P.— Luego de contestar estas últimas preguntas ¿piensa que vale la pena alejarse de todo eso (padres, hogar, amigos) para dedicarse a su carrera?

R.— Sí, sin duda que vale la pena, tarde o temprano todas las personas deben alejarse de la casa paterna para buscar su futuro, quizás nosotros lo hagamos más temprano y en forma más brusca, pero en definitiva son sólo cuatro años (que parecen más largos por estar en régimen de internado). El sacrificio vale la pena porque la recompensa es grande.

P.— ¿Cree usted que cambia una persona al entrar?

R.— La personalidad no cambia sino que se fortalece, la Escuela no es un "reformatorio" sino un Instituto de formación de Oficiales por lo tanto no es su fin el cambiar lo que uno trae sino adaptarlo a determinadas reglas que debe seguir, en definitiva lo que hace es adquirir muchos valores y fortalecer los que ya trae, por ejemplo el orden, la disciplina, el carácter, el temperamento, etc.

El horario estricto y las exigencias tienden a fortalecer el ánimo y el temple de todos.

Arriba de un avión hay que tener una mentalidad definida, si se duda, lo más probable es que se presente una situación adversa, y eso se trata de extender a todos los ámbitos de la vida. Hoy decía que se valora más a los padres, eso en sí es un "cambio" si se le quiere llamar,

COOPERATIVA DE LAS FUERZAS ARMADAS



En su Local Central y Sucursales, ofrece una amplia gama de servicios y beneficios, en las mejores condiciones de precio y calidad.

Artículos para Damas, Hombres y Niños, Bazar, Menage, Zapatería, Juguetería, Audio y Video, Supermercado, Rotisería, Cafetería... y mucho más!!!

SASTRERIA CIVIL Y MILITAR

Visítenos y compruébelo usted mismo



**Colonia y
Acevedo Díaz**

**Tels.: 49 64 21/25
40 21 24/25**

positivo. Ahora ve a los padres de otra forma y aprecia mucho más su esfuerzo.

P.— ¿Qué siente cuando debe usar el uniforme en la vía pública?

R.— Uno siente que es observado por todo el mundo, para bien o para mal, todo lo que hacemos es observado, están quienes lo miran con desprecio (por suerte los menos) y están aquellos que realmente lo aprecian, esto trae aparejado una cantidad de responsabilidades, la primera y principal es que se pierde la individualidad; si yo cometo alguna falta en la calle aquellos que me ven no ven a Juan Pérez sino a un Cadete de la E.M.A. por lo tanto el porte del uniforme debe hacerse con orgullo y responsabilidad.

Hay determinadas reglas de cortesía que nuestra sociedad va perdiendo pero que un Cadete las mantiene, caso típico el ceder el asiento a una dama o persona mayor, ante esto uno ve que lo miran con sorpresa (cosa que no debería ser pero es común en estos días) pero se siente regocijado cuando esa persona le agradece.

P.— ¿Es la E.M.A. lo que se imaginaba antes de entrar?

R.— Cada uno de nosotros se imaginó a la Escuela de una forma antes de entrar, pero la noche antes de entrar cuando uno se acuesta sabiendo que al otro día estará en

la Escuela aparece un signo de interrogación enorme en cuanto a "¿cómo será?", cuando ingresa se da cuenta de que hay cosas que son imposibles de imaginar y explicar, hay que vivirlas para saber como son.

P.— Cabe imaginar que una vez dentro uno vive momentos lindos y otros no tanto, ¿cuáles son los más difíciles?

R.— Muchos son los momentos que se le podrían llamar "difíciles". Sin duda que al ingresar existe un tiempo de adaptación hasta que nos acostumbramos. Otros son los exámenes, sabemos que en cada uno de ellos se juega la carrera, por ello éstos presentan una mayor tensión en el Cadete que un examen de un liceo. Por otra parte un Cadete como cualquier persona tiene esos días en los que nada le sale bien y parece que todo está en su contra pero se sobrepone, aunque aclaro que esto le pasa a un Cadete, Médico, Mecánico, Abogado o lo que sea, es natural del ser humano.

P.— ¿En qué se apoya en esos momentos para sobrepone?

R.— En estos días nada es regalado, menos algo como ser Oficial de la F.A.U. por lo tanto si bien hay momentos amargos que hay que pasar, el secreto está en "pasarlos rápido". Por lo general pensamos en nosotros y en nues-



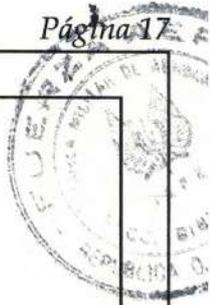
DESDE 1947 AL SERVICIO DE LA AVIACIÓN NACIONAL

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN EL URUGUAY

Beech Aircraft Corporation
Bendix - King Textron Lycoming -- Bell Helicopter Textron

TALLER DE REPARACION Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES
VENTA DE AVIONES Y REPUESTOS AERONAUTICOS
SERVICE AUTORIZADO PIPER

Aeródromo "Angel S. Adami" - Cno. Melilla 6771
Tels.: 32 80 32 - 32 80 01 - 32 80 39 - Fax: 32 80 03



tros padres, en el esfuerzo personal de los que antes pasaron y en definitiva en que estamos haciendo algo que queremos, que nos gusta, nadie fue a casa a buscarnos para entrar a la E.M.A., si estamos acá es porque queremos y debemos atenernos a las consecuencias. Además siempre se cuenta con el apoyo de los camaradas.

P.— ¿Cómo es la relación con sus camaradas?

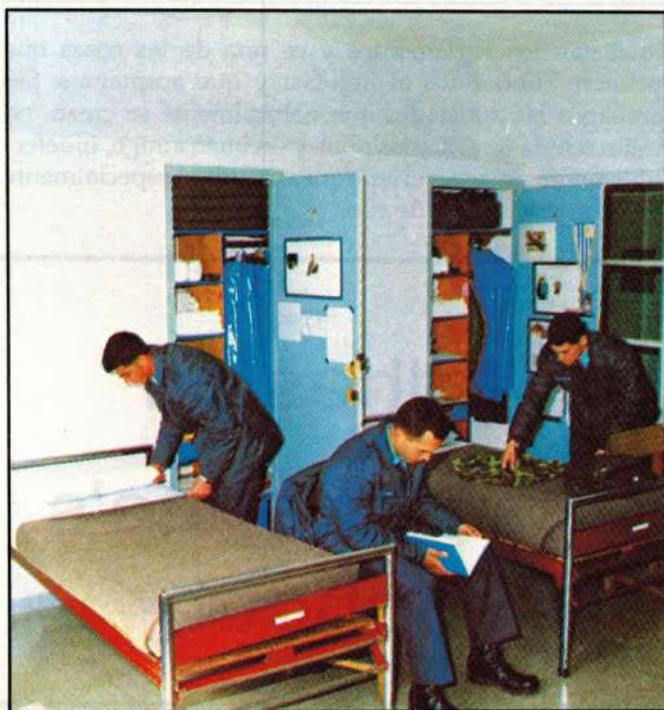
R.— La palabra "camarada" tiene un significado diferente estando en la Escuela, uno con ellos es como un hermano, duerme bajo el mismo techo, come lo mismo, pasa los mismos disgustos y comparte sentimientos nunca antes experimentados. Como el hecho de volar juntos. Es realmente intransferible lo que se experimenta cuando se está allá arriba y ve que a su lado hay un compañero al comando de otro avión.

P.— ¿Y con el resto de los cadetes?

R.— La relación es buena, se mantiene una distancia que está marcada por el hecho de haber ingresado en diferentes años, esto le da a unos mayor experiencia que a otros y marca una diferencia que suele mantenerse, así

lo dictan los reglamentos y es una de las cosas que primero conocemos al ingresar y que aceptamos. Sin embargo las amistades que naturalmente se crean, no están reñidas con la disciplina y un buen amigo, indefectiblemente de su nivel jerárquico, cuidará especialmente de no aprovecharse de ello.

Adhesión St. Catherine's School



P.— ¿Cómo considera el régimen de internado?

R.— Intenso. Considero que en estos cuatro años estamos pura y exclusivamente dedicados al estudio y que no deben existir cosas externas que nos distraigan.

P.— ¿No cree que con ello se desvincula de lo que sucede afuera?

R.— Lo que se pierde en parte es la permanencia de estar en la calle, pero todos tenemos acceso a la información ya que en el Casino del Cuerpo de Alumnos (lugar de dispersión) tenemos acceso a TV, radio y periódicos. Existen conferencias, salidas y un diálogo franco y amplio. La E.M.A. no es un claustro y la relación con el medio de donde provenimos es una preocupación constante de nuestro Comando.

P.— ¿Considera volar un riesgo?

R.— Evidentemente que no, de lo contrario no estaría acá. Lo que sucede es que el aire no es el medio natural del hombre, por eso muchos sienten aprehensión y lo consideran un riesgo. En todos los órdenes de la vida existen riesgos y a cada instante, desde el momento que uno se levanta está expuesto a un accidente, sin embargo no deja



de hacer lo que tiene en mente. Al volar sucede lo mismo, tal vez es más peligroso cruzar una calle que volar un avión. Por otra parte el vuelo en la F.A.U. se hace de una forma absolutamente profesional y todos sus integrantes tienen un concepto muy claro de la SEGURIDAD.

P.— ¿Qué sintió el día del primer vuelo solo?

R.— Una mezcla extraña de sensaciones que no se pueden describir. Uno de los mejores días de la vida. Inolvidable. Se siente que uno de los mayores sueños se ha hecho realidad. Parece haberse llegado a lo máximo aunque en realidad recién se empieza.

Implica a su vez una gran responsabilidad, todo depende de uno pero por algo la F.A.U. le confió un avión. Es algo indescriptible que hay que vivirlo para poder entenderlo y disfrutarlo.

P.— ¿Qué expectativas personales de futuro tiene?

R.— Volar. En la medida de las capacidades de nuestra Fuerza Aérea, seguir volando. Aviadores y navegantes mantienen viva la esperanza de nuevo material de vuelo y en lo íntimo, mantener hasta el día de mi retiro la vocación aeronáutica inmaculada y firme. ■



El 638 es Tuyo

...DOMINGO a la noche de un día no muy lejano. Somos los únicos cadetes de segundo año en el ómnibus camino a la Escuela, por esos caprichos del destino somos los dos afortunados que salimos con primer grado de licencia esta semana.

Con Ariel podríamos hablar largo y tendido porque sé que compartimos un anhelo común que es el volar. Lo sé desde hace más de dos años cuando, luego del exámen de Matemáticas para la prueba de ingreso, tuve la oportunidad de conocerlo y en este mismo 7E1 que iba rumbo a Montevideo me di cuenta que no era el único que quería hacer del vuelo más que una profesión una forma de vida.

Nuestra charla bulliciosa atenta contra esa calma casi soporífera que reina en el ómnibus. "... y salí del padrón, después de llegar casi a la desesperada y arremetí; entonces me gritó: ¡arremeta con alas niveladas!".

La gente nos mira de reojo, no entiende nada. Pero para nosotros, para Ariel y para mí el vuelo nos hace sentir con más ganas de vivir a medida que vamos descubriendo poco a poco sus secretos. Y lo que lo hace más lindo es eso, justamente, que nunca lo llegamos a conocer por comple-

to, siempre hay algo nuevo, algo que aprender; y con pequeños pasos lo vamos haciendo.

Mañana por ejemplo los dos volamos a media mañana. Así que nos acostamos (casi todos estaban de guardia esa noche) y al otro día nos levantamos temprano para Instrucción.

Cumplida ésta, a volar se ha dicho; nos vamos a Operaciones discutiendo sobre la mejor forma de recuperar la complicada pérdida por comandos cruzados: "lo esencial es no perder altura, ¿no? y bueno, para eso practicamos las pérdidas en tránsito, por las dudas, aunque es muy difícil que pasen de verdad. A propósito ¿te acordaste de conseguirme las fotos del Sabre? ¡Qué avión el Sabre! Leí en una revista que..." Así llegó la hora. Elegimos avión y pasamos inspección.

Yo salgo primero y me llevo un Mentor "A", porque el instructor de Ariel todavía no había llegado a Operaciones.

"Yo te paso el plan de vuelo" (me dijo) "suerte". Y me fui al avión.

Volé y al terminar me reuní con mi instructor para corregir la lección, momento importante para nuestro aprendizaje y que requiere un máximo de profesionalismo ya que exige reconocer nuestros errores, y estudiar objetivamente una forma de solucionarlos.

Exige además una completa concentración por parte del instructor y del alumno. Por eso es que en ese momento, el sonido de la sirena me sobresaltó particularmente.

Nunca me voy a olvidar de ese sonido; aún hoy, cuando estoy en Operaciones y prueban la alarma me acuerdo de ese día.

Lo único que recuerdo es que me vino a la memoria un P.S.O. que habíamos estudiado en el Curso de Vuelo y que habla de las funciones del Oficial de Aeródromo. Lo estudié como quien recita un poema y la verdad es que nunca, hasta ese momento, había llegado a comprender la magnitud que podían tomar tales hechos.

Cuando miré hacia afuera, ví al camión de bomberos con todos los mecánicos trepándose a él. Todo era movimiento y en la confusión perdí un poco la noción de las cosas.

Recuerdo que todos los Cadetes tuvimos que ir a los salones, como está establecido, y que uno de los clases, casi a gritos decía: "¡se cayó!, ¡se cayó!", " fue un cadete".

Casi corriendo llegué al salón para ver quien faltaba y entonces me acordé de Ariel.

"¿Por qué tuvo que pasarle a él?" La pregunta humana que siempre nos hacemos, la pregunta que nunca tiene contestación, porque solo Dios sabe...

Momentos como éste nos hacen recordar que los riesgos son parte de la profesión que libremente hemos



AEROLINEAS ARGENTINAS

Lo mejor de nosotros. Cada vez más.



elegido y que al partir al vuelo cada día abandonando la cálida seguridad que representa la tierra firme, los enfrentamos con la madurez y decisión producto de nuestro entrenamiento. Ello nos convierte en seres diferentes; más preocupados por hacer de nuestra vida algo valioso y útil para los demás que por el simple hecho de mantenerla en un estado latente.

Como Richard Bach le respondía a esa voz socarrona interior que lo instaba a permanecer en tierra cuando le preguntaba "¿Qué estás haciendo elevándote de la tierra, oponiéndote a tu propia naturaleza". Y él le decía: "Estoy viviendo..."

"Es joven y realmente tiene ganas de vivir" dice la doctora.

El padre de Ariel hace varios días que no duerme y está vencido por el cansancio, y aunque no lo reconocía, yo lo vi durmiéndose sentado en las escaleras del hospital. Su madre, valientemente se resistía a aceptar la gravedad del estado de Ariel, a pesar de que ella lo sabía mejor que nadie.

Yo no podía dejar de ver en ellos a mis propios padres y pienso una vez más en el duro papel que les tocaba ocupar.

Ellos no vuelan. A ellos no les gusta sentir esa sensación, embriagante diría yo, del horizonte que da vueltas obedeciendo al preciso toque de nuestras manos, en un hermoso día soleado y lleno de vida. Porque eso es nuestra vida, no la de ellos.

Su vida somos nosotros; el vernos llegar, si tienen suerte cada fin de semana, y sentarse a escucharnos para disfrutar de nosotros. Y por esto también luchamos cada día, por cumplir con nuestros deberes y no privarlos de esa dicha.

Dicen que después de cada tormenta vuelve a salir el sol, y es verdad.

Gracias a tu fuerza de voluntad y tus ganas de vivir hoy te volvemos a tener entre nosotros y sin duda tu experiencia es algo que nunca olvidaremos. Creo además que el tuyo es un ejemplo para todos los que te seguirán en esta difícil pero reconfortante profesión del aire; y por supuesto, el de tus padres también.

Apenas te recuperaste, quería preguntarte si querías seguir volando, si nos volveríamos a tomar el 7E1 los domingos. Y en realidad tenía miedo por tu respuesta.

No fue necesario.

Cuando llegué a tu casa te encontré volando de nuevo, con aquella maqueta de A-37 que tenías en tus manos...

El 638 es tuyo.

Más que de ningún otro. ■

Cad. 2º (Av) PABLO PISANI



José L. Limberk

DIRECTOR

Av. Bolivia 2696

Tels.: 61 61 80 - 61 07 26

Montevideo

Telex: 26451 UY

Telefax: 61 64 22

Uruguay

FENIX '92



De izquierda a derecha, arriba, aspirantes: Roberto Pérez, Marcelo Pardo De Iriondo, Juan Hernández, Enrique Ramallo, Fernando La Paz, Walter Pérez, Telémaco Braidá, José Manta, Wiston Silveira. Abajo, aspirantes: Enrique Acosta, Alejandro Trujillo, Mario Rodríguez, Andrés Arcauz, Marcelo Arocha, Gonzalo Franco, Elías Torregiani, Esteban Sarkissian, Víctor López.

"LAS CITAS CUANDO QUEDAN ESCULPIDAS EN NUESTRA MEMORIA NOS SUGIEREN PENSAMIENTOS ORIGINALES ADEMÁS DESPIERTAN EN NOSOTROS EL DESEO DE LEER A LOS AUTORES DE LOS CUALES HAN SIDO TOMADAS"

WINSTON CHURCHILL

"UN ejército de ciervos dirigidos por un león es mucho más temible que un ejército de leones dirigido por un ciervo."

PLUTARCO

"Muchos hombres cometen el error de sustituir el conocimiento por la afirmación de que es verdad lo que ellos desean."

BERTRAND RUSSELL

"Un vaso medio vacío de vino es también uno medio lleno, pero una mentira a medias, de ningún modo es una media verdad."

JEAN COCTEAU

"Todos encontrarían su propia vida mucho más interesante, si dejaran de compararla con la vida de los demás."

HENRY FONDA

"El éxito tiene muchos padres, pero el fracaso es huérfano."

JOHN F. KENNEDY

"No hay nada repartido más equitativamente en el mundo que la razón: todos están convencidos de tener suficiente."

DESCARTES

"Se necesita poco para hacer las cosas bien, pero menos aún para hacerlas mal."

PAUL BOCUSE

"Las personas cambian y generalmente se olvidan de comunicar dicho cambio a los demás."

LILLIAN HELLMAN

"Todo lo que una persona puede imaginar, otros podrán hacerlo realidad."

JULIO VERNE



Mi Primera Ceremonia

CUATRO de marzo, terminó la pausa de Carnaval. Casi sentimos que con ella, termina el verano, la playa, el sol.

Hoy hubo un alto en nuestro Curso de Reclutamiento; por primera vez asistimos oficialmente a la solemnidad de una ceremonia militar.

Apertura de Cursos; no para los aspirantes que aún nos quedan treinta días de reclutamiento, pero sí para el Instituto en general.

Nuestros ojos contemplan con avidez cosas nuevas en nuestras vidas. El Cuerpo de Gala; autoridades y profesores reunidos para darle trascendencia a este acto.

Mientras escucho el Himno Nacional se agolpan en mi espíritu diversas emociones; todo lo que



el significa, que tantas veces he escuchado y he cantado pero al que por primera vez siento vibrar en todo su significado.

Tomo conciencia de que después de todo el vértigo que significaron los exámenes de ingreso, la compra del equipo, el inicio de nuestros primeros días en la Escuela, ahora sí estamos en pleno desarrollo de una nueva etapa de nuestras vidas.

Todo aquello que significaba la incertidumbre de una vocación, hoy es un poco más; es el comienzo ya concreto de un empezar a caminar.

No será fácil

En esa mezcla de sentimientos que se agolpan en mi espíritu (la música marcial, las órdenes, las palabras del señor Director) me doy cuenta que no quiero pensar en un futuro muy lejano; que quiero ir dando pasos cortos pero seguros, y pienso que mi meta es el próximo año, en la próxima ceremonia de Apertura de Cursos, estar entre los que desfilen rindiéndole honores a las autoridades y a los JOVENES ASPIRANTES. ■

Asp. TELEMACO BRAIDA



CONFITERIA Y
PANIFICADORA

MAJARK

PROPIETARIO:
Jorge Raffo

Leyenda Patria 3096
Tel.: 70 10 44

Polin s.a.

Rocha 2222 - Tels.: 29 34 95 - 29 59 74
C. P. 11.800

Paracaidismo

EN el marco de la actividad prevista por el Plan Anual de la Fuerza Aérea, la Brigada de Seguridad Terrestre, por intermedio del Grupo de Operaciones Especiales, participó con el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronautica en sus Ejercicios anuales de orden abierto.

Este año, aparte de la Instrucción de Defensa de Instalaciones y del deseado Rappelling desde un helicóptero a 100 pies de altura, se abarcó un nuevo parámetro realmente de gran valor: el USO DEL PARACAIDAS.

La instrucción se desarrolló en forma teórico—práctica para los Caballeros Cadetes de 3º y 2º año. Luego de las clases teóricas en las que se analizó la nomenclatura de un equipo de paracaídas con sus distintos componentes, y un sinnúmero de datos técnicos de "fácil memorización", se paso a la parte práctica.

Aquí los Caballeros Cadetes realizaron, por un lado, los procedimientos para el manejo del equipo en tierra, las precauciones a tomar para conservar el equipo, la seguridad a tener en cuenta para no ocasionar una apertura prematura.

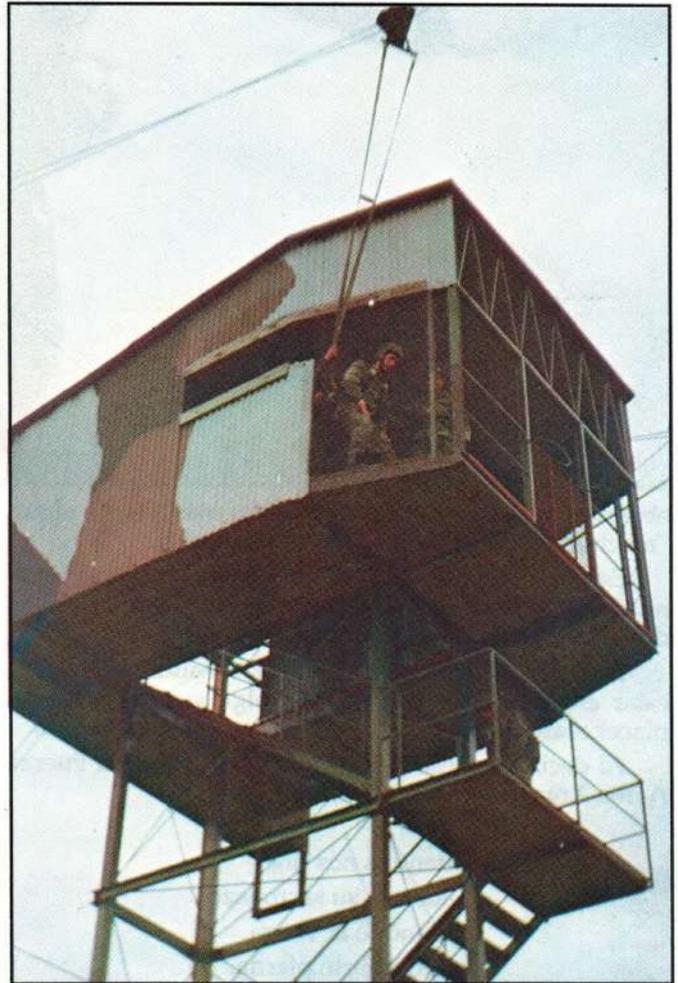
Por otro lado se trabajó en la nunca deseada alternativa de tener que saltar ("ardiente pecho y motor" sino "coraje, tela y valor").

De qué forma abandono un T—34? Qué posición del cuerpo adopto? Cuál es la altura mínima límite? Una vez en el aire, ¿cómo navego? Toma de tierra, de que forma? Cables de alta tensión! Arboles! Agua! Vientos que me arrastran!

Todas estas fueron interrogantes que se plantearon; algunas se pudieron simular gracias a las bondades del gimnasio de la EMA, otras a la imaginación de los instructores, destacando la práctica desde la torre de lanzamiento del Batallón de Infantería Paracaidista N° 14, en el cual se efectuaron saltos con los equipos que normalmente se usan para el vuelo y se produjeron aperturas simuladas con manijas falsas.

Todo este tipo de instrucción para un paracaidista es disfrutable, ya que es la esencia de su condición como tal, en cambio, para un piloto significa una situación no deseada de alto riesgo que merece una atención permanente.

Desde aquel Teniente Piloto Harold Harris que fue el primer hombre que realizó un salto en caída libre por una emergencia desde un avión averiado, pasando por la Segunda Guerra, en la cual se formó el "Club Oruga" en la USAF por parte de aquellos que fueron salvados por un paracaídas hasta los días de hoy, con los modernos asientos eyectables, es sin duda el paracaídas para el piloto su amigo inseparable; siempre estará allí esperando no tener que ser usado.



Práctica de salto realizada en la torre de entrenamiento del Batallón de Infantería Paacaidista N° 14

Hoy en día el lanzamiento de paracaidistas es muy seguro, ya sea de caída libre o semiautomático, pero para el piloto es una situación totalmente distinta, ya que cuando lo tuviera que realizar no elige zona de lanzamiento, vientos, y puede ser con alturas al limite, y en medio de una presión psicológica no deseada. A disminuir un poco estos factores negativos estuvo dirigido el



El Cap. (St.) J. Silva efectúa un salto desde un helicóptero del Grupo de Aviación N° 5 durante las maniobras de invierno

objetivo de la instrucción impartida, más allá de algún "machucón" de arnés o en la toma de tierra.

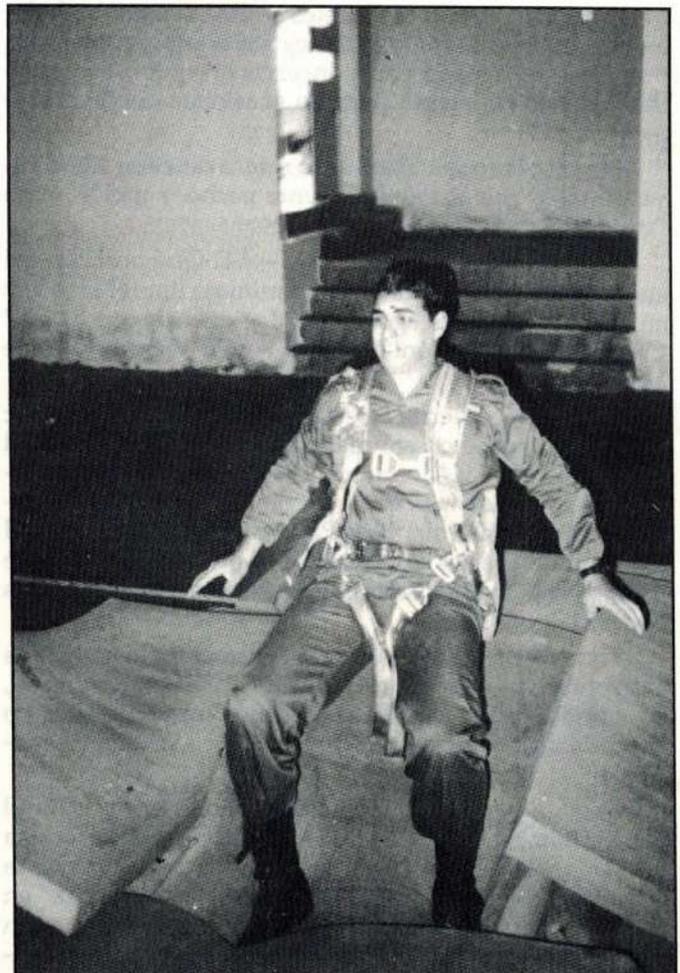
Esperemos que los noveles pilotos de nuestra Fuerza no deban usar nunca este tipo de intrucción, pero es deseable que no la desconozcan.

Para nosotros los paracaidistas, el salto, más allá de estar entrenando o cumpliendo alguna misión, es un placer realizarlo, algo así como el vuelo para el piloto.

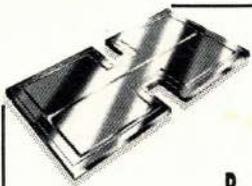
Al decir de nuestro colega paracaidista de la Fuerza Aérea Argentina, SOM Bonvisutto:

Mientras nos une
Dios con su sacro lazo.
Y aunque la Tierra
su equilibrio pierda.
Que nada apague
nuestra sed de espacio.

Cap. (St) JULIO SILVA



Práctica de "suelta rápida" realizada n el Gimnasio de la Escuela



COMISION DE PUBLICIDAD / BNU

**B A N C O
HIPOTECARIO
DEL URUGUAY**
EL RESPALDO REAL
A SUS ILUSIONES

1992

1892 - 24 DE MARZO - 1992
AÑO DEL CENTENARIO

Cuerpo Docente

A lo largo de los años el Instituto se ha caracterizado por tener un distinguido Cuerpo Docente, manteniendo esta tradición hemos contado con la invaluable colaboración de los siguientes Profesores, Seminaristas, Conferencistas e Instructores.

TTE. CNEL (AV) (R) SELSO LIMA
 TTE. CNEL. (EF) (R) ADHEMAR DE LOS SANTOS
 MAY. (NAV) RAUL ROMERO
 MAY. (MET) CARLOS BLANCO
 MAY. (NAV) MIGUEL BOTTAZZI
 CAP. (AV) KLEVERT PEREIRA
 CAP. (AV) FERNANDO DIAZ
 CAP. (AA) GUSTAVO BERLOTTI
 CAP. (CyE) JULIO CORREA
 CAP. (AV) RICHARD SAURINA
 CAP. (AA) HUGO CORUJO
 CAP. (MET) RAUL GARCIA
 CAP. (MET) FERNANDO SARQUIS
 CAP. (AV) WILSON GOMEZ
 CAP. (AV) ADEMAR PREGO
 CAP. (AV) EDUARDO MAZZUCCHELI
 CAP. (AV) JORGE JACKSON
 CAP. (MED) HECTOR ANASTASIA
 CAP. (MANT) ALVARO PAOLINO
 TTE 1º (MET) RUBEN ALVARIZA
 TTE 1º (AV) (R) JUAN MARURI
 TTE 1º (AA) JOSE FRANCO
 TTE 1º (AA) JORGE CIGARAN
 TTE 1º (AA) OSVALDO GREISING
 TTE 1º (MET) EDEN SILVA
 TTE 2º (EF) (R) ANTONIO MONTI

PROF. JUAN MARTINEZ
 PROF. OSVALDO VAIO
 PROF. DR. HEBER ARBUET
 PROF. CARLOS SCIARRA
 PROF. CARLOS PAPAEO
 PROF. JUAN MANCEBO
 PROFA. NILDA PAYSEE
 PROFA. OLGA FERRARI
 PROF. FRANCISCO MARTINEZ
 PROF. ING. JORGE GRGICH
 PROF. NESTOR YACOSA
 EQUIP. CAP. ODEGAR BORBA
 PROFA. ANA CASCO
 DR. JAIME TORRENDELL
 PROF. ROBERTO FLEITAS
 PROF. PEDRO FRIEDRICH
 PROF. JAVIER CANEPA
 PROF. NELSON SANCHEZ
 PROF. WALTER CONTRERES
 PROF. ALEJANDRO VALENZUELA
 PROFA. MARIA TECHERA
 PROF. JORGE PORTO
 PROF. ING. EMILIO FREIJIDO
 PROF. EDUARDO LACUES
 PROFA. ING. TERESA ROMANO
 PROF. DR. EDUARDO ESTEVA

Inmobiliaria Coronilla

VENTAS DE TERRENOS
Y PROPIEDADES

Ruta 9 Km. 313 - Tel.: 77
La Coronilla - Dpto. Rocha

Mate a mate... Pura amistad

GANARIAS

LA MEJOR YERBA DEL MUNDO
PANDO - Ciudad Industrial

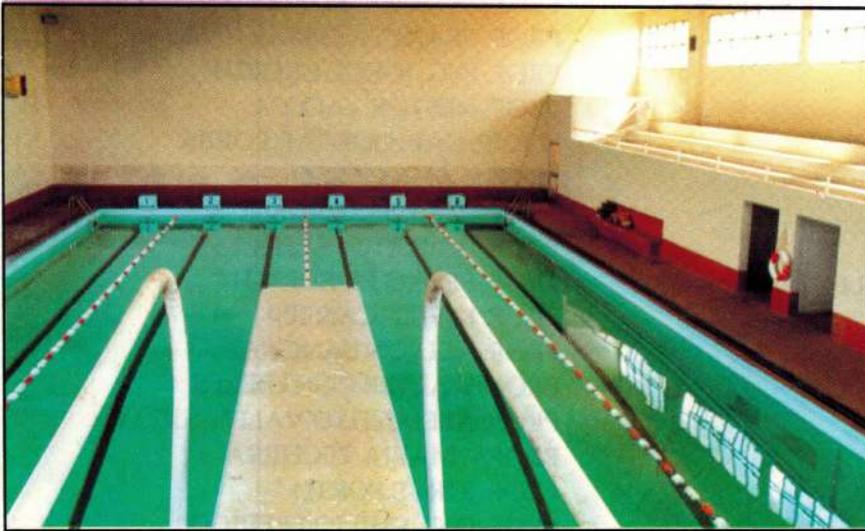
Innovaciones

EN el transcurso de los últimos tiempos se han sucedido en el Instituto innovaciones respecto a la estructura interna de funcionamiento, tendiendo a lograr adelantos significativos al respecto. Es meta de todos los que integramos de alguna forma la Fuerza, lograr mantener el entrenamiento en las diferentes fases y es la Escuela Militar de Aeronáutica la cuna de tales propósitos.

Es aquí en donde se forjan los futuros integrantes del Cuadro de Oficiales en sus diferentes escalafones, actualmente desempeñándose como aviadores o navegantes.

Así como se logró establecer y acondicionar las instalaciones de la piscina techada, con ducheros que no sólo brinda utilidad a los cadetes sino a instituciones amigas o afines; se han hecho modificaciones en el Laboratorio de Inglés, reacondicionándolo con equipos de última generación con capacidad para treinta estudiantes al unísono.

También se ha puesto en marcha la utilización de la Estación Meteorológica cuya utilidad es notoria en un centro de estudios como el nuestro.



PISCINA: Sus instalaciones han sido totalmente remodeladas y acondicionadas, mejorando y ampliando a sus dos cómodos ducheros dotándolos de agua caliente que es utilizada por el Cuerpo de Alumnos para completar su formación en la faz deportiva y satisfacer sus necesidades de un entrenamiento continuo como el de la natación que aporta vitalidad y fomenta en las distintas actividades la competencia sana de todos los que practican en ésta.

LABORATORIO DE INGLES: Imprescindible en la formación cultural del Alumno de la E.M.A. Hoy en día es de suma necesidad aprender el idioma inglés ya que gran cantidad de material aeronáutico, no sólo de estudio, sino de aplicación directa como accesorios, manuales, piezas, comandos, equipos, están explicados en dicho idioma. Invalorable fue el apoyo de la Embajada de los EE.UU. que colaboró en el armado del nuevo equipo en sustitución del anterior, logrando así satisfacer un logro más, un adelanto sin duda.





ESTACION METEOROLOGICA: La estación meteorológica del Aeródromo Militar "Gral. Artigas" es la cuna de los datos básicos para determinar la actividad aeronáutica diaria.

En base a ésta se recaudan datos tales como las diferentes temperaturas, intensidad y dirección del viento, etc. y se puede deducir un pronóstico inmediato el que es brindado a los pilotos antes de cada vuelo.

Respecto a dicha estación meteorológica en este número aparece un trabajo más específico al respecto.



MATERIAL DE VUELO: En lo que respecta a material de vuelo, y continuando con las entregas hechas por parte del Servicio de Mantenimiento referidas a la donación realizada el pasado año por el Ejército del Aire Español, recibimos este año a los T-34 A FAU 638 y FAU 646.

Estas aeronaves han venido a complementar a los T-34 B que hace más de una década vuelan en nuestra Fuerza Aérea y a los dos T-34 A (FAU 633 y FAU 644) recibidos el año pasado, y a los cuales hicimos mención en nuestra edición anterior.

Cad. 2° (AV) ALVARO GAROFALI

35 Años Brindando Soluciones

BARRACA  **5 ESQUINAS**

DE TODO PARA LA CONSTRUCCION

FELIX F. IRIARTE

Fco. de Menezes y Dr. César Piovone
Tels. 2565 y 2329 - Fax 5625 - Pando

La EMA Participando en el Fútbol Universitario

INDUDABLEMENTE el fútbol es el más popular de los deportes y eso queda demostrado por el gran contingente de aficionados que se suman domingo a domingo en distintos escenarios de Montevideo.

El fútbol universitario a pesar de no ser un fútbol profesional entusiasma también a sus seguidores, quienes alientan a su equipo preferido para obtener un resultado favorable y poder seguir escalando en cada divisional, demostrando en cada partido emoción y buen fútbol.

Como estudiantes y jóvenes entusiastas del deporte sentimos la necesidad de confraternizar con el resto de los jóvenes universitarios, de los que somos parte y esa confraternidad la hemos logrado en base a nuestra participación en distintos deportes.

El fútbol, si bien no es el único deporte en que hemos intervenido a lo largo de la historia de nuestra institución, es el que nos ha dado mayores satisfacciones.

La historia de nuestro plantel es larga y brillante, y se remonta a los primeros días del mes de mayo del año 1951.

A partir de esa fecha la E.M.A. ha cosechado grandes

victorias. Cabe destacar que unos años atrás nuestro plantel disputó la final del torneo de campeones de la Liga Universitaria contra Nacional, perdiendo este encuentro por 2 a 1.

Actualmente la Escuela se mantiene militando en la divisional "B" con mucho esfuerzo y sacrificio, debido a que en el correr de los años el Cuerpo de Cadetes ha ido disminuyendo, y por lo tanto resulta más difícil conformar una selección adecuada.

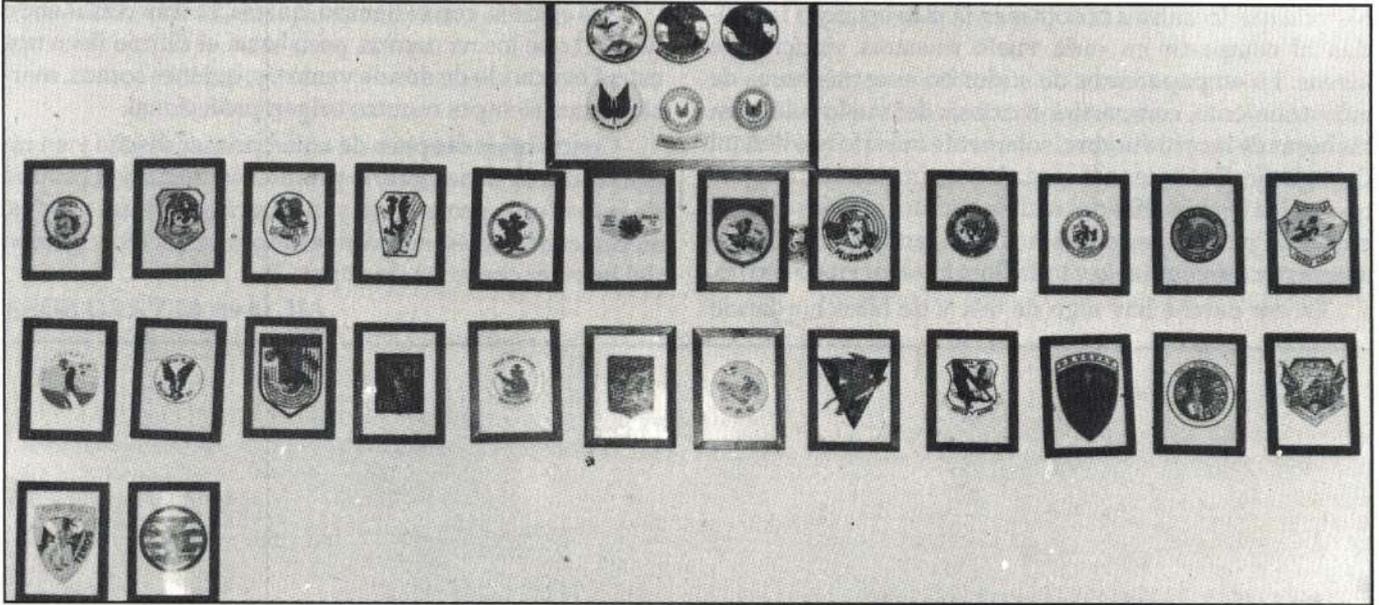
No obstante el esfuerzo y entusiasmo puesto de manifiesto en cada partido no se ha visto reflejado en los resultados, sumándole a esto algunas derrotas en las cuales parecía que la victoria era nuestra. Pero lamentablemente como ya es sabido en un partido no gana el que hace mejor fútbol sino el que hace más goles.

Por lo tanto este año nuestro principal objetivo es mantenernos en la divisional "B" procurando en años posteriores nutrir nuestro plantel con futuras generaciones. ■

Cbo. Hrio. (Av.) A. PEREIRA



El Escudo de Tanda



EN las aulas de la Escuela Militar de Aeronáutica, mientras se dilatan las calurosas tardes de febrero, cada año, los jóvenes Aspirantes, casi confundidos por la nueva experiencia que les toca vivir, empiezan a afianzar sus pasos hacia la realización vocacional.

Desde ese génesis profesional empezamos a reconocer a quienes comparten la inolvidable experiencia del "reclutamiento" como los testigos de una historia única con mucho de ilusión y bastante de sacrificios, con tintes de amargura y color de persistencia y constancia.

Ese tiempo, donde nacemos a una nueva vida, la cual nos resulta a priori casi incomprensible, y que quizás, solamente la esperanza nos empuje a asimilarla, es para muchos toda una epopeya.

Pero no comprenderíamos una noble edificación sin un sólido cimiento que lo sustentara y desde el cual partiera el resto de la obra, al igual que no entenderíamos la consolidación de una tanda sin una experiencia de reclutamiento previa.

Denominaremos "tanda" al grupo que ingresa a la E.M.A. para conformar el Cuerpo de Alumnos, y reconoceremos como "promoción" a ese mismo grupo que egresa del Instituto para integrar el Cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea.

La tanda es un proceso que se da de hecho y al cual concurren todos los factores psicológicos normales del comportamiento humano actuando en conjunto. En principio, nuestro ser empieza a vivir una experiencia totalmente nueva e incomparable, donde, lejos de nuestros

depositarios directos del afecto, proyectamos lazos de integración y solidaridad hacia quienes comparten nuestra condición y a su vez el grupo todo reacciona interrelacionándose y creando su perfil propio.

Tomando en cuenta estas simples consideraciones no nos resultará difícil entender el porqué de cada tanda y la personalidad que cada grupo intenta imprimir a su conjunto buscando plasmar esa condición humana de la distinción. Y así como en esos primeros días se va conformando una personalidad grupal, también inspirados por iniciativa propia y por herencia tradicional, comenzamos a escuchar los posibles nombres con los que se autobautizará el grupo, a la vez que empiezan a circular los bosquejos del que será desde ese comienzo y por siempre el "ESCUDO DE TANDA".

Ese escudo, esa insignia, ese "parche", tendrá como destino constituirse en el corazón del grupo y nos acompañará físicamente como un estigma sagrado en uno de los flancos del "mono de vuelo".

Las condiciones necesarias para confeccionar el diseño, creo que más o menos pueden llegar a ser: la utilización del ingenio, dotarlo de originalidad, el haber compartido experiencias en común, tener la necesidad de distinguirse, llegar a un común acuerdo (previos desacuerdos), colorearlo con el sentimiento de compañerismo, impregnarlo con el sueño de volar y bordarlo de ilusión.

Pues, luego de acordar en nombre y diseño se deben esperar dos años para que el escudo de tanda salga a la luz

profesional y cada mameluco de vuelo luzca esa particular insignia.

A partir de ese momento comienza para él una nueva historia que lo unirá a nosotros en la más estrecha intimidad al compartir en cada vuelo nuestras visciditudes aéreas. Lo empaparemos de sudor en nuestras horas de adiestramiento, compartirá el éxtasis del vuelo solo; y en las horas de incertidumbre, solamente mirarlo nos llenará de regocijo. Entonces ese corazón nos impulsará, al igual que en los lejanos días del reclutamiento, a persistir en la empresa; porque pertenecemos a "la tanda", que toda se alegra por un vuelo solo y toda llora ante un vuelo eterno.

En ese parche hay algo de tela y de hilos bordando

letras, pero está hecho de sentimientos, de recuerdos, de ese impulso primero: el sueño de volar. Ostenta vanidoso la relación fraterna de ser hermanos vocacionales.

Sus colores, con el tiempo, quizás, se irán destiñendo al igual que los recuerdos, pero hasta el último fleco nos estará evocando de dónde venimos, quiénes somos, marcándonos siempre nuestro origen profesional.

Cuatro años después de aquel primer diseño y en un estival día de diciembre, la promoción iniciará el camino de la madurez profesional y mostrará orgullosa, a todos, su característico escudo convertido en músculo vigoroso del hombre con alma de pájaro. ■

Alf. (Av.) ALVARO SOSA



A continuación mostramos el cuadro permanente de oficiales del Instituto a través de sus escudos Tanda

Director Cnel. (Av.) S. González



Tte. Cnel. (Av.) J. Piñón

URRACAS



May. (Av.) E. Bianchi
May. (Av.) A. Quiros

PICAPALOS



May. (Av.) N. Juani

PELICANOS



May. (Mant.) R. Vendrell
May. (Av.) J. Ruggeri
Cap. (Av.) G. Teyza

ALBATROS



May. (ST.) G. González
Cap. (Av.) J. Hernández
Cap. (Av.) E. Pintos
Cap. (Av.) E. Fernández
Cap. (Mant.) M. Rodríguez
Cap. (St.) H. Pastorino

HALCONES



Cap. (Av.) J. Cabrera
Cap. (Av.) R. Porta
Cap. (Av.) N. Rosano
Cap. (Mant.) R. Andre
Cap. (Av.) H. Jackson
Cap. (Av.) G. Vieras
Tte. 1º (Mant.) W. Belen

CUERVOS



Cap. (Av. J. Alvarez)
 Tte. 1º (Av.) D. Pérez
 Tte. 1º (Av.) N. Stoian
 Tte. 1º (Mant.) J. Borderre
 Tte. 1º (Av.) M. Islas

BUITRES



Tte. 1º (Av.) A. Cladera
 Tte. 1º (Av.) G. Meyer

ARPIAS



Tte. 1º (Av.) H. Mandl
 Tte. 1º (ST.) N. Ulery
 Tte. 1º (ST.) L. Villalba

BUHOS



Tte. 1º (Av.) N. Beloqui
 Tte. 1º (Av.) J. Tellechea
 Tte. 1º (Av.) R. García

GAVILANES



Tte. 1º (Av.) J. Villaamil
 Tte. 1º (Av.) G. Noble
 Tte. 1º (Av.) E. Airaudo

VAMPIROS



Tte. 1º (Av.) M. Lambruschini
 Tte. 1º (Av.) A. Arocena
 Tte. 1º (Av.) G. Leoni

CARDENALES



Tte. 2º (Av.) D. Ubillos
 Tte. 2º (Av.) P. Bielenberg

AZORES

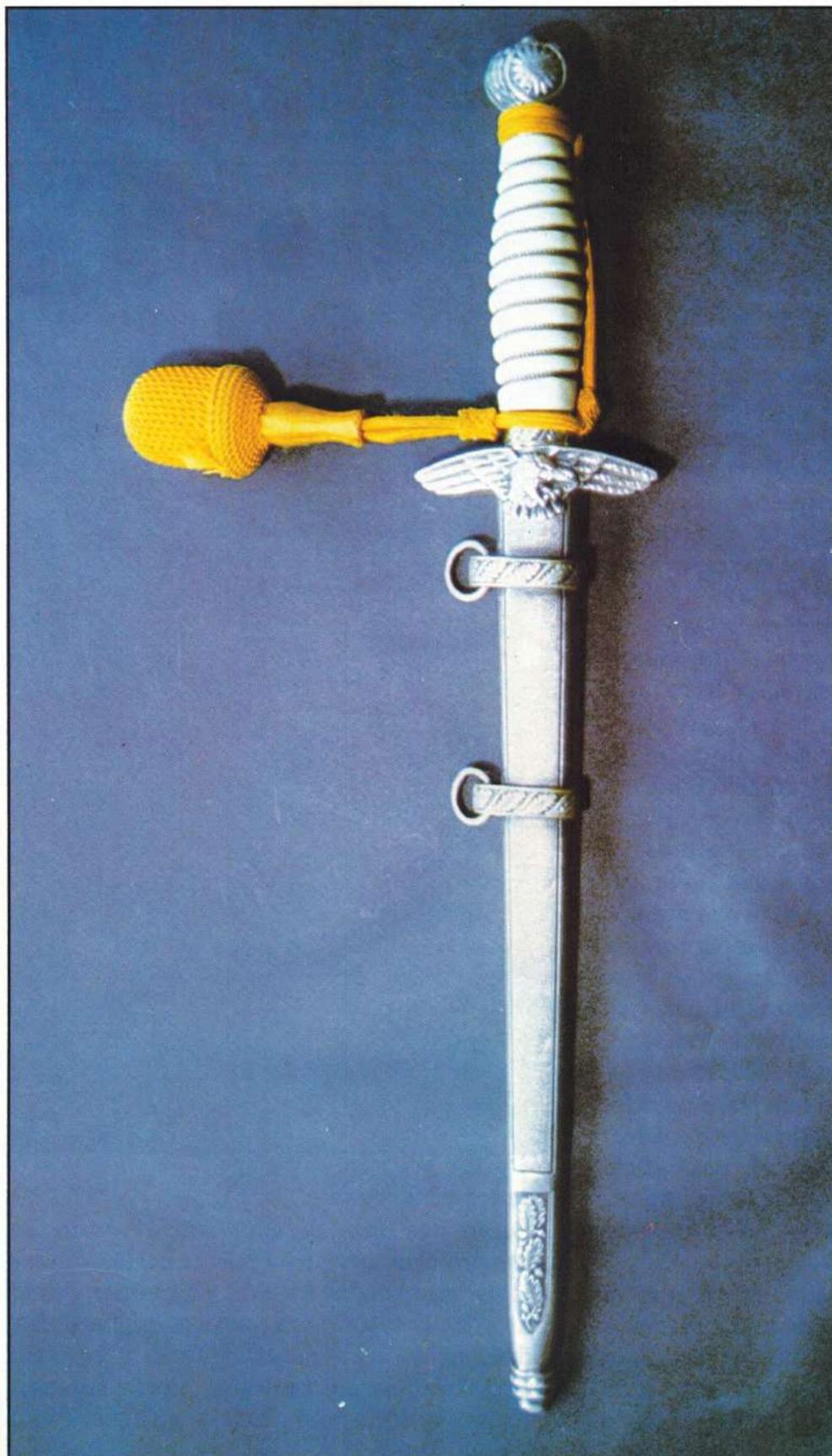


Tte. 2º (Av.) J. Palermo
 Tte. 2º (Av.) J. Dávila
 Tte. 2º (Av.) E. Barrios

GARGOLAS



Tte. 2º (Av.) A. Silva



Otro día de Gloria

Salve, novel Cadete!
otra meta has dejado atrás.
Ya la Patria podrá verte
más gallardo y altivo,
tu Espadín estrenarás.

Este no es sólo un símbolo
es toda una tradición
que jamás desenvaine la ira,
ni la envaine una traición.

Todo su vestido es plata
de la gloria su color
el dorado su dragona trata,
pues es el color del honor.

Si lo empuñas verás un ala
símbolo del aviador
el escudo al país señala;
el sol nos da su candor.

Salve, novel Caballero!
pues ahora deberás demostrar
dignidad propia de este acero
y una recta vida trazar.

Cad. 1º HECTOR CAAMAÑO

Bienvenidos

UNA vez más, nuestra casa de estudios es cuna de jóvenes extranjeros que esperan culminar su carrera profesional en la Aviación Militar.

Este año recibimos dos jóvenes de la República de Panamá, como lo ha hecho la Fuerza Aérea desde los umbrales de su formación, la cual ha sido forjadora del temple y espíritu de grandes grupos de jóvenes con una misma meta.

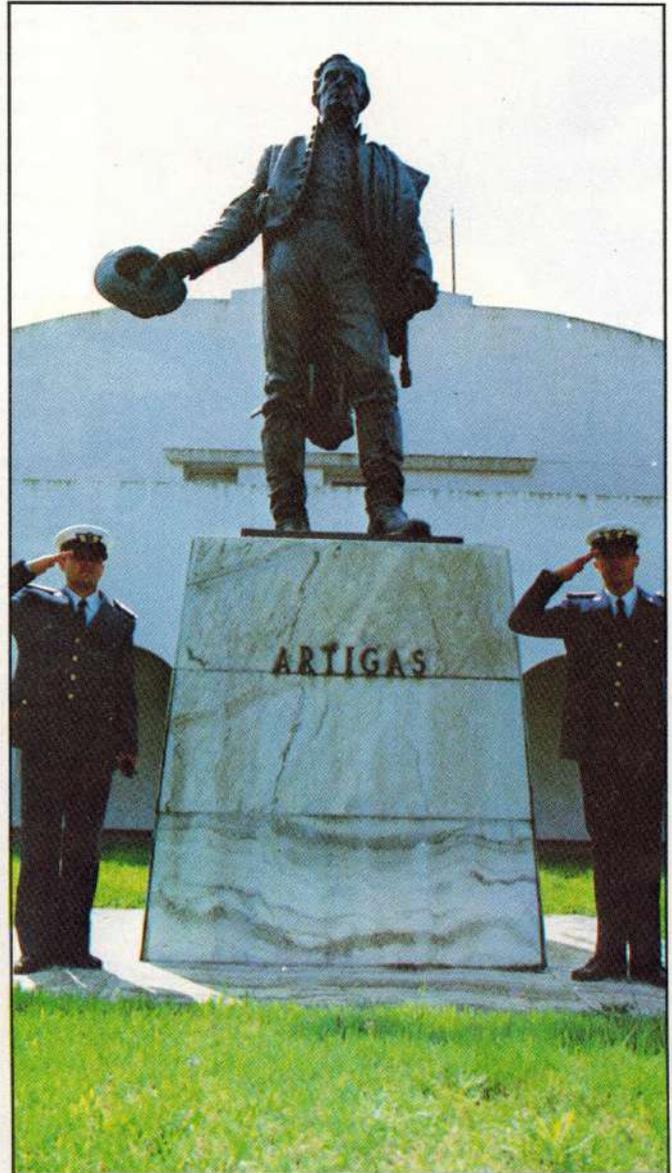
Ha amalgamado y hecho realidad el intercambio del accionar formativo de estudiantes de nuestro país con sus homólogos extranjeros, tendiendo como representativos en nuestra pequeña pero gran Fuerza Aérea, nada más y nada menos que a los primeros forjadores, a los pioneros de nuestra Institución; los cuales obtuvieron sus cursos de capacitación en países hermanos como Argentina y Chile.

Es hoy que nuestra Escuela se honra de poder acoger, capacitar y darle una formación intelectual, moral y física al unísono con las exigencias requeridas al resto del Cuerpo de Alumnos.

Nos sentimos todos responsables de la formación de los mismos, y aún más sus nuevos compañeros, ya que han logrado incorporarse en todas las actividades y vivencias, en las cuales han compartido, ya, andanzas uruguayas, siempre con el sano y confraternal entusiasmo que brota de sus más allegados compañeros.

En estos pocos meses que han transcurrido, desde su ingreso a la Escuela Militar de Aeronáutica, han sabido adaptarse al, para ellos, hostil clima, pues al ingresar el día 29 de junio al Uruguay, en plena estación invernal los impacto al venir de tierras tan tórridas.

También están encaminados en lo que al aspecto cultural se refiere, cursando materias profesionales que les van a dar las pautas y conocimientos firmes, basamento teórico para realizar el próximo año el Curso de Selección de Vuelo en el cual se define su Escalafón como



Aviador o Navegante.

Serán tres años de experiencia vivida, en forma profesional y plena por la cual los nuevos cadetes Juan Carlos Mérida y Deladier Prieto podrán sentirse unidos a nuestros quehaceres y podrán lograr así, con el esfuerzo y empeño personal representar a nuestra Fuerza Aérea en este corto período para pasar luego a servir a su país natal. ■



DAMOS también la bienvenida a cinco jóvenes médicos quienes se incorporaron a nuestro Instituto a partir del mes de julio del presente año para realizar el Curso de Sanidad Aeroespacial.

El fin de este curso es capacitar en la faz militar a los profesionales universitarios que luego pasaran a desempeñar funciones como Oficiales del Escalafón "H" (Sanidad Aeroespacial).

Ellos son:

Dr. Joaquin Suarez
 Dr. Enrique Alvez
 Dr. Andres May
 Dr. Pablo Rottemberg
 Dr. Adrián Taborda

Les deseamos a través de este medio que su pasaje por nuestra Escuela, relativamente breve, sea lo más provechoso posible. ■

Concurso 75º Aniversario de la EMA

"ATARDECER EN SALTO"

1er. Premio

Asp. I PARADA





**"PASANDO
BAJO"**
2º Premio
Cad. 2º (Nav). F.
de LEON



"AMANECER"
3er. Premio
Cad. 2º (Nav) F.
de LEON



"AMANECER EN LA LIEA MUERTA"

4to. Premio
Asp. P. ESTEBAN



"VIGILANTE"
5º Premio
Cad. 2º (Nav) N.
MUNCH



"DECOLAJE"
6º Premio
Asp. P. ESTEBAN

VIII Crucero de Instrucción de la E.M.A.

En el relato que les hacemos llegar pretendemos dejar no una simple puntualización del itinerario, sino que deseamos en forma sencilla, plasmar más que nada las impresiones de este viaje desde un punto de vista muy particular, que no difiere sustancialmente de la opinión de todos quienes integramos dicho crucero.

Al cerrar prácticamente el ciclo de nuestro pasaje por la E.M.A. tuvimos el privilegio de conformar el contingente del 8º Crucero de Instrucción con destino a la República del Paraguay.

Fue así que el 4 de noviembre de 1991 luego de recibir el saludo de despedida por parte del Comando de la Escuela Militar de Aeronáutica en las instalaciones de embarque de la Brigada Aérea I abordamos la aeronave FAU 531 (AVIOCAR), la delegación uruguaya compuesta por el Jefe del Cuerpo de Alumnos de la E.M.A., el Jefe del Curso Preparatorio y 20 Cadetes de 3er. año.

La tripulación del avión se compuso de 2 pilotos y un mecánico del Grupo de Aviación Nº 3, quienes luego de decolar pusieron proa rumbo a Salto, que constituyó un punto de escala técnica en lo que fue la trayectoria hacia nuestro destino: el Aeropuerto SILVIO PETIROSSI de la capital guaraní.

Tras completar aproximadamente 5 horas de viaje se produjo el arribo a Asunción donde éramos aguardados por el Sr. Agregado Militar de la Embajada Uruguaya en el Paraguay, el Sr. Oficial de RR.PP. de la institución anfitriona y dos SSOO de la FAU que se encontraban allí participando de un programa de entrenamiento como instructores de aviones T-33.

Desde la terminal aérea la comitiva se trasladó hacia la localidad de CAPIATA distante unos treinta kilómetros de ASUNCION donde se encuentra ubicado el COLEGIO MILITAR MARISCAL FRANCISCO SOLANO LOPEZ.





**Cataratas
del Iguazú.**

Este instituto es la Unidad madre de las FF.AA. paraguayas, pues ahí se capacitan a los futuros oficiales del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

Fue allí donde se produjo nuestro primer contacto con quienes serían los anfitriones durante la semana.

La bienvenida de la cual fuimos objeto nos dejó traslucir en cada uno de quienes nos recibían, desde el Sr. Director del Colegio hasta cada cadete del Instituto, su afán de hospitalidad, la delicada sencillez, su franqueza y su autenticidad.

Una de las frases de bienvenida fue: "De lo poco que tenemos, todo deseamos compartirlo con ustedes".

Luego de pasados los días dicha sentencia nos parecía cada vez más exigente, pues aprendimos que ese "poco" al que se referían, significó para nosotros un "mucho" bien grande.

Para nuestro alojamiento fuimos invitados a compartir las instalaciones de la Compañía Aeronaval (una suerte de pabellón con cuchetas a cada lado que se extendía a lo largo de unos treinta metros, de cuyo techo pendían ventiladores que contribuían a aplacar la agobiante temperatura propia de esas latitudes).

Allí, junto a los cadetes también debía dormir un Sr. Oficial que cumplía funciones de control de llamada, higiene, puntualidad del horario, etc. (Servicio de Semana). Tal actividad le exigía por la mañana levantarse antes que todos y por las noches acostarse después de todos.

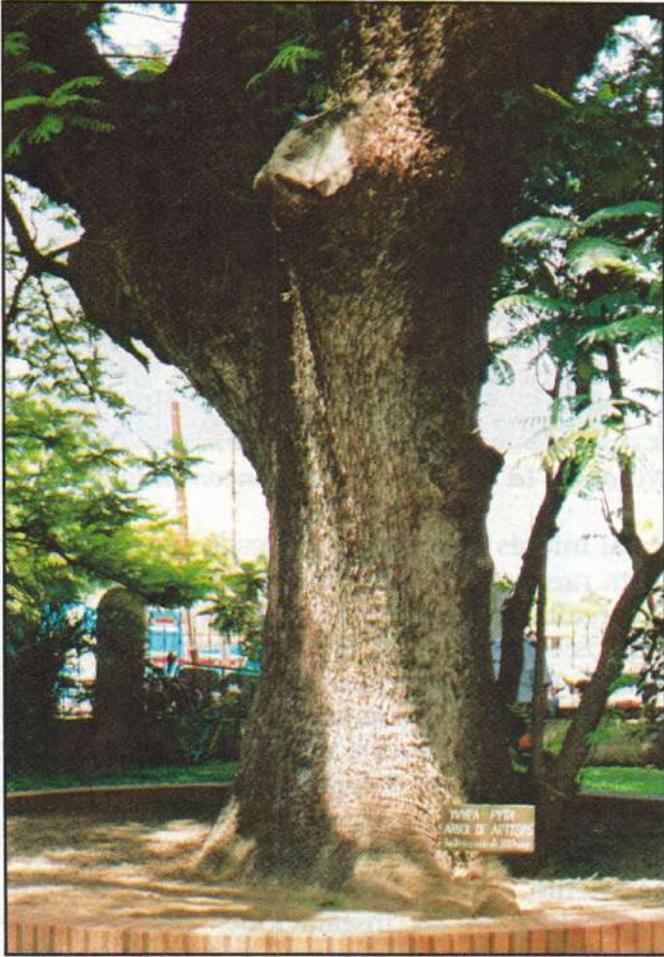
Quien tuvo la infeliz suerte de cumplir con este servicio durante nuestra permanencia se vio privado de sus pocas horas de descanso gracias a la nocturna algarabía de quienes luego de trasnochados paseos buscábamos, al regreso, el sueño reparador.

Siempre de la mano de los hospitalarios hermanos conocimos la febril actividad diurna de Palma (la calle céntrica más importante de Asunción) y la atracción de los restaurantes-shows que además de deleitar con sus exquisitos menús ofrecen la singular propuesta de presentar las



**Está en
todo el
País y
puede
ser suya.**

Sede Central :
Nueva York 1335,
Montevideo



Ibirapitá. Arbol de Artigas.

más variadas atracciones folklóricas.

Al embrujo de unos hermosos ojos negros presenciamos el típico "baile de la botella" donde las danzarinas con sus gráciles movimientos provocaron la ovación generalizada, mientras que los sones de las arpas constituían el marco más acertado para guardar una romántica visión de la noche asunceña.

Nuestras jornadas en Paraguay comenzaban muy temprano, la mayoría de los días nos anticipábamos al amanecer y así fue que ganándole horas a las jornadas pudimos conocer bellísimos lugares donde paisaje y misticismo asociados prendaron nuestras almas con la irresistible seducción que ofrecen las rojizas tierras guaraníes.

Ciudades como ITAUGUA fueron el objetivo de quienes admiramos el trabajo artesanal. Pudimos encontrar allí obras de arte confeccionadas en los rústicos telares que tejen el Ñanduty.

El lago de YPACARAI y su entorno de leyen-

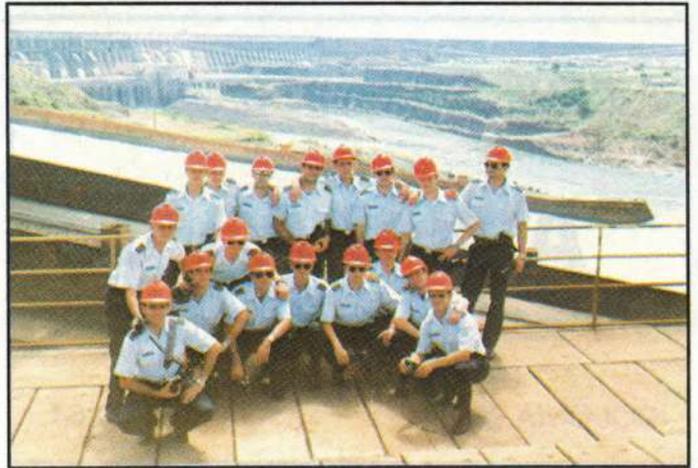
das fue una ineludible visita que nos permitió además conocer las hermosas y modernas instalaciones turísticas de SAN BERNARDINO.

Entre la serranía nos fuimos abriendo paso hacia el cerro donde se encuentra erigida la Basílica de la Virgen de NUESTRA SEÑORA DE CACUPE, Patrona del Paraguay.

Tuvimos oportunidad de trasladarnos hasta donde se encuentra la mole de cemento más grande del mundo: ITAIPU, la monumental represa hidroeléctrica, obra binacional de paraguayos y brasileños que constituye la principal fuente de energía para ambos países. Recorrer la gigantesca construcción y observar la tecnología de avanzada aplicada en las entrañas de aquel coloso, resultó un agradable paseo encabezado por la Srta. Miriam, funcionaria de RR.PP. de Itaipú que con su simpatía y belleza nos hizo permanecer atentos a cada una de sus explicaciones e indicaciones y con mucho de paciencia y profesionalismo evacuó nuestras dudas y hasta aceptó realizar algunas de nuestras tomas fotográficas apareciendo en ellas.

La comercial CIUDAD DEL ESTE con sus características de población fronteriza constituyó un alto en el camino y allí pudimos recorrer las empinadas calles donde resulta muy difícil desplazarse entre transeúntes, vehículos, vendedores ambulantes y tiendas callejeras. Pudimos observar la venta de sofisticados artículos electrodomésticos de última generación y también la de su imitación de desvirtuada calidad. Se encuentra de todo y todo es negociable.

Desde allí y cruzando el PUENTE DE LA AMISTAD que hermana al Paraguay con el Bra-



sil nos dirigimos hacia la paradisíaca FOZ DO IGUAZU donde llegamos luego de recorrer algunos kilómetros por una región de tupida vegetación que constituye el Parque Iguazú, una reserva ecológica cuyo cometido es la preservación de la flora y la fauna autóctonas.

En ese enclave geográfico se encuentran hermosísimas construcciones de hoteles muy estrellados que brindan los servicios al gran caudal turístico que visita la región.

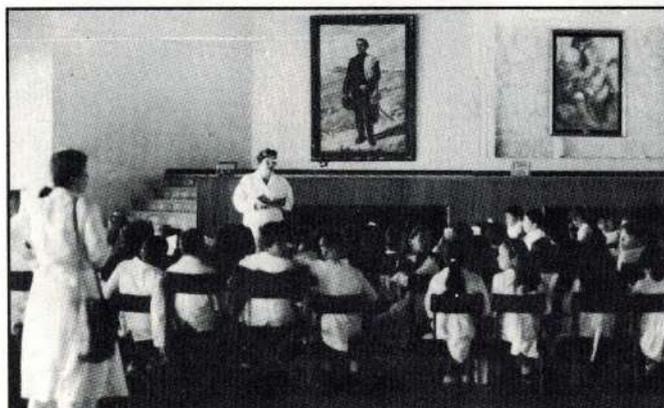
Cuando descendimos de los vehículos que nos transportaban y oímos a través de las frondosas arboledas el sonido del torrente de las aguas fuimos apresados por esa extraña sensación de estar frente a algo superior, la inexplicable situación de reconocer allí una obra sobrehumana, un regalo de la naturaleza: LAS CATARATAS DEL IGUAZU.

Cuando metro a metro fuimos acercándonos y fuimos corriendo el velo de los montes para descubrir el atrayente paisaje, se agotó todo comentario.

Sólo quedó lugar para desarrollar al máximo la capacidad de nuestros sentidos, pues, ver, mirar, oír, escuchar y por que no tocar, palpar la fuerza de ese impresionante paisaje, respirarlo de a hondas bocanadas para inundarnos de la manifestación natural más grandiosa que muchos de nosotros jamás antes había vivido.

Nos quedó quizás, la sensación de que el éxtasis del momento no nos dejaba medir la magnitud de esa experiencia y uno sale de la anonadada situación recién cuando empieza a repasar con la memoria la inolvidable vivencia.

Las visitas también se desarrollaron apuntan-



Niños de la escuela Artigas entonando "A Don José".

do al interés profesional, y desde ese punto de vista nos resultó muy interesante la recorrida que realizamos al Comando de la F.A.P. donde fuimos recibidos por el Sr. Comandante de la Fuerza Aérea quien con su amabilidad y deferencia interrumpió sus actividades para saludar personalmente a todos y cada uno de los integrantes de nuestra delegación.

En cuanto a la organización de la F.A.P. ha comenzado a llevar a cabo como Fuerza independiente, se nos proveyó de una disertación explicativa en las instalaciones del Instituto Aeronáutico de Enseñanza. Otra de las dependencias que conocimos fue el Grupo Aerotático que cuenta con aviones XAVANTE, TUCANO y T-33.

En los hangares del Grupo de Transporte Aéreo pudimos admirar el excelente estado del material que en su mayoría se compone de aviones AVIOCAR (C-212) y de los legendarios DOUGLAS C-47.

COMPOSTURA DE CALZADO

ANCAVI

COLONIA 859

TEL. 91 60 64

INDISKAR S.A.
CONSTRUCCIONES



TECHOS
GALPONES
HANGARES
TINGLADOS

**Dr. Carlos María
de Pena 5188
Tel.: 39 05 11**



En tanto en el Grupo de Helicópteros apreciamos las ventajas en materia de alas rotatorias que les ofrece el ECCOUREIL.

El almuerzo que se llevó a cabo en el distinguido Club de Oficiales resultó una grata ocasión para intercambiar obsequios entre la delegación y los jefes anfitriones.

Por ser el Paraguay un país de arraigada fe católica encontramos que dentro del predio del Comando hay un lugar al que se remiten para su reconfortación espiritual todos los pilotos que por allí pasan: la Capilla de Nuestra Señora del Loreto. Como detalle acotamos que el Capellán del templo ostenta la jerarquía de Coronel.

Ahora, a la distancia de aquellos momentos, recordamos con profundo cariño y entrañable reconocimiento, hechos como aquellos en que, participando de la formación del Colegio Militar en el toque de izamiento de Pabellón, los hermanos paraguayos nos agasajaron con un desfile en nuestro honor.

Durante las retretas, frente a la formación, todas las noches, un cadete debe invocar un homenaje a tres distintos héroes de la Patria y entonan himnos que enaltecen el concepto de patriotismo y sustentan el espíritu de Cuerpo.

Sinceramente, ver esa inmensa formación, reconocer en ella la más alta demostración de marcialidad y escuchar las varoniles voces entonar aquellas estrofas tan sentidas, nos hacía por momentos erizar de emoción bajo el estrellado cielo de la noche guaraní.

La Ceremonia de clausura de Cursos fue un acto en el cual también fuimos invitados a integrar la formación del Colegio Militar y durante el

mismo se celebró una Misa oficiada por el Capellán del Instituto quien en su homilía convocó a la conciencia profesional y al estricto proceder moral que reclama el ejercicio de la función militar.

En cada acto oficial fuimos objeto de reconocimientos y demostraciones con las que nos sentíamos muy honrados, pero además en el trato personal y fuera de la rigidez formal, el afecto, la calidad y los gestos de amistad en la sencillez del compartir las charlas, los almuerzos, un juego en el Casino o una improvisada guitarreada; la nobleza de su amistad, fue sin duda el honor más grande que nos ofrecieron.

Consideramos que un capítulo aparte merece el mencionar la visita al Solar de Artigas donde funciona una escuela cuyo alumnado y cuerpo docente son en su mayor porcentaje de niños y maestros uruguayos. El Pabellón Nacional, la Bandera de Artigas y la Bandera de los Treinta y Tres Orientales flamean sobre ese predio considerado suelo uruguayo.

Allí en cada primavera reverdece milagrosamente el viejo Ybirapitá que cobijó en su exiliada ancianidad al Protector de los Pueblos Libres.

La visita desde el comienzo constituyó un tocante suceso, pero fue al escuchar las cándidas voces de los niños, que al enterarse de nuestra nacionalidad comenzaron a entonar "A Don José", y ya nadie pudo contener su emoción y muchos debimos apelar al pañuelo para secar las lágrimas.

Seguir agregando palabras, sería buscar en vano fórmulas que pudieran transmitir lo que para nosotros significó este viaje, pues expresar sentimientos es difícil.

Lo que vimos en apenas una semana sirvió para reconocer lo que es el Paraguay y su gente.

Dejamos allí muy buenos camaradas, profesionales compenetrados de su misión.

Quedaron allá grandes amigos que enarbolan como estandarte los sentimientos más virtuosos del ser humano.

Nos trajimos con nosotros los más gratos recuerdos de todo aquello y el deseo perenne de regresar a esa bendita tierra donde el pájaro campana trina en la dulce lengua guaraní para regalar su canto de corazón "guazú". ■

Aif. (Av.) ALVARO SOSA

ROMULO

Una Historia Nuestra

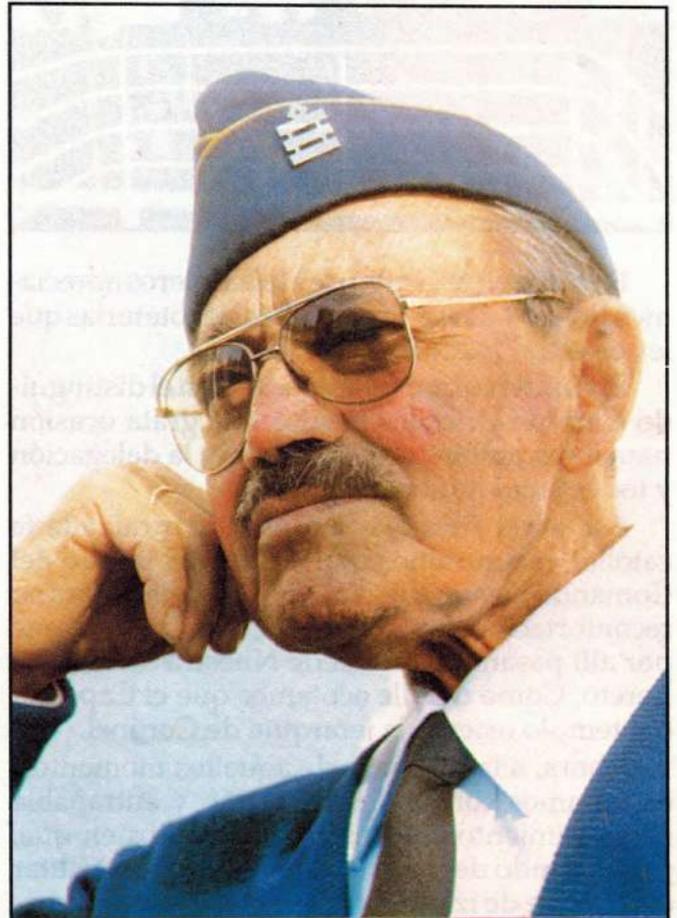
CIERTAS cosas nos hacen pensar, equivocada pero afortunadamente, que el tiempo en esta Escuela, discurre tan lentamente como el crecimiento de los grandes árboles de nuestro antiguo jardín de cadetes. Pero ellos también envejecen. Basta mirar sus grandes copas, sus troncos que una vez, adolescentes como nosotros y como nosotros tan estéticamente delgados, escucharon las angustias previas a los exámenes o las charlas reposadas del crepúsculo, mientras nuestros sentidos se confundían con el aroma dulzón de los aromos y el acuciante olor, denso y apetitoso, que las ollas invisibles lanzaban desde la cocina al aire.

Y esos árboles nos imponen un respeto profundo, porque ellos, al contrario de los hombres, crecen al envejecer y cuanto más antiguos más respetados. Condición que no necesariamente se cumple con los humanos.

Sus sombras son hoy más amplias y frescas, sus troncos tienen la corteza curtida y dura, y su derecho a la verticalidad lo han ganado enfrentando al viento, antes arrancados de raíz que ceder a su prepotencia. Los muñones resacos de sus ramas perdidas son la prueba.

Crecimos entre ellos sin darnos cuenta de que estaban. Eran apenas un murmullo en las tardecitas o a veces, encrespadas y oscuras melenas a nuestro paso en la vigilia de la guardia. Como ese hombre que tanto respetamos y queremos y que pasó por nosotros como el viejo Hangar Uno, sin percatarnos que su estructura férrea y crujiente había quedado en la retina de nuestra memoria para recordarnos un día que tenemos una historia. Como al Hangar primigenio no le contamos los años. Como a los grandes amigos le decimos El Viejo. Para todos es Rómulo.

La costumbre de verlo nos ha hecho casi



...El murmullo que es en el, casi silencio.

indiferentes a su presencia. Como esos árboles del jardín extendidos y protectores, sabremos de su ausencia cuando el sol inclemente del verano nos castigue. Cuando busquemos las ramas, la sombra, el reposo, el murmullo que es en él, casi silencio. Es un libro de cuentos que la historia dejó olvidado para que leamos sobre su piel la llegada de Saint Exupery, Guillaumet, Mermoz, recuperemos el 6 x 40, los Niuport, los Spad, los Potez, el antiguo Aeródromo de Pando. Para que fijemos la mirada sobre su rostro y veamos otros rostros, los de Berisso, Gestido, Sánchez y volemos en el murmullo de su voz,

que lentamente el afecto descifra, una mañana de diciembre del 39, testigos de la primer batalla naval de la 2ª Guerra Mundial, el humo, el acorazado...

Un libro sin hojas que leemos sin esfuerzo.

Un hombre ilustrado.

"En una tarde calurosa de principios de setiembre me encontré por primera vez con el hombre ilustrado. Yo no sabía entonces que era ilustrado; sólo ví que era alto, que alguna vez había sido esbelto.... Recuerdo que tenía los brazos largos y las manos anchas, y un rostro infantil en lo alto de un cuerpo macizo." *

Rómulo es nuestro hombre ilustrado, el que Ray Bradbury describe, en el que "todo el mundo quiere ver las imágenes, y sin embargo nadie quiere verlas."

Por eso pasamos por su lado indiferentes, y

es una forma de pasar indiferentes por la historia, nuestra historia.

"La noche era serena. Yo podía oír la respiración del hombre ilustrado, bañado por la luna. Los grillos cantaban dulcemente en las hondanadas lejanas. Me puse de costado para ver mejor las ilustraciones. Pasó, quizás, una media hora. Yo no sabía si el hombre ilustrado se había dormido, pero de pronto lo oí respirar." *

Rómulo tiene un destino de árbol, como ellos aún está aquí, reposemos bajo su sombra amiga y veamos en sus ojos como empiezan a correr las imágenes.

Pero no tardemos. Que no nos sorprenda el sol antes de llegar a su umbroso abrigo.

* El Hombre Ilustrado, Ray Bradbury. Ed. Minotauro—1969.■

Cnel. (Av.) ELBIO FIRPO



... Como esos árboles del antiguo jardín de cadetes extendidos y protectores...



Nuestro Homenaje a Quienes nos Vieron Nacer

SERVICIOS FUNEBRES A MILITARES
EN ACTIVIDAD, RETIRADOS
Y FAMILIARES

Sociedad del Este S.A.

Garibaldi 953 esq. 18 de Julio
Tel.: (0392) 2253 y 4588 - Pando
Suc. Soca - Tel.: 52

Como testigo fieles de nuestro crecimiento, desde los arbores mismos de nuestra Escuela, en su actual ubicacion, la ciudad de Pando siempre ha estado allí latiendo junto a nosotros.

Vaya pues a través de éste medio nuestro pequeño homenaje ya que son en definitiva "quienes nos vieron nacer".

CESSNA T-41D

Nuestro Fiel Amigo

Estimado lector:

EN este artículo es mi intención dejar de lado el panorama técnico del avión nombrado en el título, evitar llenar algo que si bien no es palpable es muy real: la comunión entre hombre y máquina. Así como cada uno de nosotros está compuesto por una unión indivisible de cuerpo y alma también podemos decir lo mismo de una aeronave para nosotros muy especial que es algo más que duro aluminio y acero.

Cuando me refiero al término "muy especial" es porque en todas las actividades que una persona desarrolla a lo largo de su vida siempre hay para todo una primera vez que suele dejar-

nos un recuerdo imborrable. Pero ese recuerdo de nuestro "primer amor" puede ser mucho más perdurable si tenemos en cuenta que se trata de nuestra vocación, si en el hecho de lograr un armónico conjunto hombre-máquina nos estamos jugando todas nuestras cartas.

Entrando propiamente en el tema que nos concierne cabe decir que este avión, el Cessna T-41D, que es mejor conocido por el mote de "TECU", llegó a nuestra Fuerza Aérea en el año 1969 para reemplazar al North American AT-6 TEXAN en la instrucción primaria de cadetes, destacándose desde un principio por su seguridad, confiabilidad y economía. Se ha mostrado muy resistente a los malos tratos, pues no con-





formes con hostigarlo en el aire también lo hemos castigado duramente en los innumerables aterrizajes que en él se han realizado.

Es un hecho frecuente durante la realización del curso de selección de vuelo que, debido a una mala apreciación, fruto de la inexperiencia, el cadete intente aterrizar más arriba o más abajo de lo acostumbrado y termine "dándose la piña" desatando la ira de su instructor.

Restaurant del Shopping

ATENDIDO POR SU PROPIETARIA

ESPECIALIDADES EN MARISCOS Y PESCADOS

Chile 1553 - Chuy

Nuestro amigo TECU es muy comprensivo y tolera otros yerros infundiéndonos la confianza necesaria para seguir adelante.

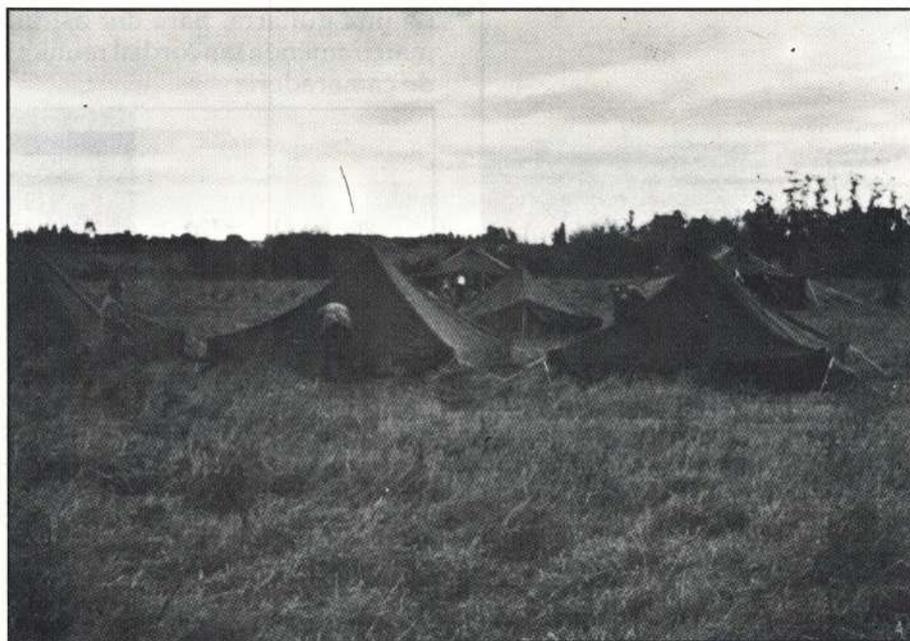
Tal vez quienes no conozcan el mundo aeronáutico encuentre este artículo un tanto insípido y se extrañen de ver cómo idolatramos en esa forma un objeto inanimado que para ellos no es más que una máquina fría como lo puede ser cualquier otra.

Pero para los que nos sentimos identificados con la aviación lo más importante de este avión es que a lo largo de todos estos años ha sabido ganarse el corazón de quienes en él hemos realizado nuestro primer vuelo solo.

Es por eso que le dedicamos este artículo como una forma de reconocimiento de muchas tandas que junto a él nos hemos formado y todas las que se formarán con el TECU, nuestro fiel amigo. ■

Cbo. Hrio. (Av.) G. YOSEFFI

Maniobras

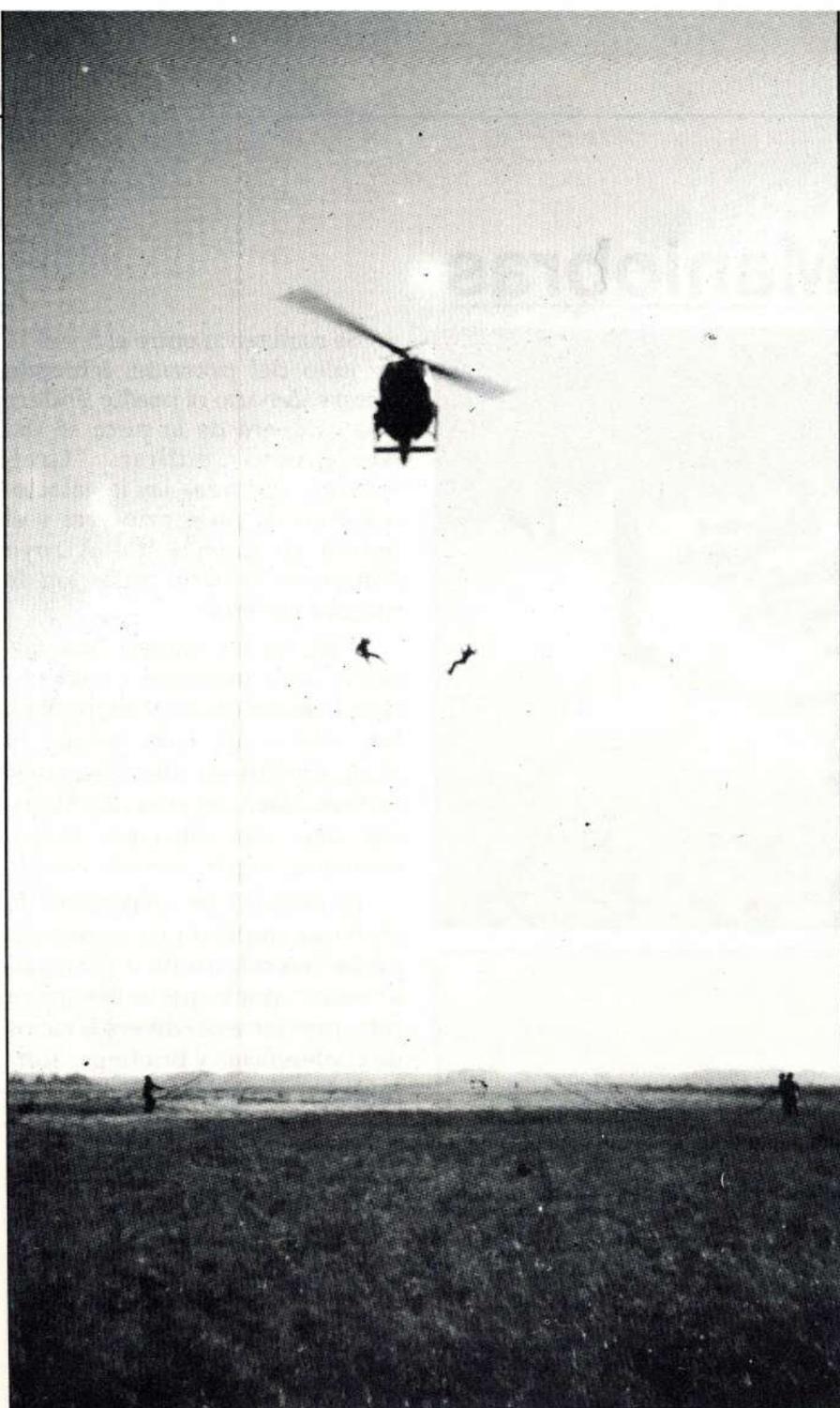


Se realizaron entre el 5 y el 11 de julio del presente, teniendo como escenario el predio lindero a la cabecera de la pista 18 del Aeródromo militar "Gral. Artigas" ubicadas las instalaciones entre la pista principal y el monte en galería del Arroyo Pando, en la parte posterior de nuestra Escuela.

Allí, en ese campo que nos causó una impresión bastante hostil, modificamos y adaptamos las condiciones para montar el campamento en sus diferentes sectores (área de carpas de Alumnos, para Sres. Oficiales, cocina, despensa, fogón, letrinas, etc.).

El período de maniobras de invierno, implicó una formación previa referida a toda la actividad a realizar, por lo que se llevaron a cabo previamente diversos ciclos de conferencias y briefings, acerca de los distintos elementos que luego se utilizarían, siendo especialmente destacada la colaboración de la Brigada de Seguridad Terrestre, quienes junto con el Grupo de Aviación N° 5 "Búsqueda y Rescate", participaron activamente durante todas las actividades.

Dentro del programa de conferencias cabe destacar la instrucción de paracaidismo así como su ejercicio realizado en la torre construída a tal fin en el Batallón de Infantería N° 14, que con generosidad se brindó en forma caballeresca. Allí el Cuerpo de Cadetes realizó diversos lanzamientos, que simulaban en los mínimos detalles un salto en paracaídas desde el avión en uso en los Cursos de Vuelo Primario y Básico.



co de nuestro Instituto, el Mentor T-34 A/B, utilizando para ello nuestros paracaídas.

Durante los cinco días que duraron los ejercicios, los Cadetes agotaron sus esfuerzos en el cumplimiento de las tantas tareas asignadas, buscando el mayor profesionalismo, que es el fin deseado.

El mismo se hizo evidente en

la realización del Rapelling (deslizamiento desde Helicópteros), técnicas para el rescate aéreo y orientación por medio de brújula, los cuales fueron dirigidos por los Cadetes de último año, actuando a modo de instructores.

En la segunda noche en el campamento, la actividad no fue interrumpida, puesto que se realizó una aplicación de las técnicas de defensa del aeródromo, dictadas

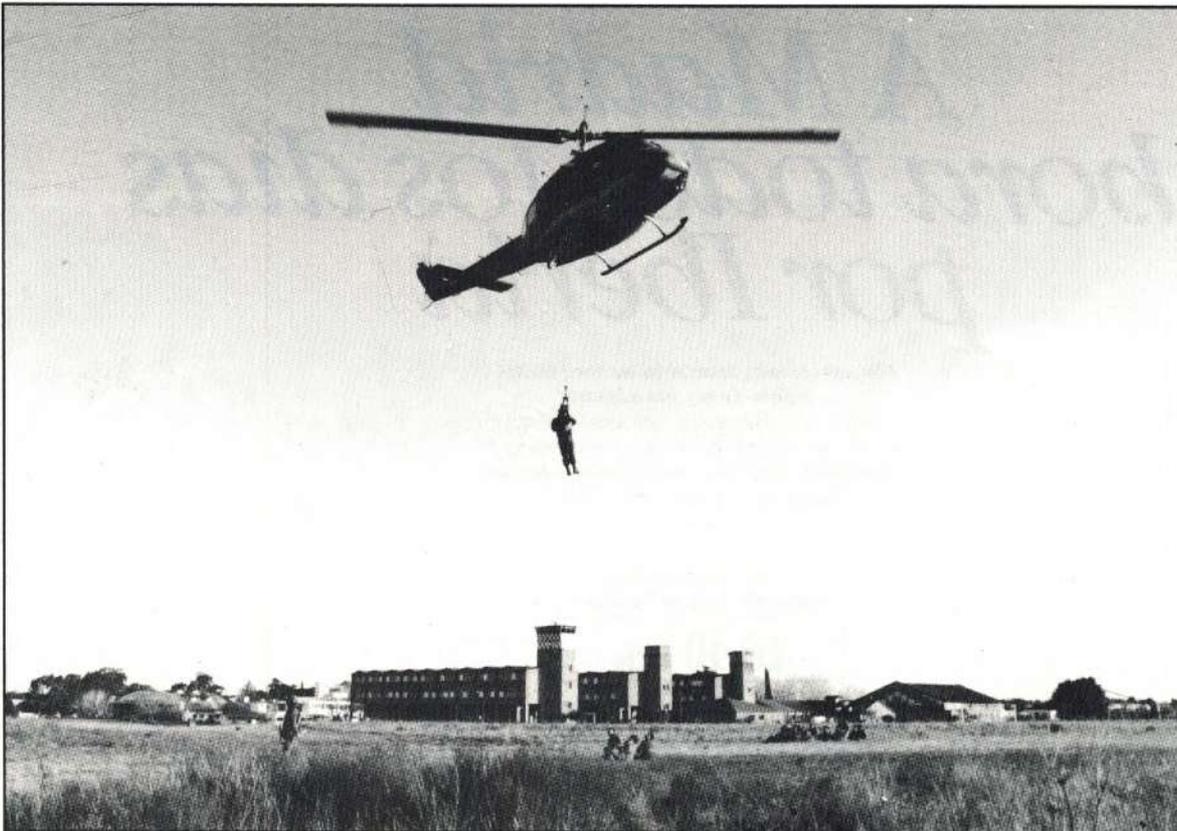
por los Sres. Oficiales de la Brigada de Seguridad Terrestre, idóneos en dicha tarea.

En el último día, que resultó ser espléndido en contraste con los fríos días anteriores, en los cuales las carpas solían confundirse con el blanco y homogéneo paisaje, producto de las heladas, se realizó una caminata dividida en las tradicionales Compañías Alfa y Bravo, teniendo como destino el Grupo de Artillería Antiaéreo N° 1.

En dicho lugar realizamos actividades de tiro utilizando diferentes armas, a distancias y posiciones diversas.

Culminando la actividad se realizó el tradicional fogón en el cual fueron recreadas las situaciones vividas con picardía siempre respetuosa y donde participaron también aquéllos, cuyos dedos se mueven ágiles entre las cuerdas de una guitarra, para dar así un marco ameno a tan cordial reunión de camaradería.





Práctica de rescate desde un helicóptero llevada a cabo por el grupo de aviación Nº 5.



De esta forma quienes este año se reciben, tuvieron su última experiencia como Cadetes, y para los que quedamos es una experiencia más que nos permitirá desempeñarnos al mando de tan voluntarioso grupo, como lo es el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. ■

Cad. 2º (Av.) P. PISANI
Cad. 2º (Av.) A. GAROFALI

**LINEAS
SUDAMERICANAS
LTDA**



TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE CARGAS

Tels.: 29 66 14 -
29 62 16 - 29 62 94
TLX: 23.123 RIOPAR UY
Fax: (5982) 29 99 57

Ricaurte 866

A Madrid Ahora todos los días por Iberia

*Póngase cómodo, desde el 1o. de Abril IBERIA
lo lleva todos los días a Madrid.
Elija el día, y viaje a Europa sin demoras,
con todo el confort y la atención tradicionales de
la compañía aérea No. 1 entre América y Europa.
Ahora, todos los días son de IBERIA,
para que usted elija.*

**Desde Montevideo
a Madrid todos los días**

18:40 hs.



LA CASA DEL UNIFORME S. EN C.

**Sucursal Carrasco
Avda. Arocena 1571
Galería Roma
Local 012
Teléfono: 60 74 22**

**Avda. 8 de Octubre
2325 casi Colonia
Teléfonos:
41 60 22
40 19 47 - 48 71 05**

Quince días en los Estados Unidos de América

EL pasado 15 de diciembre nos graduamos como Señores Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya y personalmente tuve el alto honor de egresar como primero en el curso. Como reconocimiento a dicha distinción viajé a los Estados Unidos recorriendo numerosos estados, ciudades y bases aéreas, invitado por la USAF.

Por intermedio de la Embajada de los EE.UU. y del Agregado Militar se realizaron las coordinaciones, entrevistas y demás menesteres de tan anhelado viaje.

Partí el 28 de marzo del Aeropuerto Internacional de Carrasco a la hora 16:00 vía Varig con destino final a la ciudad de Miami.

Fue mi primer experiencia en un vuelo de aerolínea internacional y por más que quisiera esconder que era principiante realicé ciertas acciones que me dejaron en evidencia, como por ejemplo colocarme los auriculares de audio al revés para asombro de otros pasajeros y azafatas que no entendían qué me pasaba. En cierto momento solicité para concurrir a la cabina del avión, un DC 10-30 para satisfacer mi avidez aeronáutica y poder conocer de cerca el asombroso mundo que constituye la cabina de un avión de esas dimensiones. Aunque el acceso a dicha

cabina es restringido debido a los peligros de secuestros y atentados terroristas el comandante de la aeronave muy gentilmente me recibió. Allí él mismo se encargó de brindarme datos interesantes del avión y del vuelo.

Luego de ajustar varias veces el reloj a medida que cruzábamos diferentes husos horarios arribamos al Aeropuerto Internacional de Miami a las 6:00 local. Una vez desembarcados cuando me prestaba a dar mis primeros pasos en tierras norteamericanas grande fue mi sorpresa al escuchar que la dulce voz femenina de los parlantes pronunciaba con su acento inglés mi nombre requiriendo mi encuentro en un lugar determinado con quien oficiaría de anfitrión, el señor teniente coronel Louis Botta de la USAF. Dicho oficial debía esperar en ese día el arribo de los demás integrantes del Tour de los Graduados de Honor Latinoamericanos, representando los países de: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Honduras, El Salvador, México, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela.

A medida que arribábamos nos alojábamos en un hotel situado dentro de las instalaciones del aeropuerto. Dicho hotel tenía sala de musculación, piscina, sauna e infinita gama de servicios que durante nuestra corta





Sr. 71 en el museo de Hill Salt Laka City.

estadía de 6 horas en Miami nos fue imposible utilizar. Allí nos reunimos con algunos de los representantes de los demás países que ya habían arribado y decidimos en las 3 horas que teníamos libre concurrir a conocer la ciudad de Miami.

Al salir del aeropuerto debí enfrentar la primera prueba de fuego idiomática preguntándole al taximetrista a cuánto quedaba y cuánto me cobraría para trasladarnos a la ciudad. Desde el primer momento EE.UU. me dejó impactado con las autopistas, su señalización, el respeto de las mismas (nadie sobrepasa las 50 MPH autorizadas) y no ver los baches en las calles. Fueron los primeros signos de desarrollo de la sociedad norteamericana. La sensación que provoca estar en Miami es placentera debido a su arquitectura moderna, la perfección y pulcritud que denota el contexto urbano.

En horas del mediodía partimos ya para nuestro próximo destino: Washington D.C. Durante el vuelo pude comprobar que la divulgada frialdad americana no era tal sino que por el contrario fui objeto de una ineludible invitación para jugar a la guerra naval por parte de mi compañero de asiento, que en ningún momento se percató de mi cansancio y entre pestaños y cabeceos logró completar la partida.

Arribamos cuando el sol se estaba ocultando a la capital norteamericana. Esa noche concurrimos a cenar a un restaurant vietnamita-japonés, donde nos sirvieron una comida exquisita (para los vietnamitas y japoneses).

La prolijidad, la limpieza y el gusto de la decoración callejera eran asombrosos. Todos los árboles de dicha ciudad estaban adornados con guías luminosas, de lo cual pude percatarme luego de recorrer otras ciudades: era bastante común.

Ya de regreso al hotel, en nuestras habitaciones, cuando intenté seleccionar un canal en el aparato de televisión encontré una variedad de 50 canales. Según los gustos del usuario se puede elegir entre deportes, videos musicales, pornografía, noticias, etc.

A la mañana siguiente concurrimos al Pentágono, Comando Superior de las Fuerzas Armadas. Dicho edificio conforma un punto más de atracción turística y es por

ello que existe la posibilidad de que un guía espere a los grupos de visitantes en sus accesos y los acompañe a recorrer sus instalaciones luego de sortear un estricto control de seguridad. Esta construcción de cuatro pisos de alto tiene más de 75.000 ventanas (que guardan en su centro la dependencia más importante para todos los funcionarios: la tienda de Hot Dogs) sus corredores albergan distintos pabellones destinados a las diferentes armas. Allí se pueden encontrar una galería de cuadros y murales de los más diversos, que representan la historia militar de los EE.UU., fotografías, pinturas, maquetas, documentos, etc. También encontramos los nombres de quienes supieron ganarse la Medalla de Honor, que hasta la actualidad son alrededor de 3.000 hombres. Allí también descansa la Bandera de Guerra cuyos ornamentos los constituyen las cintas y medallas recordatorias de cada una de las guerras en que han participado. Para desfilarse con dicha bandera se necesitaría un soldado capaz de levantar 120 libras de peso.

Los jefes del Pentágono nos invitaron a compartir un almuerzo conjuntamente con los Señores Agregados Militares de cada uno de los países que visitábamos.

Por la tarde se realizó un tour por la ciudad recorriendo el obelisco erigido en memoria de George Washington cuyo vértice está a 600 pies de altura pudiéndose apreciar toda la ciudad desde su cumbre.

Resultó muy pintoresca la visita a los monumentos de Jefferson, Lincoln, a los veteranos de Vietnam, donde muchos de los sobrevivientes de dicha guerra deambulan en sus alrededores en busca de un reconocimiento para sus aniquiladas vidas; a los libertadores latinoamericanos donde fue emocionante encontrar el bronce en homenaje a nuestro Prócer.

Fue muy interesante al recorrer el Capitolio encontrarnos con un tren que realiza su trayecto dentro del mismo desde el parking hasta el interior del edificio. Allí en el Congreso cada fuerza tiene un representante que se encarga de recabar todos los asuntos relacionados con las Fuerzas Armadas.

La visita a los Archivos Nacionales me dio la oportunidad de conocer los documentos formativos de la nación estadounidense. Lo que más me llamó la atención fue el sistema de seguridad empleado para preservar la Constitución Original; estaba expuesta en una vitrina y con el simple hecho de apretar un botón descendía lentamente hacia una caja fuerte ubicada en el subsuelo cerrándose automáticamente.

Allí también se guardan las evidencias del famoso caso Watergate a modo de demostración de que la ley es igual para todos pues este hecho hizo dimitir al presidente Nixon.

Luego de todas estas visitas partimos hacia Fayetteville en el estado de Carolina del Norte a la Base Aérea Pope. En esta pequeña ciudad nuestro primer interés fue conocer su vida nocturna y recorriendo las calles pudimos notar la cantidad de clubes que allí funcionan distinguiendo los de alto nivel con bailarinas que en



Vista parcial de la ciudad de Washington D. C. donde resalta la figura del Capitolio.



F. 16 artillado en tiempo récord.

su mayoría son modelos de revistas como Play Boy y Penthouse de los de bajo nivel donde prevalecen bailarinas de origen asiático.

A la mañana siguiente cuando nos dispusimos a recorrer la base nos encontramos con un parque de aviones C-30 Hércules y C-5 Galaxy jamás imaginado por ninguno de los visitantes. El Ala de Transporte 317 (con capacidad de transportar tropas y armamentos a cualquier punto del planeta en menos de dieciocho horas) nos invitó a compartir un vuelo en formación en dos aeronaves C-130 con posterior lanzamiento de carga pesada. Estando nosotros volando junto con la carga de armamento notamos que nuestra altitud descendía y en determinado momento al abrirse la rampa posterior del avión que rápidamente se deslizó hacia afuera la carga ayudada por el primer paracaídas cuya función es solamente sacarla del fuselaje; una vez en el aire el segundo paracaídas se abre para amortiguar la caída libre.

Luego del almuerzo partimos hacia la división de paracaidistas 82, los famosos AA (All Americans). Dirigiéndonos hacia el Campo de Operaciones de esta División al tomar la calle principal dentro mismo de la Unidad me sorprendió un enorme cartel que a modo de señalización vial decía: "aquí hace 14 días que no muere nadie", la explicación de dicha frase es que en esta división se



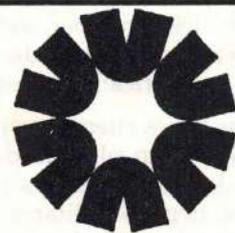
MARAL S.R.L.

Automóviles

COMPRAS - VENTAS
PERMUTAS - CONSIGNACIONES

Monte Caseros 3219

Tel.: 80 78 09



aero uruguay

Colonia 1181 - Of. 002

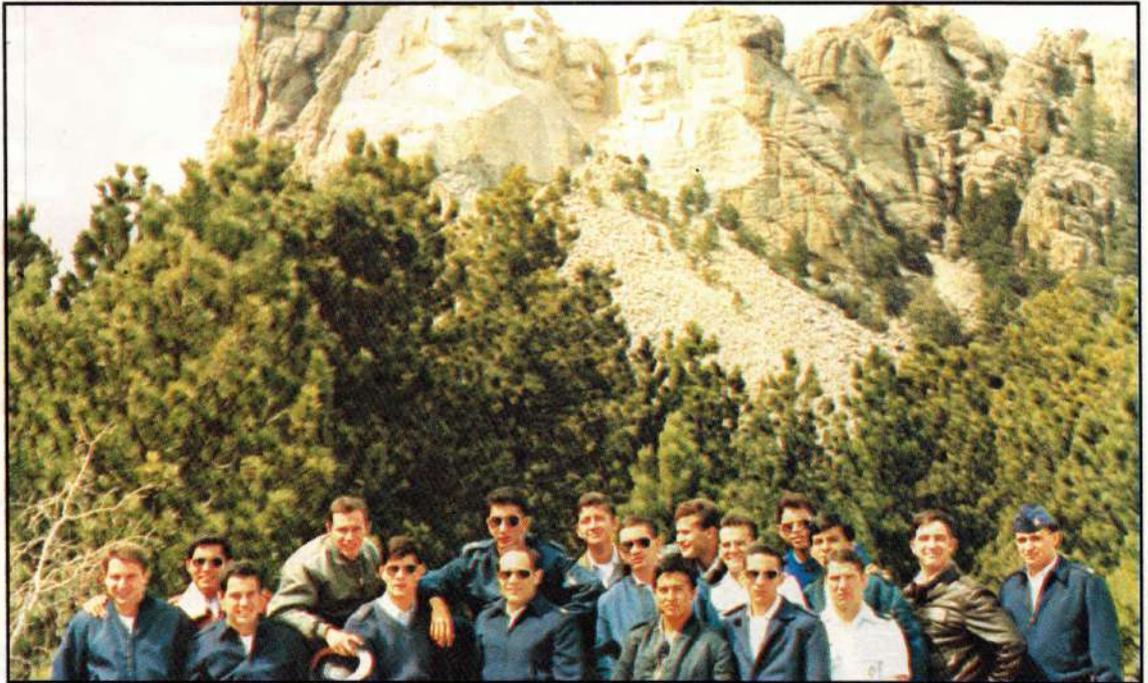
Montevideo - Uruguay

Tels.: 90 11 52 - 92 53 67 - 92 53 68

Telex: 32-26222 AERO UY

Fax: 0598 - 2 - 92 19 76 - Sita: MVDTOFS

**Junto a la
montaña de
Rush More.**



cuentan los días desde el último fallecimiento de un integrante de la misma y en caso de coincidir esta cantidad con el número 82 se decreta día libre; un detalle curioso es que en los últimos diez años esto había sucedido solamente una vez.

Al día siguiente nuestro destino era San Antonio en el estado de Texas. Los tejanos constituyen un estilo de vida muy particular dentro de los EE.UU. y sus características los distinguen del resto de la población. La frase que siempre esgrimen es: "la vida es muy corta para no vivirla como un tejano". Sus costumbres alimenticias se basan en el consumo de productos cárnicos y la ropa que usan en su mayoría son los vaqueros muy ajustados al cuerpo con camisas a cuadros y las típicas botas y sombreros tejanos; con su apariencia tosca y ruda se diferencian netamente del resto de la gente.

En la Base Aérea de Randolph nos hospedamos, como en todas las bases en los alojamientos para visitantes. Dentro de lo que me hicieron saber, dichas habitaciones habían acogido a los Señores Comandantes en Jefe de las Fuerzas Aéreas Latinoamericanas en una reciente visita.

Generalmente las Bases cuentan con este tipo de comodidades y además están planificadas para albergar dentro de ellas verdaderas ciudades que cuentan con calles con semáforos, tiendas militares, supermercados, gimnasios con aparatos de musculación, canchas de tenis, campos de golf y demás comodidades. Los clubes de Oficiales son verdaderos pubs en los cuales luego de finalizado el horario de trabajo se reúnen a compartir un trago y buena música. En ellos hay pista de baile, escenario para que grupos en vivo ofrezcan su show (generalmente viernes y sábados) y una pequeña red de volebol donde se practica dicho deporte de rodillas o sentados en

taburetes de a dos o tres jugadores por equipo. Hombres y mujeres disfrutan de todas estas actividades por igual, lo mismo pasa con las responsabilidades profesionales; no en vano los estadounidenses se sienten orgullosos de haber dejado atrás el arcaico machismo.

En Randolph descansa el Comando de Adiestramiento, las aeronaves utilizadas para el entrenamiento son el T-37 y el T-38 volando sus instructores unas 21 horas semanales. El T-37 está destinado a que los pilotos principiantes hagan sus primeras armas en el vuelo pasando luego al T-38 que los prepara como para aspirar a integrar un Escuadrón.

Los simuladores de ambos aviones dan una perspectiva prácticamente real de las situaciones de vuelo tanto en la imitación de los movimientos del avión, en las acusaciones de los instrumentos como en la pantalla que oficia de monitor curvo.

Posteriormente fuimos al Centro de Adiestramiento de Lackland donde funciona un amplio laboratorio de idiomas que centraliza, coordina y programa todos los cursos lingüísticos a que se ven sometidos todos los Oficiales de la USAF y los becarios de las distintas Fuerzas Aéreas en los EE.UU. Se pueden ver caminando por sus pasillos militares de diferentes etnias portando curiosos uniformes y hablando con los más variados acentos.

Cuando arribamos al Grupo de Adiestramiento de Oficiales pudimos conocer una de las formas para llegar a ser Oficial de la USAF. Cabe señalar que quienes son alumnos de dicho Grupo deben haber obtenido un título universitario antes de ingresar en la Fuerza Aérea.

El curso se extiende a lo largo de 16 semanas donde el aspirante a Oficial en ese tiempo va adquiriendo los conocimientos y el profesionalismo para recibirse en



igualdad de condiciones que los egresados de la Academia de la Fuerza Aérea.

Todas las Avenidas de dicho Instituto están decoradas con los aviones empleados por la USAF inclusive el curioso Blackbird.

En la siguiente jornada nuestro destino fue la ciudad turística de Salt Lake City y la Base Aérea Hill.

En dicha Base la vedette fue el famoso F-16. Nos realizaron una demostración de artilado completo del avión a cargo del grupo campeón mundial en dicho menester. El tiempo empleado fue de alrededor de 6 minutos.

Cerca de la Base hay un museo donde están en exposición todos los aviones que cumplieron funciones en la USAF, entre ellos el B-29 que como recordarán fue el que lanzó las bombas atómicas en Hiroshima y Nagasaki.

Salt Lake City es muy pintoresca, con calles amplias, muchos jardines y macetas con flores en sus aceras. Sus semáforos emitían un sonido característico a cada cambio de luz contemplando a los transeúntes no videntes. Por la noche concurrimos al Delta Center, un complejo de la Delta Airlines que contaba con distintos estadios cerrados con capacidad para 10.000 personas cada uno dentro de su perímetro.

Allí presenciamos un encuentro de hockey sobre hielo y como es infaltable una escaramuza que fue calificada

por los propios americanos de "grandiosa" pues se prolongó a lo largo de 20 minutos.

Partimos desde la estación ferroviaria a bordo del tren Zephyr con rumbo a la ciudad de Denver y posterior destino a Colorado Springs. Todo ese día lo pasamos en el tren cruzando la Cordillera de las Rocallosas. En Colorado Springs se encuentra la USAFA (Academia de la Fuerza Aérea). Esta Academia acoge 4.000 cadetes los cuales en cuatro años de formación universitaria se gradúan como SS.OO. de la USAF.

La instrucción de vuelo allí dictada se realiza con planeadores, pasando luego a T.41. Cuando llegamos nos llamó la atención ver aparcados en sus estacionamientos hermosos coches como por ejemplo Porsches y Camaros propiedad de los propios cadetes y además ver en sus jardines a algunos de ellos en traje de baño y con sus respectivas toallas tirados tomando sol y escuchando radio.

En la Academia hay una capilla que se subdivide a su vez en distintas plazas destinadas cada una a las religiones predominantes que profesan los integrantes de la USAFA.

La más grande de ellas es la destinada a la Iglesia Protestante debido a que cuando se proyectó su obra el sesenta por ciento de los cadetes profesaban dicha religión. Además hay una capilla católica, una mormona y una sinagoga. En su interior el juego de luces y sonido simula la entrada a una caverna donde se escucha el ruido del agua corriendo.

Su gimnasio consiste en un enorme complejo deportivo dividido en cancha de fútbol con piso artificial, pista de atletismo, pista de patinaje sobre hielo y diversas canchas de basquetbol, además de una boutique con ropa deportiva. En el exterior numerosas canchas de tenis, fútbol americano y beisbol.

En la montaña Cheyenne se encuentra el Comando Espacial (USSPACE COM) que es un centro binacional entre Canadá y EE.UU. encargado de salvaguardar la soberanía aeroespacial de los dos países.

De esta visita concluimos que los tiempos de guerra

PESCADERIA

"El Italiano"

**PUESTO N° 2
BUCEO**

Tel.: 62 79 30

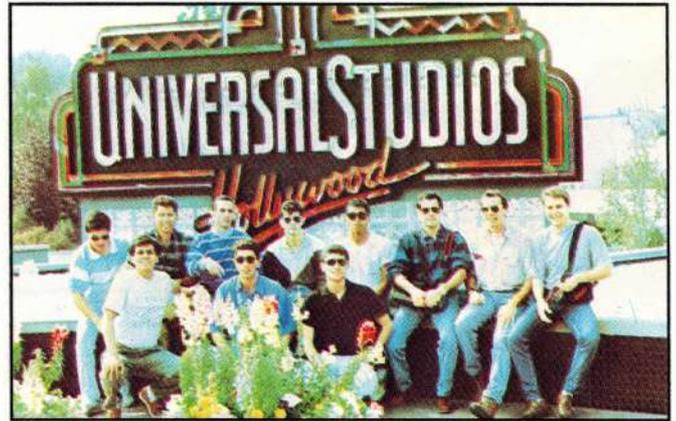
cuerpo a cuerpo han sido sustituidos por los displays, pantallas y botones siendo la conquista del espacio imprescindible. El control aeroespacial le brinda la posibilidad de dominar los movimientos de todo el mundo. A través de satélites permanentemente están informados sobre el acontecer mundial, existiendo inclusive satélites que cazan a otros satélites imposibilitando las comunicaciones, factor fundamental de la guerra moderna.

Este centro ubicado en el interior de una montaña constituye un refugio de acceso ultra restringido estando prohibido sacar fotos. Desde el que se puede detectar un ataque misilístico de cualquier parte del mundo, informar al Presidente y contrarrestarlo en menos de dos minutos de iniciado.

Sus instalaciones son tal cual las vemos en los films de ciencia ficción. Visitamos dos centros misilísticos que en un futuro cercano serán desprogramados debido al recorte del presupuesto que el Congreso decretó a causa de la desintegración de la URSS, que durante años constituyó el enemigo más peligroso de esa nación. Como parte de ese recorte se planificó una suerte de pase a excedencia con lo que el personal superior luego de retirado recibirá la suma de 24.000 dólares anuales por un período de diez años. Actualmente un SS.OO. con el grado de Segundo Teniente (Alférez para nosotros) recibe como sueldo alrededor de 3.200 dólares mensuales.

Nuestra próxima escala fue la ciudad de Rapid City en Dakota del Sur, a la Base Aérea de Ellsworth, en ella conocimos al bombardero B-1 B y al tanquero KC-135. Allí, conversando con un soldado que era veterano de la Guerra del Golfo, éste me comentó que en aquellas tensas horas su pensamiento fue: "amo a mi país, amo a la Fuerza Aérea y estoy dispuesto a dar mi vida por ello". Su profesionalismo es envidiable.

Por la tarde fuimos a la montaña de Rushmore donde están esculpidos sobre la roca los rostros de cuatro presidentes norteamericanos: Washington, Jefferson, Lincoln y Roosevelt. Fue una obra majestuosa debido a que dicha escultura fue realizada con dinamita y sus detalles con martillos neumáticos.



Una vez llegados a Los Angeles, fuimos alojados en un lujoso hotel en cuyo interior corría una catarata. Visitamos los estudios cinematográficos de la Universal; en esos estudios los visitantes, que son miles, en un tren pueden recorrer los escenarios de las películas más taquilleras del Séptimo Arte y hasta en algún caso se invita a alguien del público a participar en pequeños sketches montados en esas escenografías. Los efectos especiales son fabulosos y hacen sentir que el tren en que uno viaja está formando parte de la película aludida. También se puede realizar el vuelo en la bicicleta de ET.

El último día en EE.UU. no fue menos asombroso pues visitamos el fantástico mundo de Disneylandia. Allí cada juego propone la singular aventura de recrear la ansiedad infantil de la diversión.

Las aventuras son el ingrediente principal para entre caídas, vértigos, y la velocidad las personas dejen escapar inmensas carcajadas y gestos de asombro. En ese parque se encuentra el Emporio del Consumidor y los servicios son de la más variada categoría, desde el hotel de cinco estrellas hasta el vendedor de golosinas. Disneylandia cierra su jornada al público cuando suenan las doce campanadas y todas las noches a esa hora su cielo se cubre de una inmensa lluvia de fuegos artificiales.

En la despedida las apreciaciones sobre el viaje nos dejaron un saldo altamente positivo. En principio quisiera destacar la esmerada atención de quienes fueron nuestros anfitriones: el Lt. Cnel. L. Botta y el Capt. C. Arvizu en particular, pero además extender el reconocimiento a cada uno de quienes en forma por demás amable y condescendiente nos recibieron en cada uno de los lugares visitados.

En forma especial distinguir la excelente relación de camaradería que se formó en torno al grupo de quienes éramos los Graduados de Honor Latinoamericanos.

Este inolvidable viaje fue realmente para mí un hermoso premio que disfruté a pleno, de tal forma que creó en mí el anhelo de regresar algún día a recontrarme con quienes me abrieron las puertas de sus casas y me brindaron su amistad. ■

Alf. (Av) A. MEDEIRO

Trelles

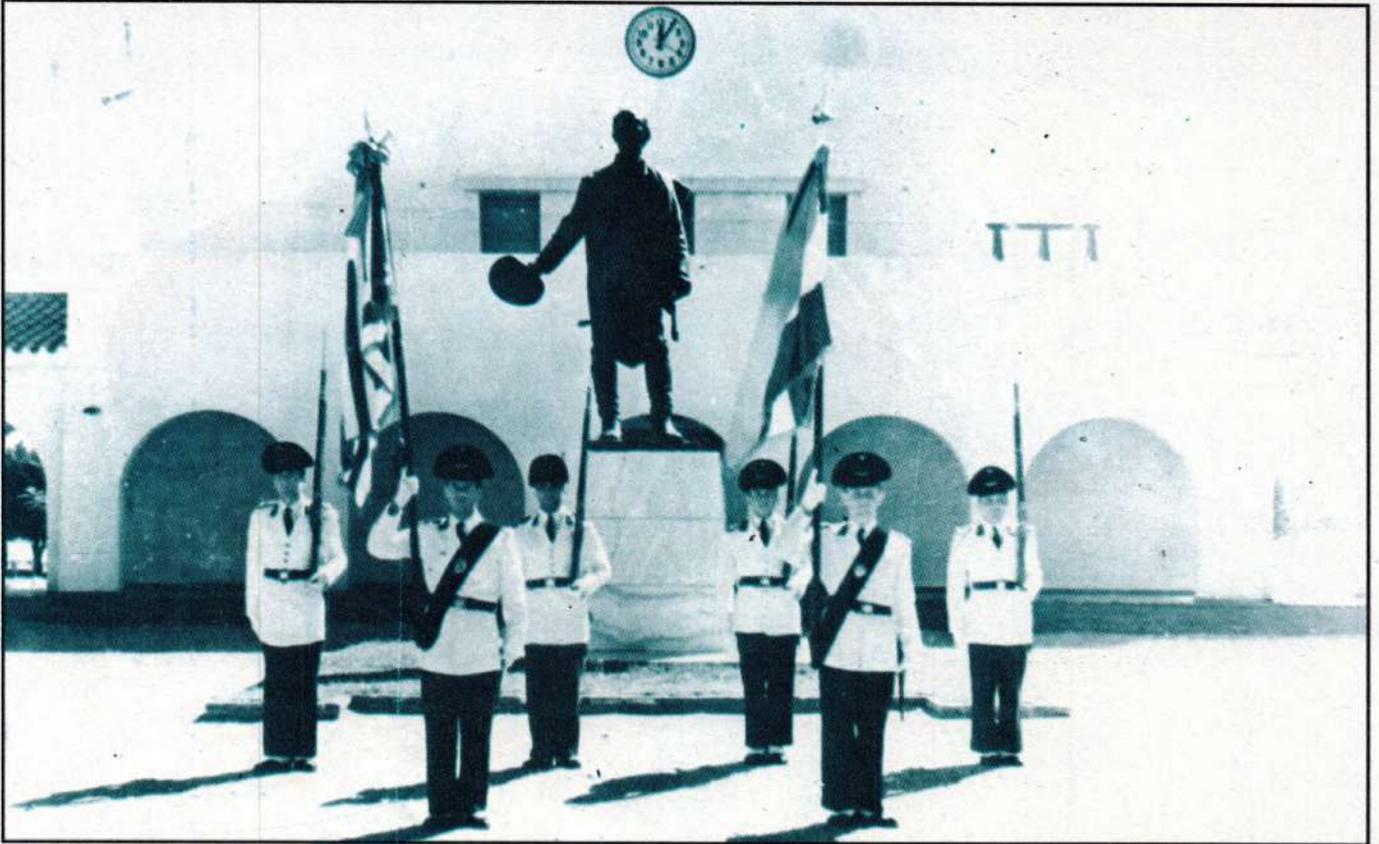
60 años en el negocio
de automóviles
Nuevos - Todos
Usados y muy buenos

Constituyente 1872 - Tels.: 41 27 05
41 89 44 Fax - Montevideo
Minas - Melo



***“Siempre estuvo allí mirándonos crecer.
Nuestro reloj.
Ojo mecánico que arcó nuestro tiempo y al que queremos sin darnos cuenta.
Amigable círculo que obliga a la mirada a deslizarse al cielo”.***







"Texan"

EN la edición anterior escribimos una despedida de la Fuerza Aérea a los aviones T-6, en especial al FA 372, que fue en el cual vivimos nuestra última experiencia en éste tipo de máquina.

Pero más que una despedida era una esperanza, una ilu-

sión, ganas de que no pasara.

Esas inquietudes siempre llegan a aquellos a quienes nos unen los deseos, la nostalgia, las horas de vuelo y el amor tal vez por los "Fierros Viejos".

Gracias a toda esa gente y al esfuerzo de muchos, hoy sentimos el tronar del R-1340 en la

Brigada Aérea II y por si fuera poco recibimos hace algunos días de España un segundo motor por si algún día al acer filtros aparece alguna partícula metálica en el "pozo colector".■

Cap. (AV) E. PINTOS

El Instructor





PROLOGO:

L A nostalgia es ese pequeño tributo que pagamos por tener derecho a nuestros recuerdos.

Es fácil conocerla. Basta caminar por los corredores en baldosas rojas, asomarse al césped, columpiar la mirada entre el venerable reloj y el antiguo alojamiento de cadetes, entrecerrar los ojos y vernos nuevamente transitar sin tiempo en la dilatada Plaza de Armas.

La condición exigida es haber vivido entre aquellas paredes de aire donde la vista se pierde entre mimbrales o la detiene la torre de una iglesia. Haber visto los PT trepando la cima de un "looping", hablar con un T-6 en una madrugada invernal, soñar con volar mientras acariciamos sus chapas heladas.

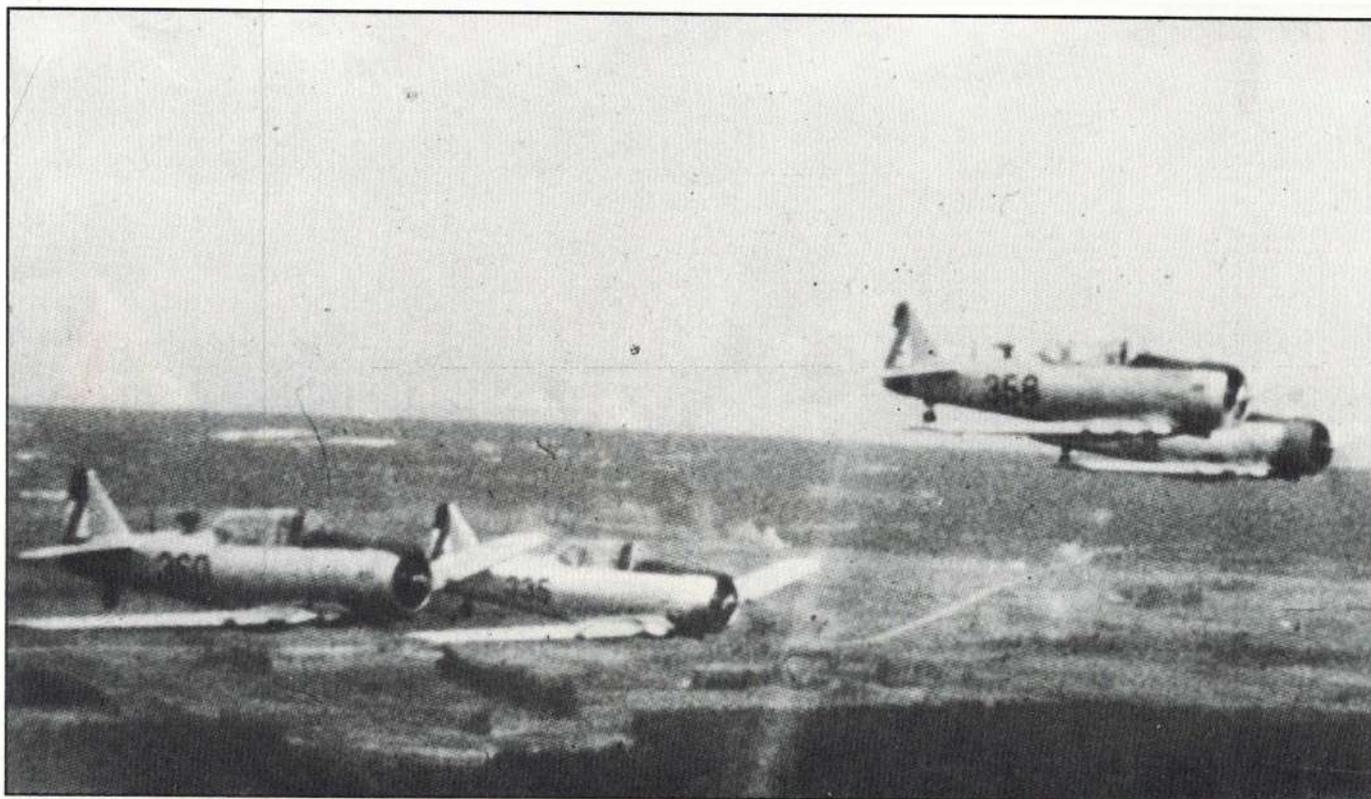
En el centro de ese mundo de pilotos y gorriones, los instructores.

Recuerdo el mío. Cruza mi memoria hacia la

línea de vuelo donde lo espero. Tiene un andar de pájaro y una seriedad aparente. Y me siento orgulloso de ser su alumno y hablar de él con mis padres y hermanos y ellos también, sin conocerlo, lo incorporan al círculo familiar.

Confían en él para que su hijo atraviese regiones mágicas de luminosas acechanzas. Y en las tardes, al reunirse la familia y recordar al ausente, el que salió tan distinto de los otros hermanos, el que se resistió a la respetable y tediosa preparación bancaria, recordarán también al Virgilio que lo guía y una última inquietud desaparece y la doméstica noche se torna plácida.

Impoluto y distante, no importan los años transcurridos, nuestro instructor, joven para siempre, recibirá el más sencillo y caro de los homenajes que puede ofrecer un piloto a otro, diciendo: "Fue mi Instructor de Vuelo".



EL INSTRUCTOR:

EL rebote dejó al T-6 a cinco metros de la pista.

Desde la Plaza de Armas algunos cadetes lo vieron quedar suspendido en el aire y un segundo más tarde el quejido del motor resonó dentro del hangar empujado por la palanca de gas en las 36 pulgadas.

Por el ventanal abierto de la torre se filtraban los diálogos.

—...cinco uno arremetiendo.

—...cinco uno autorizado...reporte virando a final.

—cinco uno.

“El texan” se alejó lentamente con la remora de su tren y flaps que le impedían alcanzar las 110 MPH.

En la cabina trasera el instructor mantuvo las manos a escasos milímetros de los comandos mientras ordenaba: —Suyo!

Los ecos multiplicados corrieron por el hangar viejo, temblaron en los vidrios de los salones, rebotaron en la cancha de pelota, y se alejaron hacia el rondín fondo, desapareciendo.

“De un infarto difícil que muera” —Pensó el instructor mirando la nuca pelada de su alumno.

—Cierre la cabina Ibáñez —empezó con voz suave, tratando de ser lo más convincente y amable posible —... el bastón un poco más atrás...quiebre el planeo y espérela...tres puntos...Ibáñez...tres puntos...me entiendes?

Viraban por la izquierda dejando los tejados de la escuela a un largo de ala. El almacén de Lazo y la parada

del 7E1 se deslizaban abajo, la ruta 101 terminaba polvorienta en la Guardia de Prevención.

—Suave con el gas! Ibáñez —advirtió antes que la hélice se quejara con una desbocada durante la prueba de bocina.

—Piiiiiiii...iii —el largo pitido de aviso de tren arriba que Ibáñez demoraba en cortar.

—Bueno...bueno...compense...compense.

Cruzando la mitad de la pista el indicador de presión hidráulica señaló que su alumno había presionado “el push” a fondo.

Dos golpes discontinuos anunciaron que el tren se había bajado.

Las ruedas de los compensadores giraron lentamente. Casi sin perder altura se acercaron a pierna base.

El instructor se sacó los guantes, se restregó las manos y se estiró en el asiento.

Por la pista de atletismo corría un grupo de cadetes. Entre los árboles del “Polaco” alguien trabajaba la tierra. Una formación a paso ligero se acercaba a los dormitorios.

La nuca de la cabina delantera se movía inquieta. Había aprendido a leer en ellas como si fueran rostros.

—Tranquilo Ibáñez... tranquilo.

El T-6 viraba pesado con las dos grandes ruedas desfigurando su línea rechoncha. Se quejaba en un ronquido prolongado, como de sierra. De pronto, el silencio. La enorme y redonda “nariz”, salpicando aceite, quebró el horizonte.

—Abra la cabina!...compense m’hijo!...compense.

A los tres alumnos de ese año se le había sumado casi al final de la instrucción básica otro que no había esperado: Ibáñez. Se le presentó el lunes por la mañana, venía casi desahuciado por el resto de los instructores. Las cinco horas finales las volaría con él.

—Permiso mi Teniente...Cbo: Hrio...

Los otros alumnos lo miraron por sobre el hombro. Traía el mono cerrado hasta el cuello con la bufanda de lana azul rodeándolo, el poli encasquetado hasta la mitad de la frente y en su mano izquierda la cartilla.

Lo desarmó la "pinta". Sus alumnos lucían pañuelos de seda amarilla que lo distinguían de los demás y gorras con vicerá para la instrucción de vuelo.

—Escúcheme, Ibáñez, a partir de ahora usted forma parte de este grupo y por lo tanto usará gorra y el pañuelo amarillo, estamos?...¡Ah! y consígalas porque volamos a segunda... Pérez... tiene mi almohadón?

—Afirmativo mi Teniente—le contesto un cadete bajo y rechoncho. Sabía que le decían "El Tambocha" y había resultado el mejor del grupo.

—Bueno, vaya pasando inspección que yo ya voy... Montes... ¿mi paracaídas?

La costumbre de llevar el paracaídas del instructor y almohadón era una parte del ritual de vuelo. Los aprendices de brujo se disputaban la tarea con un orgullo compartido. El clan de los pañuelos amarillos y el gran maestre de lentes Ray-Ban y expresión severa. Instructores y alumnos caminaban hacia los aviones en tanto el Cadete de Pista pasaba las tripulaciones a la torre. Pisaban el fino pedregullo que crujía bajo sus plantas. Pérez abrazaba el almohadón. No volaría a primera hora, pero como todos los días, el grupo entero estaría junto a la línea muerta.

La neblina otoñal de las mañanas se deshinchaba en el pasto. Con la entrada del invierno se irían espesando cada vez más hasta hacer imposible muchos vuelos a temprana hora.

A media mañana voló con Ibáñez. Resultó más suave de lo que esperaba, más aún, después del decolaje el ascenso se realizó sin que tuviera que hacer observaciones. A los 7000 pies iniciaron maniobras de confianza. Durante la serie de pérdidas notó una cierta inquietud y una ligera dureza de comandos.

—¿Se anima a hacer un tirabuzón?

—Estee...

—¿No se anima o no sabe?

No necesito que le contestara.

—Bueno, vamos juntos...primero... limpiamos la zona...

Abajo el mar se inmovilizaba contra la desierta faja de arena que se perdía en el Este. El ala; clavada en un punto, reflejaba en el viraje escarpado los rayos del sol.

"Hay instructores poco afectos a los tirabuzones — pensaba— en esta semana ya tengo más de cincuenta "tirabundines", cuando no es una comisión, es un servicio pero la lección 12 es toda mía".

—Bue...ahí lo tenemos, ve?... sacamos gas...nariz bien

arriba... alas niveladas... cuando entra en pérdida "paloniers" a fondo y bastón atrás.

El T-6 escondió un ala y cayó como una hoja. Una vuelta... dos.

El viento silbaba en la cabina con ritmo acelerado.

Perdido en la cabina delantera, desacostumbrado al apretado abrazo de correas y paracaídas, la experiencia de un tirabuzón en T-6 para un principiante suele resultar inolvidable.

El avión, perdidas sus condiciones aerodinámicas cae en forma vertical, tosiendo y vibrando mientras el polvo acumulado en el piso de la cabina se levanta y se mete en los ojos y los pulmones de los pilotos.

No obstante—la voz serena del instructor— llegaba a los oídos de Ibáñez durante toda la maniobra.

—...bastón adelante... nivelamos "Paloniers"...y recuperamos.

Cruzando el horizonte el motor volvió a roncar.

—2000 pies... no está mal... vamos de nuevo...

Ibáñez...esta vez lo hace solo...¿se siente bien?

La nuca asintió y treparon de nuevo.

Pasaron las semanas. Ibáñez ya formaba parte del grupo. Había salvado las cinco horas y seguía la instrucción normalmente.

A un costado del camino que llevaba de operaciones a la línea el pozo progresaba: dos tanques llenos de aceite usado ya manchaban el pasto. Se acercaban las salidas "solos" y la pila bautismal de los pilotos, grasienta y maloliente, debía estar pronta.

Se habían terminado los "carrousell" al destrabar la rueda de cola y el toque de los frenos durante el aterrizaje ya no constituía una amenaza de "pilon". En acrobacia Montes había superado una fuerte tendencia a los "loopings cuadrados", pese a seguir aplicando a las maniobras verticales sus buenas cargas de G que hicieron temer al instructor por su vieja dolencia venosa.

Pérez sería el primero en salir "solo", lo había sabido desde las primeras horas y lo confirmaba ahora en la seguridad con que enfrentaba un aterrizaje con viento cruzado y en la serena resolución de los padrones simulados.

Pero el invierno había afirmado sus reales en la E.M.A. retrasando el ansiado día. Ese pequeño y aislado mundo de aviones y cadetes desaparecía en el silencio blanco de las nieblas o de las lluvias grises. Acallaba el ronco llamado de los T-6 cuando el horizonte clareaba y sumaba a la tristeza del campo la noche prematura de las tardes. Se congelaba el espejo de agua frente a los salones y por los corredores, inhóspitos y resbaladizos, sólo el viento gélido se atrevía.

La sala de operaciones o la intimidad del cuarto de guardia, cuando el instructor estaba de servicio, eran los lugares de reunión donde, entre emergencias recitadas y anécdotas de vuelo, la viril camaradería de la instrucción de vuelo se acentuaba. Las horas transcurrían sin sentirse y muchas veces el toque de retreta los sorprendía revisando manuales o repasando maniobras, se apresuraban

entonces y al atravesar el curso de cadetes que se aprestaba a formar, alguna voz con tono aflautado dejaba escapar un malicioso: ¡¡Conceptuosos!!

Mirando hacia el borroso grupo de donde partiera la sorna respondían: ¡¡lo que pasa es que no tenemos instructor —y después de una pausa— ¡¡Giles!!

Más tarde, en la desierta Plaza de Armas, donde todo era frío el "Trompa" cerraba la jornada con un gangoso y desafinado silencio.

Resbalando sobre la sucia carbonilla de la pista de atletismo sudando y maldiciendo, los cadetes lo vieron aproximarse.

Las contraexplosiones del motor en "Relanti", anunciaban como fanfarrias disonantes y octánicas el aterrizaje.

—Cino Uno final...

Venía con "todo abajo", guiñando, alabeando, protestando en cortos y potentes "motorazos".

La nuca se agitaba mirando a ambos lados de la cabina.

Cruzaron el umbral. El instructor sintió que recuperaba bien. Después el T-6 pareció ablandarse y cayó sobre la pista.

—Casi tres puntos...bien, loco bien!!! —quiso gritarle pero su voz moduló un formal: —Muy bien Ibáñez!!!... muy bueno!!

El "Texan" con un ruido a latas corrió por la 36 hasta detenerse.

El año había finalizado e Ibáñez volaba en Durazno. Salidas "solo" formaciones, preparación de las escuadrillas para la fiesta de fin de año, todo había terminado.. y vuelto a empezar.

Otro otoño transcurría; sus alumnos con algunos altibajos progresaban en la instrucción.

Aquella mañana lo había llamado el Jefe de Operaciones.

Caminaba hacia los T-6 con las manos en los bolsillos de la campera. Sus alumnos lo esperaban. Los paracaídas descansando sobre el borde de ataque, Márquez con el almohadón bajo el brazo, Lopetegui con la funda del Pitot en la mano. Un mecánico acercaba una "planta".

—Con permiso mi Teniente...Cabo Honorario Robero Masullo...

Miró al Cadete que se le presentaba: Poli, campera de paño y cartilla.

—Escúcheme...Masullo... desde este momento usted forma parte de este grupo, así que...

Desde la torre lo vieron acomodarse en la cabina trasera.

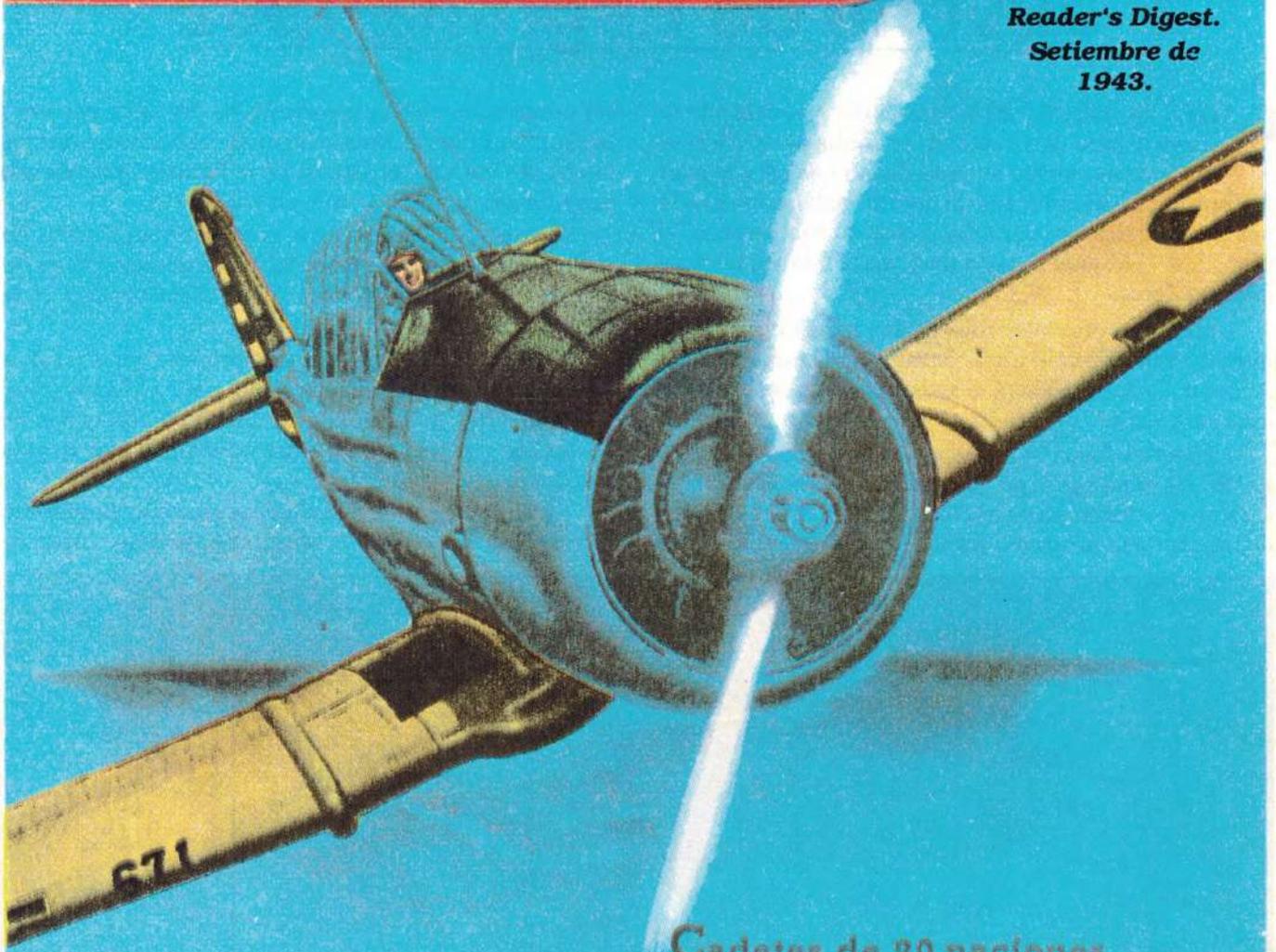
Cuando el pesado Pratt & Whithney se puso en marcha una nube de humo blanco envolvió el fuselaje y se perdió en el campo rumbo a los mimbrales.■

Cnel. (Av.) E. FIRPO



Wasp - el Motor del Piloto

Ellos también
son nuestra
historia.
Selecciones del
Reader's Digest.
Setiembre de
1943.



Cadetes de 20 naciones han obtenido sus alas en entrenadores avanzados "Texan" construidos por la North American Aviation, Inc. En vuelos rudos, hora tras hora, fueron comprendiendo por qué los confiables motores Pratt & Whitney, de varias clasificaciones de potencia adquirieron el afectuoso título de "Wasp -- el Motor del Piloto."

UNITED AIRCRAFT CORPORATION

EAST HARTFORD, CONNECTICUT

Motors Pratt & Whitney

Aircraft Chance Vought

Helicopters Sikorsky

Engines Hamilton Standard

Campeonato Sudamericano Juvenil de Esgrima 1992

ENTRE los días 25 y 29 de agosto del presente año se llevó a cabo en la ciudad de Santiago de Chile el XXV Campeonato Sudamericano Juvenil y Master de Esgrima. El seleccionado de nuestro país fue integrado por nueve tiradores, entre los cuales se encontraban: el Cad. 2º (AV) Miguel Russo y los Cads. 1º Martín López y Ricardo Zecca.

Luego de aproximadamente dos meses de entrenamiento, realizado en el Club Neptuno bajo las órdenes del Profesor Carlos Pellejero, el seleccionado se encontraba listo para viajar.

La partida fue el 24 de agosto al mediodía. Luego de un fin de semana largo ya que el viernes anterior el Cuerpo de Alumnos organizó un baile en el Centro Militar, nos presentamos en la Escuela desde donde luego de

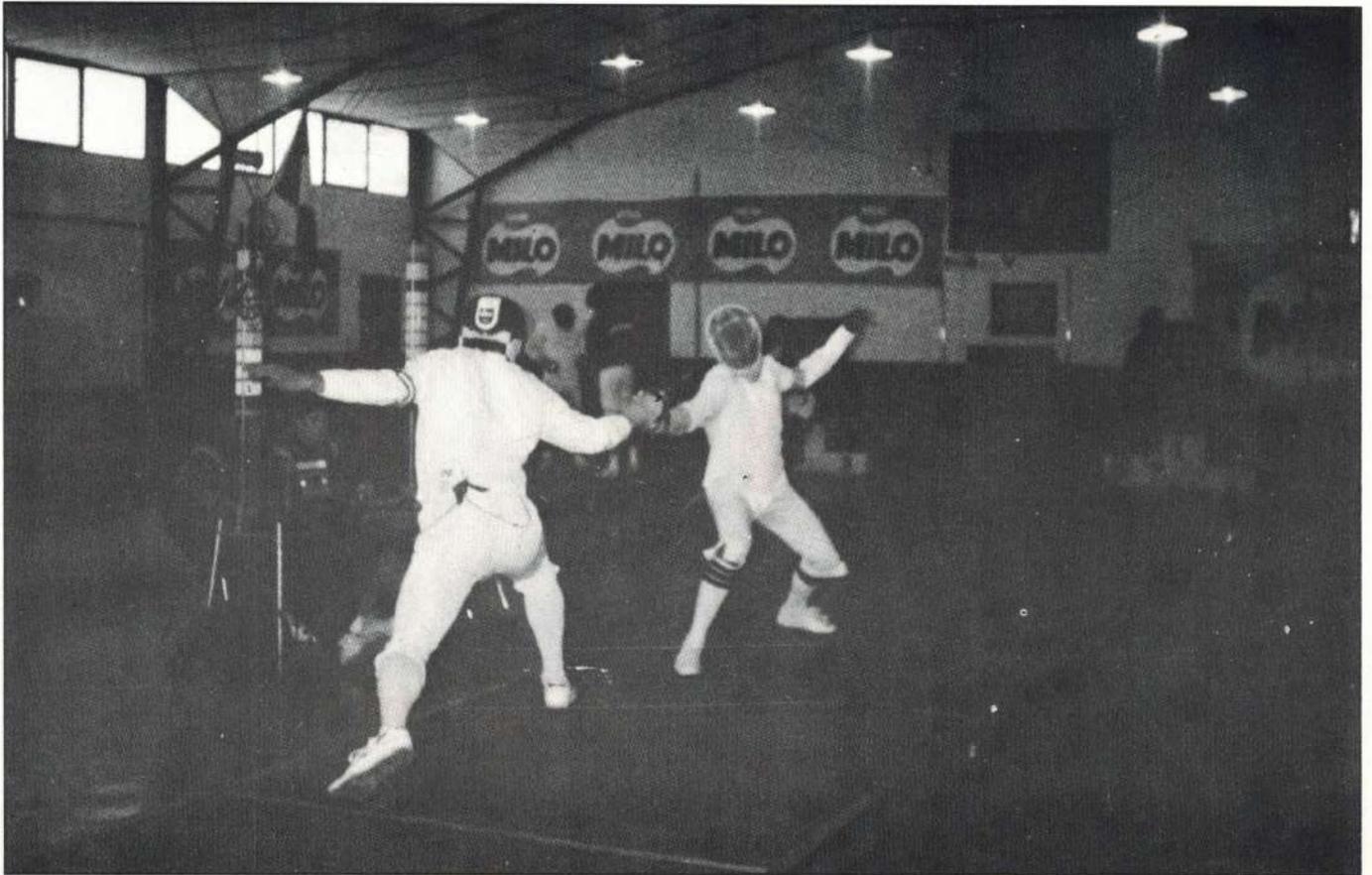
ser despedidos por la mayoría de los Oficiales, partimos hacia el Aeropuerto. En este lugar nos esperaban nuestros familiares y un Señor Oficial de la Escuela, quienes nos despidieron deseándonos la mayor suerte.

El vuelo a Santiago tuvo una escala en Ezeiza. Lo realizamos en un DC-8 de PLUNA y gracias a la gentileza de los pilotos pudimos realizar dicha travesía en la cabina del avión.

Al arribar a Santiago nuestro primer contacto fue el Agregado Aeronáutico en dicho país el Cnel. (Av.) Abelardo Ríos quien solucionó nuestros problemas de hospedaje y nos dio un primer acercamiento a la vida chilena.

Al día siguiente comenzó el campeonato. El primero en competir fue el Cad. 1º Martín López quien luego de





pasar las preliminares, quedo eliminado en los octavos de final en el arma de florete, junto con los otros dos fletistas uruguayos.

El 26 se realizó la competencia de espada masculina individual donde el Cad. 1º Ricardo Zecca y otro tirador uruguayo finalizaron entre los ocho primeros.

Al otro día toco el turno al Cad. 2º (Av.) Miguel Russo quien siendo el único sablista que representó a Uruguay, finalizó octavo. Cabe destacar que nuestro sablista era la primera vez que utilizaba el equipo eléctrico ya que dicho material no ha llegado a nuestro país.

En los días siguientes se realizaron las pruebas por equipos donde Uruguay obtuvo el cuarto puesto en espada y florete.

Durante el resto de nuestra estadía en Santiago visitamos la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Avalos Prado" donde nos mostraron las instalaciones y compartimos un almuerzo con los Subalfereces, quienes nos recibieron muy cordialmente. Allí comprobamos que la vida de los cadetes es muy parecida a la nuestra salvo, claro está, las particularidades del país. Luego de almorzar nuestros anfitriones nos mostraron el material de vuelo con que cuenta la Escuela. Tuvimos oportunidad de subir a los T—35 Pillan y al T—37. Después visitamos los edificios de operaciones, uno para Pillan donde conoci-

mos dos simuladores que eran la última adquisición de la FACH y el otro para el T—37, los cadetes aviadores se reciben a los tres años luego de volar el segundo año T—35 y T—37 el último año.

También tuvimos el placer de ver volar parte de la Escuadrilla Acrobática "Halcones" quienes se encontraban entrenando en la Escuela.

Antes de despedirnos intercambiamos obsequios y luego un fuerte apretón de manos entre colegas del aire. Ya cuando caía el sol nos llevaron nuevamente a la ciudad donde empezamos a preparar las valijas para el regreso.

CONFITERIA

LA NUEVA

Bocha

SERVICIO DE FIESTAS

Nos especializamos en:
TORTAS DE BODA - 15 AÑOS E
INFANTILES - POSTRES EN GRAL.

Av. Agraciada 4121 - Tels.: 35 54 01 - 35 48 19



Chile es un hermoso país donde experimentamos sensaciones que no imaginábamos. Es indescriptible lo que se siente al escuchar un 25 de agosto el Himno Nacional en tierras lejanas o que le griten en la calle "URUGUAY, TIERRA DE CAMPEONES".

Uno vibra al ver izar el Pabellón Nacional a 2.000 kilómetros de su tierra y siente caer una lágrima al desahcer el saludo militar.

La vida allí es muy distinta a la nuestra. Comienza muy tarde en la mañana y termina tarde en la noche; los chilenos son muy amables en general y más aún con los extranjeros. Con nosotros se portaron en forma increíble e hicimos muchos amigos, entre ellos la "Bandada Pante-ra" de la Escuela de Aviación a quienes enviamos nuestro caluroso saludo.

Finalmente el regreso fue muy emocionante. Nuevamente admiramos la hermosa cordillera esta vez desde la cabina de un 707 de PLUNA.

Fue una experiencia inolvidable en la cual creemos que aprendimos mucho deportiva y profesionalmente gracias al contacto con cadetes de otro país y competidores de nivel internacional. ■

Cad. 1º MARTIN LOPEZ



El Aviador

ESTAS páginas han sido extractadas de una narración de Saint-Exupery. "L'Evasion de Jacques Bernis" que Jean Prevost se vio obligado a abreviar por falta de espacio. El texto íntegro manuscrito se ha perdido.

Jean Prevost, que fue muerto en el Vercors, al día

siguiente de que muriera Saint-Exupery, había redactado esta nota a continuación de "El Aviador".

"Saint-Exupery es un especialista de la aviación y de la construcción mecánica. Le conocí en casa de unos amigos y admiraba profundamente la fuerza e ingeniosidad con que describía sus impresiones.



Entonces supe que las había anotado y deseé vivamente leerlas. Creo que había perdido su narración y luego la reconstituyó de memoria (antes de escribir nada lo compone todo en su cerebro) incorporándola al escrito del que acaban de leer algunos fragmentos.

Este arte directo y este don de la verdad me parecen sorprendentes en un debutante. Creo que Saint-Exupery prepara otras narraciones".

Destinado para la formación de alumnos pilotos desayuna esa mañana en la única venta que está cerca del campo. Algunos suboficiales beben café y charlan. Bernis los escucha.

"Desempeñan un oficio. Me son simpáticos estos hombres".

Hablaban de la pista que parece ser demasiado fangosa, de las indemnizaciones por escalas. Luego, de la última aventura de cada uno. "A cien metros una biela en el carter... ¡vaya celada! Ni el menor vestigio de campo por detrás del corralón de una granja. Me preparo para un deslizamiento, me enderezo y entro como una bola en el estercolero". Ríen.

"Como aquella vez —cuenta un suboficial— que embestí un montón de heno. Busco a mi pasajero, nada menos que un teniente... Ni rastro. Por fin lo encontré sentado detrás, encima del heno".

"¿Usted es el alumno Pichon?" "Sí." "¿Todavía no ha volado?" "No."

Estupendo. Así no tendrá ideas preconcebidas. Los antiguos observadores creen saberlo todo, son prisioneros de las fórmulas. "Mano izquierda... pie contrario..." Son alumnos sin flexibilidad.

"Le llevo conmigo. Durante la primera vuelta se limitará a observar".

El mecanismo de turno es la sección de aviones-escuela bracea la hélice con parsimonia. Todavía tiene que aguantar seis meses y ocho días. Incluso esta misma mañana lo ha garrapateado en la pared del water.

Según sus cálculos eso representa alrededor de diez mil vueltas de hélice. Nada podrá evitarlo. Así que...

El alumno contempla el cielo azul, los árboles sin almas, un rebaño de vacas que ramonean junto a la pista. Su instructor frota con la manga la manija de los gases. Da gusto verla brillar. El mecánico cuenta las vueltas. ¡Cuánta energía perdida! Ya ha llegado a veintidós. "Podías limpiar las bujías". La sugerencia dará ocasión al mecánico para reflexionar.

Un motor arranca si quiere. Vale más dejarlo libre treinta, treinta y una... el motor arranca.

Al alumno ya no le dice nada las palabras heroísmo, peligro, embriaguez del aire.

El avión vuela. El alumno cree que todavía se encuentra en el suelo cuando vislumbra debajo los hangares. Un viento duro le azota las mejillas. Fija la mirada en la espalda del instructor. ¡Santo Dios! ¿Qué pasa? Están bajando. La tierra gira a derecha, a izquierda. El alumno se agarra.

¿Dónde está el campo? Tan sólo ve bosques que giran, que se acercan. Una vía de ferrocarril suspendida verticalmente, en el cielo... y, de repente, el campo ante ellos, horizontal, apacible, a ras de ruedas. El alumno siente el contacto con la hierba. El viento disminuye, ya está... el instructor se vuelve hacia él y ríe. El alumno trata de comprender. Bernis le instruye: "Si ocurre algo anormal, hay tres principios elementales. Primero, corta. Segundo, quítate las gafas. Tercero, agarrate. Únicamente en caso de

FILAR s.a.

Sistemas Completos de Frenos Hidráulicos y a Aire
Direcciones Hidráulicas - Cajas de Cambio
Discos y Llantas para Ruedas - Aros

REPRESENTANTE



WABCO COBREQ

Líneas Mercedes Benz - Ford - Chevrolet
Scania - Bedford - Opel - Volvo

YAGUARI 2182

TELS. 23 46 91 - 29 50 10 - 20 55 94

incendio debes lanzarte. ¿Comprendido...? "Comprendido".

Estas eran, al fin las palabras que esperaba el alumno, aquellas que materializan el peligro y lo hacen digno. A un civil se le diría: "No hay nada que temer".

Pichon, depositario de semejantes secretos, se siente orgulloso. "Además —termina el instructor—, la aviación no ofrece peligro".

Esperan a Mortier. Bernis llena su pipa. Un mecánico sentado sobre el bidón, con la cabeza entre las manos, contempla sorprendido cómo su pie izquierdo lleva el compás.

—Oiga, Bernis, el tiempo se está cerrando.

El mecánico levanta la vista y observa el horizonte ya borroso. Se perfilan dos o tres árboles, pero la bruma comienza a coronarlos. Bernis, sin lanzar la mirada, continúa llenando su pipa.

—Ya lo sé. Y me preocupa.

Mortier va a obtener su diploma y ya debía haber aterrizado.

—Ya se ha hecho. Ha despegado a las cuatro veinte.

—Y desde entonces, ¿ninguna noticia?

—Sin noticias.

El Coronel se aleja.

Bernis, apoyando los puños en las caderas, contempla con desafío la bruma que se filtra suavemente como una red que acosa al alumno, Dios sabe dónde, contra la tierra. "Y Mortier que no tiene sangre fría, que vuela como un asno... ¡Es mala suerte!"

"Oye..." Nada, es un coche.

"Mortier, si logras salir de esta te prometo... que yo..., que te daré un abrazo".

"¡Bernis! al teléfono".

"Hola... ¿Quién es el imbécil que afeita los tejados de Donazelle? Es un imbécil que está a punto de matarse. Dejalo en paz y si quieres hacer algo, tragate la niebla. Id a buscarlo con una escala".

Bernis cuelga. Mortier, que se ha perdido, intenta encontrar un punto de referencia.

La niebla cede como una bóveda blanca. Ya no se distingue nada a diez metros.

"Ve a decir a los enfermeros que preparen la

furgoneta. Si no están ahí en cinco minutos les hecho quince días de arresto".

"¡Aquí está!" Todo el mundo se ha levantado. Se abalanza sobre ellos, invisible y ciego. El coronel se les ha unido. "Santo Dios, una y mil veces!" Bernis murmuraba infatigablemente entre dientes: "Corta, pero corta ya el contacto..., corta, pero corta ya... no puedes evitar el golpe". No debió ver el obstáculo hasta encontrarse a diez metros de él, pero nadie lo supo jamás a ciencia cierta.

Corren hacia el avión destrozado. Han acudido soldados atraídos por ese accidente imprevisto, suboficiales que muestran un celo excesivo, oficiales a quienes, de repente, molesta su autoridad. Allí está el oficial de guardia que, aún sin haber visto nada lo explica todo. Allí está el coronel que se preocupa demasiado, porque le corresponde el papel ingrato de padre.

Por fin se ha logrado sacar al piloto. Tiene el rostro verdoso, el ojo izquierdo enorme, los dientes rotos. Le tienden sobre la hierba y se forma un círculo alrededor. "Tal vez se podría...", dice el coronel. "Tal vez se podría..." repite un teniente. Y un suboficial desabrocha el cuello del herido, gesto que no puede hacerle daño y que calma las conciencias. "¿Y la ambulancia? ¿Y la ambulancia?", sigue preguntando el coronel, que por rutina trata de tomar una decisión. Le responde "Ya llega", aunque en realidad no lo sepan, pero sirve para calmarle. Después exclama: "A propósito...", y se aleja con paso rápido, aunque sin rumbo fijo.

Sin embargo, la situación molesta a Bernis. Ese círculo alrededor del herido le parece incluso indecente: "Veamos muchachos..., despejad..., despejad..." Y se alejan en grupos, en la bruma a través de

Laboratorio de Productos Químicos
para Mantenimiento Industrial

NCH URUGUAY S.A.

Ventas: Germán Barbato 1363 Of. 903

Tels.: 98 35 34 - 90 40 53 - Fax: 91 52 78

Administración: Zapicán 2789

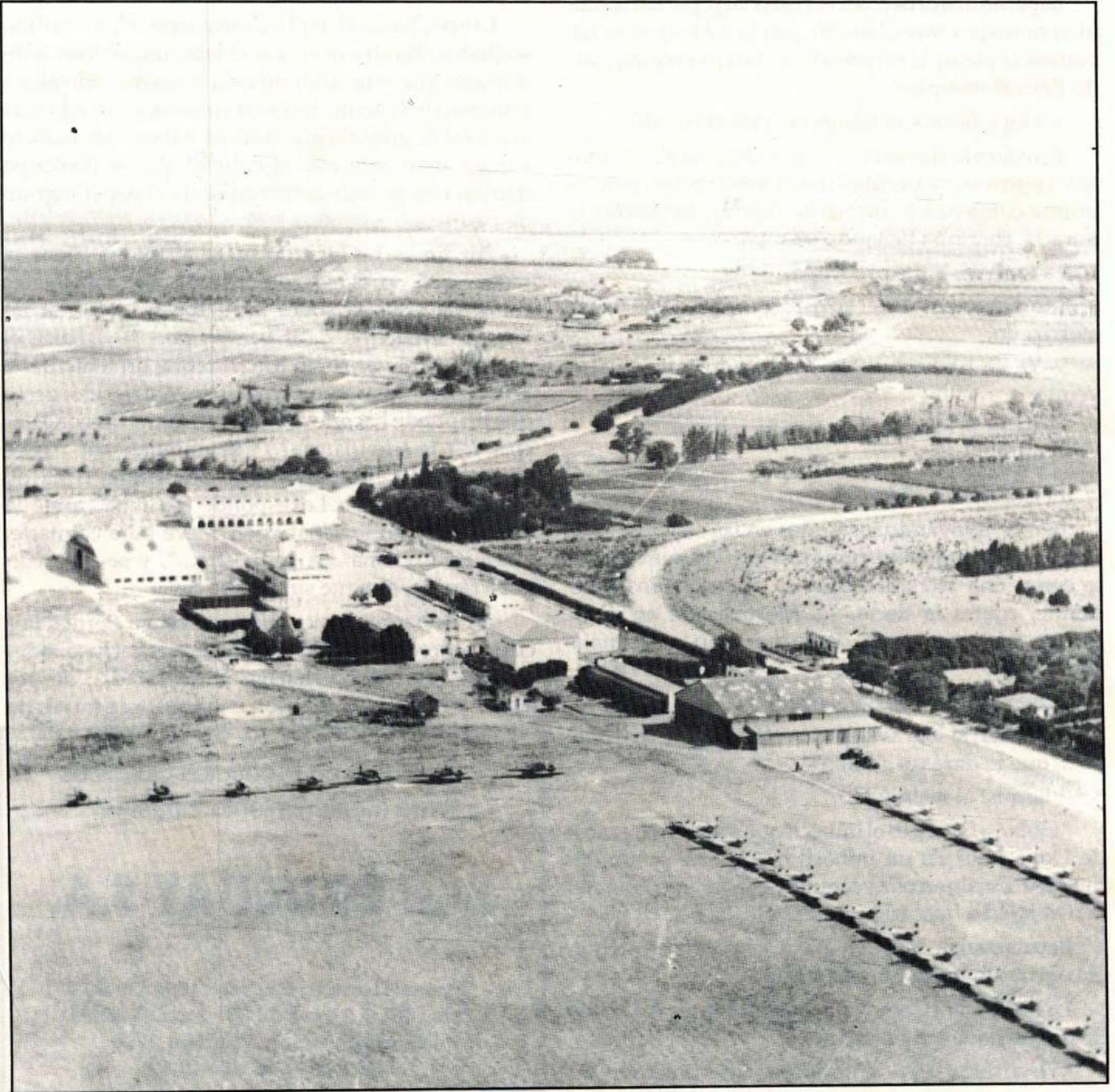
Tels.: 23 74 82 - 29 13 51

los huertos vegetales donde el avión, prosaico, ha capotado.

El alumno piloto ha comprendido algo. Se muere y eso no produce demasiado ruido. Se siente casi orgulloso de esa intimidad con la muerte. Vuelve a su mente el primer vuelo con Bernis, su decepción ante un paisaje tan monótono, ante esa calma. No descubriría su presencia.

Ella estaba allí, pero con sencillez, sin énfasis

alguno, detrás de la sonrisa de Bernis y de la inercia del mecánico, detrás del primer plano de ese sol, de ese cielo azul. Ha cogido a Bernis por el brazo: "Sabe... Mañana volaré. No tengo miedo". Pero Bernis se resiste a expresar admiración. "Naturalmente hará sus espirales". Pichon comprende algo más: "No parecían muy impresionados, pero para no hacer frases... "Es un accidente de trabajo", contesta Bernis.



El Avión



YA desde los primeros días de nuestra Escuela se aprecia en las fotos un grupo de tres casas situadas sobre la ruta 101, linderas a la E.M.A., enfrente al antiguo hangar de la compañía AEROPOSTALE (antecesora de la AIR FRANCE), y que hoy se utiliza como gimnasio del Instituto.

Una de esas casas que luce antigua pero esbelta; como adueñada de su terruño, es un bar llamado "EL AVION".

Todos los que han cursado alguna vez en esta Institución, se han dado cita en dicho lugar, que es a la vez punto clave de encuentro de los cadetes al salir en comisión o licencia ya que es allí donde esperamos el ómnibus que nos llevará a los diferentes destinos, según la ocasión.

Es tradicional hablar de vez en cuando de "EL AVION" sin referirnos al aparato que volamos, pues allí es donde nos encontramos en diferentes ocasiones, cuando por diversas causas nos adelantamos a una presentación ya que la Escuela está situada a 30 kilómetros de la capital.

"El Avión" es por esto un elemento más, es como si

formara parte de la propia Escuela pues ha acompañado a la misma en el transcurso de los años, y ha estado siempre latiendo sin parar en su actividad como aprovisionamiento de la zona de alimentos básicos. Su relación con la Escuela y en particular con nosotros, los cadetes, está dada ya por el simple hecho de llamarse "EL AVION", entorno éste, en mayor o menor medida en que nuestra vida se desarrolla desde el momento en que elegimos la aviación militar como profesión.

Y por lo singular del nombre y su ubicación "estratégica" es que fue, es y seguirá siendo el punto de reunión por excelencia de quienes transitamos por las aulas de este instituto.

Por todo esto, ¡SALUD! para "EL AVION" que ha sido fiel en su actividad y nos ha brindado alguna que otra oportunidad de esperar allí un largo rato de inquietante espera de locomoción, los cuales son momentos en que planificamos las actividades a realizar en el período de licencia que hemos logrado.

Cad. 2º (AV) A. GAROFALI

El Hangar de los recuerdos

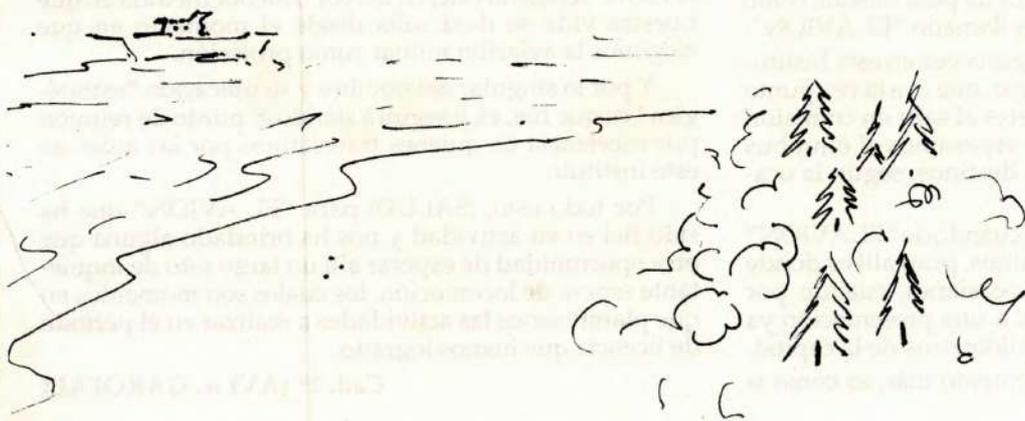
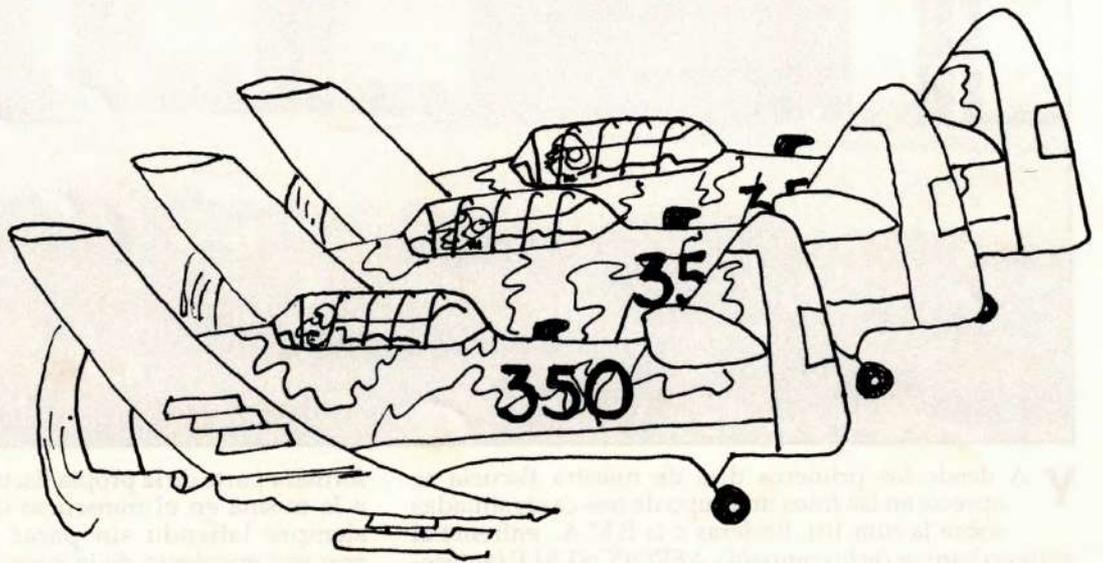
ESTE rincón, propio de "ALAS", pone la nota distinta en cada aparición de nuestra revista. Gracias al trabajo de recopilación del Sr. Cnel. (PAM) Jaime Meregalli es que hoy podemos acceder a un sinnúmero de esas anécdotas que tanto nos gustan a todos y nutren nuestro "hangar".

La de ésta edición la encontramos bajo el título de "Vuelo Bajo" en el trabajo a que hacíamos referencia anteriormente.

Volaban en escuadrilla los Ttes. Silveira, Arriera y A. Cabrera en aviones T-6. Hicieron un pasaje bajo por el Balneario de Las Toscas y tomaron la playa que por ser el mes de julio estaba casi desierta, pero vieron tres personas en la playa y el pensamiento de los tres pilotos fue único: "a ellos".

Rompieron la formación y por turnos comenzaron a realizar picadas sobre las tres personas que estaban en la playa. Al ver venir los aviones se abrieron y uno quedó a orilla del agua. El segundo avión intentó hacerlo correr y meterlo al mar pero el hombre no se movió sino simplemente levantó los brazos. El tercer avión volando más bajo aún, intentó lo mismo pero el hombre lo único que hizo fue agacharse. Terminaron sus picadas y volvieron a la Base. Unas horas más tarde una llamada telefónica al Jefe diciéndole: "casi me asustaron pero no lograron su objetivo de hacerme bañar en julio".

La persona que hablaba era el General Esteban Cristi. Eligieron bien la persona los pilotos para hacerle picadas. Cristi viejo aviador y famoso por implantar disciplina dura.





EL AMBIENTE EN QUE VIVIMOS ES UN COMPROMISO DE TODOS

Los nuevos tiempos exigen excelencia en la producción
y protección del ambiente.

ANCAP asume ese desafío con la incorporación de tecnología
de última generación en su industria petrolera, para la producción
de naftas de la más alta calidad, que tienen:

- **Menores niveles de azufre y plomo**
- **Nuevos aditivos que mejoran la combustión,
y aumentan el rendimiento.**

Con lo que se consigue menor contaminación ambiental.



**HACIA LAS NAFTAS ECOLOGICAS
CON LA CALIDAD DE SIEMPRE.**

Consejo editor



E S nuestro interés hacer llegar por éste medio nuestro agradecimiento a quienes de un modo u otro han contribuido a que nuestra querida Revista "ALAS" sea hoy una realidad.

Sentimos que uno de nuestros objetivos, el alcanzar la adhesión voluntaria de ésta gran familia que conforma nuestra Fuerza Aérea, ha sido cumplido en la medida en que se ha incrementado desde nuestra última aparición.

Nuestro deseo es que la misma continúe

creciendo aún más, invitando por éste medio a acercarse a nuestra casa a quienes aún no lo han hecho; queremos además hacer extensivo un sincero agradecimiento a todas las personas e Instituciones sin las cuales ésta obra no sería posible.

Queremos dejar así en nuestros lectores el gusto dulce de un nuevo reencuentro con el compromiso de mantenernos al día respondiendo a las exigencias que el futuro nos plantee.



Cuando se trata de entrenar Pilotos para las tareas más difíciles y exigentes, los aviones Pilatus PC-7 y PC-9 son elegidos por los servicios líderes mundiales civiles y militares.

Los Pilotos que dominan estos entrenadores de Primera Línea pueden exitosamente aplicar sus talentos a cualquier otra máquina. Día tras día infinidad de

Pilotos alrededor del mundo están probando que simplemente no hay otra alternativa. El Pilatus PC-7 y PC-9 los entrenadores insuperables por elección.

PILATUS

Flugzeugwerke AG, CH-6370 Stans/Schweiz
Constructions Aéronautiques SA, CH-6370 Stans/Suisse
Aircraft Ltd., CH-6370 Stans/Switzerland

