

# ALAS



PHOTO BY MICHAEL W. HARRIS FOR THE AIRCRAFT PHOTOGALLERY

1969 - 1994  
25 AÑOS DE SERVICIO

CUANDO SALGAS A VOLAR  
NO TE OLVIDÉS NUNCA  
QUIEN TE ENSEÑÓ A ALETEAR





Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

**FUERZA AEREA URUGUAYA.**

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

**CONSEJO EDITOR**

Presidente: ..... Cbo. Hrio. (Nav.) Richard González.

Vicepresidente: ..... Cad. 3ro. (Nav.) Juan Garrido.

Encargado de Redacción: ..... Cbo. Hrio. (Av.) Martín López.

Encargado de Tesorería: ..... Cbo. Hrio. (Av.) Carlos Do Mato.

Secretario: ..... Cad 1ro. Víctor López

RR.PP: ..... Asp. Shandelalo González.

Sección Compaginación y Diagramación: ..... Cad. 1ro. Robert Gutierrez

Cad. 1ro. Andrés Leal.

Cad. 1ro. Juan Rapetti.

Asp. Hernán Ortiz.

Sección Gráficos: ..... Cad. 2do. (Nav.) Esteban Sarkissian.

Cad. 2do. (Av.) Mario Rodríguez.

Cad. 1ro. Rafael Arbilla.

Cad. 1ro. Pedro Cardeillac.

Cad. 1ro. Fernando Arrieta.

Sección Archivos: ..... Cad. 2do. (Av.) Enrique Acosta.

Asp. Eduardo Sassón.

Administración y venta de Avisos: ..... Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Esteban.

Eventos y Recursos: ... Cbo. Hrio. (Av.) Fernando Cáceres.

Asp. Mario de los Santos

Asp. Pablo Fernández

Secretarios: ..... Cad. 1º. V. López.

Cad. 1º. A. Leal.

Cad. 1º. J. Rapetti.

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 edición.

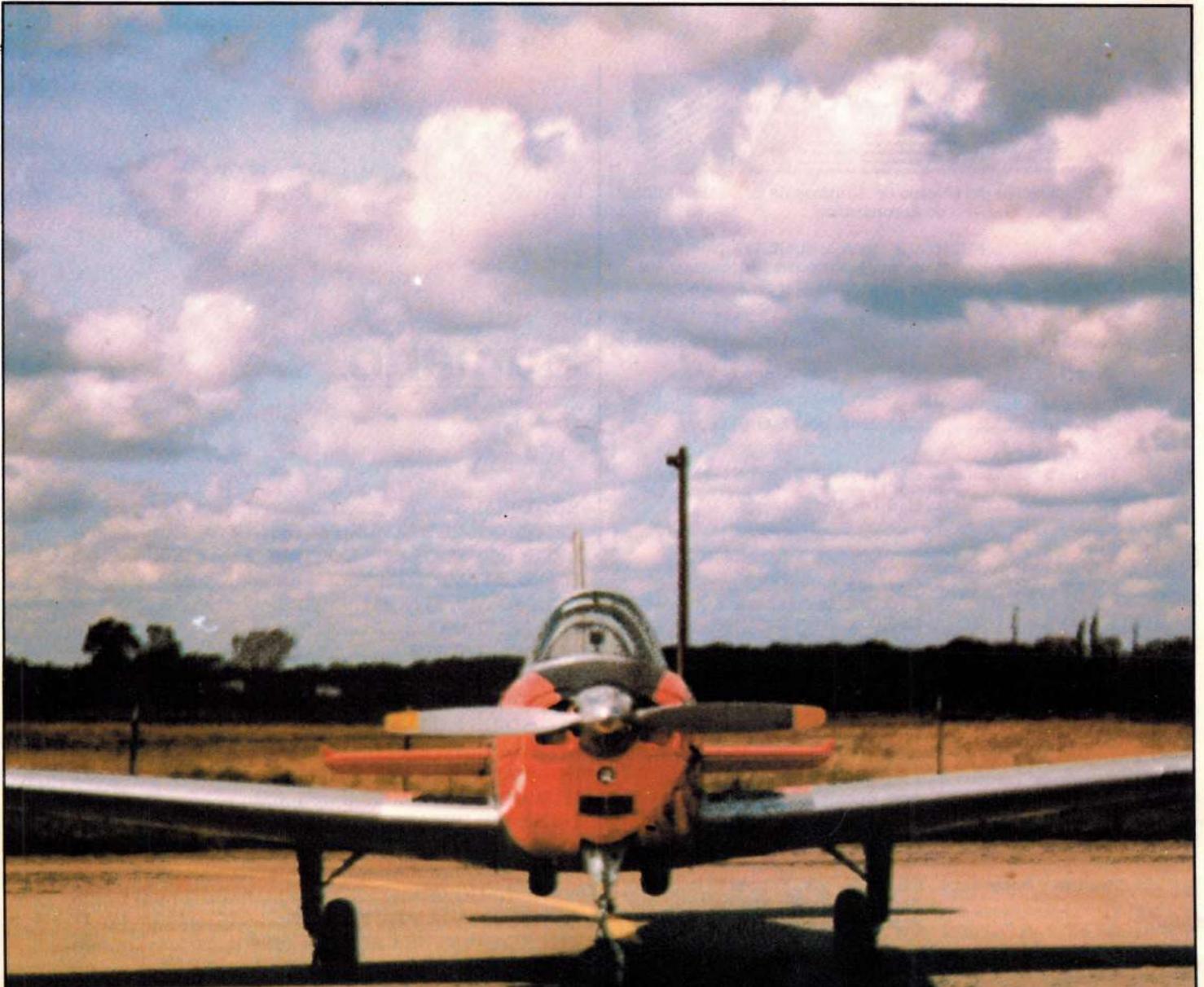


Noviembre 1994



## Sumario

EDITORIAL .....	2
CEREMONIA DE CLAUSURA DE CURSOS .....	3
ARES: HOY PODEMOS CONTARLO .....	5
UN VIEJO AMIGO .....	7
RELEVO DEL SEÑOR DIRECTOR .....	8
F-51 MUSTANG .....	9
DIA DEL CADETE .....	13
REPORTAJE A LOS CADETES BOLIVIANOS .....	15
MANIOBRAS DE VERANO 1993 .....	18
NUESTROS PRIMEROS NAVEGANTES .....	20
ENTREGA DEL UNIFORME .....	22
DECALOGO DEL OFICIAL .....	24
ILUSIONES .....	27
UN JOVEN DESAFIO .....	29
MI VUELO, MI QUERENCIA, MI VIDA .....	33
CONCURSO .....	36
ENTRENADORES .....	39
ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE .....	41
INTERCAMBIO DE CADETES 1994 .....	45
RECORRIDA .....	49
CRUCERO DE INSTRUCCION A LA REPUBLICA DE BOLIVIA .....	53
ENTREVISTA A QUIEN OCUPARA EL CARGO DE COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA EN ESA FECHA	
TTE.GRAL. (AV.) CARLOS P. PACHE. ....	57
A MI PRINCESA ALADA .....	63
DESAFIO .....	64
VIAJE A BUENOS AIRES .....	65
EL HANGAR DE LOS RECUERDOS .....	68
LLEGADA DEL 593 .....	71
LOS NUEVOS TIEMPOS DEL MUSEO AERONAUTICO .....	73
ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA URUGUAYA .....	76
NUESTRO LUGAR .....	78
DESPEDIDA DEL CONSEJO EDITOR .....	79
CONSEJO EDITOR .....	80



**U**NA vez más nos engrandece y nos colma de júbilo, el poder llegar a ustedes con la edición 94 de nuestra revista.

Con renovados bríos se ha retomado la actividad en aras de profundizar y ampliar los alcances en esta tarea de informar y mantener actualizados los intereses que mueven a nuestro Cuerpo de Alumnos.

Año tras año los conocimientos se depuran cada vez más a fin de entregarles un claro reflejo de nuestra actividad, que con tanto cariño les mostramos hoy.

Esta ardua tarea, no es causal para echar atrás los que con tanto ahínco gestaron este retazo de sentimiento aeronáutico.

A aquellos que la crearon, a los que impulsaron su vuelo y a los que acuden a ella buscando interpretar el lenguaje de nuestra vocación; por ellos "ALAS" toma nuevamente su ruta a la prosperidad.

"ALERON" en sus principios, "ALAS" hoy. Son el legado de muchos años que jamás dejaremos extinguir...

Gracias por vuestro apoyo.

# MENSAJE DEL SEÑOR DIRECTOR

**Al Cuerpo de Alumnos.  
Caballeros Cadetes y Jóvenes Aspirantes.**

**U**NA misma vocación une a los que, orgullosamente, vestimos el uniforme de la Fuerza Aérea. Esta vocación es el motivo de nuestros esfuerzos y desvelos, y ella es la que, cuando es cierta, nos impulsa para que no se detenga nuestro andar a lo largo del camino que nos permite desarrollar nuestras vidas, mientras ejercemos la profesión que es nuestro soñado ideal.

-Pero todos ustedes deben saber que el camino es escabroso, y que los desafíos que en él los aguardan, pondrán en continua prueba vuestra tenacidad, vuestra iniciativa y vuestra fortaleza anímica.

-Sólo los que no desfallezcan, los que pongan lo mejor de si mismos, los que se sobrepongan a los momentos de desánimo, alcanzaran la meta anhelada.

-Para ello deberán tener presente en vuestras mentes -siempre- cual es vuestro objetivo, y hacia él dirigir la actividad que realizan, pues deberán considerar que todo quehacer no aplicado en el sentido correcto, será vano e improductivo, desgastará vuestras fuerzas y, posiblemente, les provoque desazón e inconvenientes.

-Deben pensar siempre que en esta hermosa carrera, las satisfacciones son, básicamente, espirituales; y que la parte material es solamente un medio para posibilitar la atención de nuestras necesidades más importantes.

-Les sugiero que no antepongan vuestros derechos a vuestros deberes, y que cumplan a conciencia estos últimos, pues esa es la ruta que en esta profesión, lleva a la plenitud.

-Siéntanse orgullosos por pertenecer a un grupo selecto de jóvenes, depositarios de una hermosa tradición de valor, de hombría de bien, de inteligencia y de caballerosidad, cualidades que conjuntadas a la disciplina y al compañerismo que deben adornar a cada uno de los integrantes del Cuerpo de Alumnos, permiten augurarles el más venturoso destino: Recibirse de Oficiales, y como tales, ser los depositarios de la confianza de nuestros conciudadanos, quienes nos entregan los medios para que defendamos desde el cielo nuestro país y los recursos que harán para ustedes posibles, en el futuro, alcanzar la preparación necesaria para conducir los destinos de esta Fuerza, que fue, es, y será "Vanguardia de la Patria". ■

**CNEL. (AV.) ENZO H. SCARONE**

# RELEVO DEL SEÑOR DIRECTOR

EL 27 DE ABRIL PASADO ASUMIO LA DIRECCION DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA EL CNEL. (AV) ENZO SCARONE QUIEN RELEVO EN EL CARGO AL CNEL. (AV) SHANDELAIO GONZALEZ.

EN SU MENSAJE DE DESPEDIDA EL DIRECTOR SALIENTE EXPRESO LO SIGUIENTE:

Durante los tres últimos años he tenido el enorme privilegio de comandar esta maravillosa unidad.

Desde el punto de vista profesional, entiendo que ha sido el destino que más satisfacciones me ha brindado, trabajar con y para la juventud fue, es y sera siempre la mejor de las actividades a que todo hombre puede aspirar.

Formar a las futuras generaciones es formar a quienes nos han de suceder en los destinos que hoy servimos.

La organización Fuerza Aérea sera mejor en la medida que en esta Escuela surjan mejores hombres, más profesionales, más virtuosos y más competentes.

Deseo agradecer a todos, Personal Superior, Alumnos, y Personal Subalterno por haberme ayudado a sobrellevar con felicidad y acierto la responsabilidad del cargo que hoy abandono.

Durante estos tres años he sido receptor de elogiosos comentarios sobre la exteriorización manifestada por nuestros Cadetes tanto en paradas y desfiles, como en otras innumerables actividades sociales.

No exagero si afirmo que el nivel de proficiencia de nuestras tripulaciones es óptimo: sí manifiesto que nuestro mantenimiento es sobresaliente y sí asevero que la presentación y funcionamiento de nuestra Unidad es excelente.

Todo lo antedicho implica el trabajo de hombres, que sin distinción han hecho gala de entrega y vocación de servir a una causa tan noble y sana como es la que cumple esta Institución.

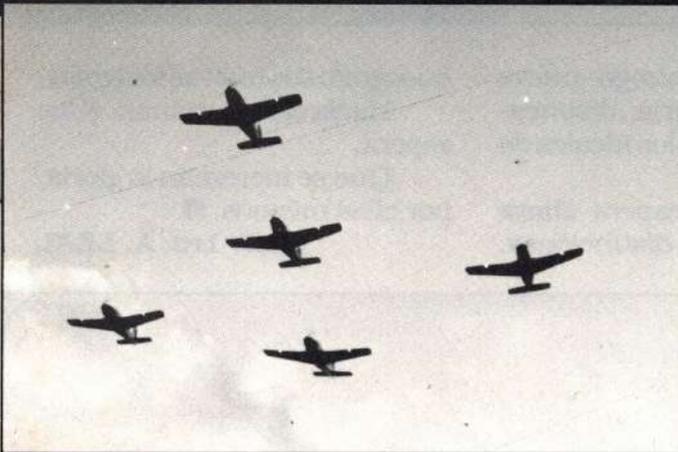
Mantened este esfuerzo, no dejéis decaer los logros alcanzados, y mejoradlos en el futuro. Orgullosos podéis estar de servir en esta Unidad Fuerza Aérea y felices de poder disfrutar día a día de la camaradería y empeño que aquí es costumbre derrochar.

No puedo dejar de hacer una reflexión para los integrantes de la Revista ALAS. Esta Publicación es ya una realidad que no puede ser minimizada, implica muchas cosas hermosas, vivificantes y productivas.

No dejéis apagar esa ilusión, pensad siempre en vuestros antecesores y elevaos en espíritu y esencia para obtener mejores logros, realizando los caros valores que todos debemos utilizar como arquetipos.

A todos Muchas Gracias por haberme acompañado en la gestión y espero encontrarlos pronto como tripulantes o como subalternos en otra Unidad.

**CNEL. (AV.)  
SHANDELAIO GONZALEZ.**



## CEREMONIA DE CLAUSURA DE CURSOS



**L**a diana de Pallejas sonó en toda su magnitud, los A-37 estremecieron la tarde después que los noveles Alféreces juraran su lealtad y compromiso con la Patria.

Es este el instante más esperado en la E.M.A.. No solo es esperado por los jóvenes Oficiales sino por sus familiares y amigos que también esperaban con ellos.

Y para mí, Cadete de Primer Año, recién ascendido fue lo más emotivo que me tocó escuchar y sentí que todo eso era cierto y que yo también estaba dispuesto a darlo.

Nueve sables jurando al unísono, nueve Dragones del Aire que aceptan el compromiso dispuestos a dar lo mejor de cada uno incluso su propia vida.

La E.M.A forma a sus hombres para su sagrada misión, la misión primordial de la F.A.U., formar hombres capaces de defender la Patria.

Este día termina la etapa de aprendizaje para comenzar otra aun más difícil, la vida de Oficial.

La vida no es lo que más importa, eso esta hoy demostrado, y ese ejemplo es el que

debemos seguir todos quienes estamos en esta vocación del aire.

Son entregados los premios a los más destacados oficiales que reciben todas las felicitaciones con gran orgullo. Las formaciones se dispersan, el mono esta esperando así como ese cielo siempre dispuesto a ver como ejecutan esas maniobras que todos soñamos con realizar.

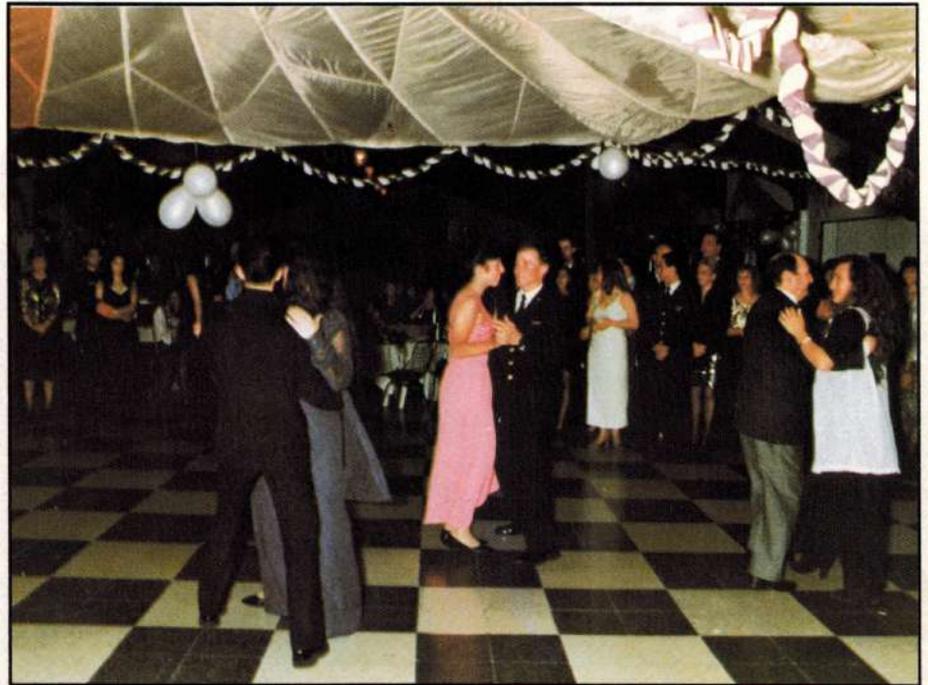
La gran misión de la Fuerza Aérea, defender el cielo patrio comienza ahora como un gran compromiso que asumi-

mos desde el día mismo que adoptamos esta vocación.

Lo que vendrá, no lo sabemos. El espíritu por fuerza nos enviará capaces cualquiera sea nuestro destino.

Esta ceremonia no es una más en la vida del militar, es la ceremonia que nos marca, que nos llega, por la cual luchamos todos estos años y por eso debe ser la mejor. Porque el ideal por el que luchamos es el ideal de perfección, para ello fuimos entrenados y a partir de este día debemos demostrarlo.

Yo miraba esta fiesta emocionado, pensando quizás en todas las personas que estaban apoyándose y como estaban todos, orgullosos de llevar ese uniforme que lucimos como un estandarte, que para la vanagloria de toda nuestra sociedad estamos dispuestos siempre a defenderlo.



La E.M.A entregó nueve hombres a la Patria, dispuestos a cumplir con los ideales de la Fuerza.

El cielo los espera ahora con sus nuevas distinciones,

buscando sus nuevas insignias.

Hacia el sol caminan, él los espera.

Que se merezcan la gloria, por ellos mismos. ■

**CAD. 1ro. A. LEAL**





# ARES: HOY PODEMOS CONTARLO

**H**OY queremos contarle de aquel sueño de niño, aquel sueño que hoy 18 jóvenes estamos viendo realizarse, sueño largo que exige muchos sacrificios pero que da aun más recompensas. Realizar nuestra vocación y sentir el orgullo de ser diferentes a los demás.

Ser integrantes de la Fuerza Aérea, llevar sobre nuestros hombros la reputación de los aviadores de la Patria, aviadores calificados muchas veces de excéntricos o locos tan sólo por sentir la necesidad de volar, sentir esa maravillosa sensación reservada para unos pocos.

Podríamos empezar contando nuestro primer día y hablar así de todas las cosas que nos pasaron pero esto no es una historia sino la expresión de los sentimientos de un grupo de jóvenes unidos por una misma vocación.

Hoy estos jóvenes viven una realidad de la cual sienten orgullo y pasión que con cada logro aumenta.

Nuestro primer logro, el uniforme, símbolo que nos integra al Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y nos distingue del resto de los jóvenes.

Nuestra tanda es muy especial -aunque todos digan lo mismo de la suya- pero nosotros nos

sentimos distintos. En los primeros días éramos un grupo de jóvenes totalmente desordenados, con muy poca noción de la vida militar, cada uno con sus costumbres traídas de sus hogares, las cuales diferían bastante a lo que es la vida en la Escuela.

Durante el reclutamiento, período en el cual se busca transformarnos de la vida civil a la vida militar. Nuestra personalidad cambió, con cada vuelta que corríamos y cada metro que marchábamos nuestro espíritu se

templaba y nuestro carácter se endurecía transformándonos en verdaderos Cadetes de la Fuerza Aérea.

Hoy día ya con nuestro uniforme somos parte de una estirpe seleccionada de jóvenes, futuros aviadores y esto nos hace lucirlo con gran orgullo ya que muchos quisieran estar en nuestro lugar.

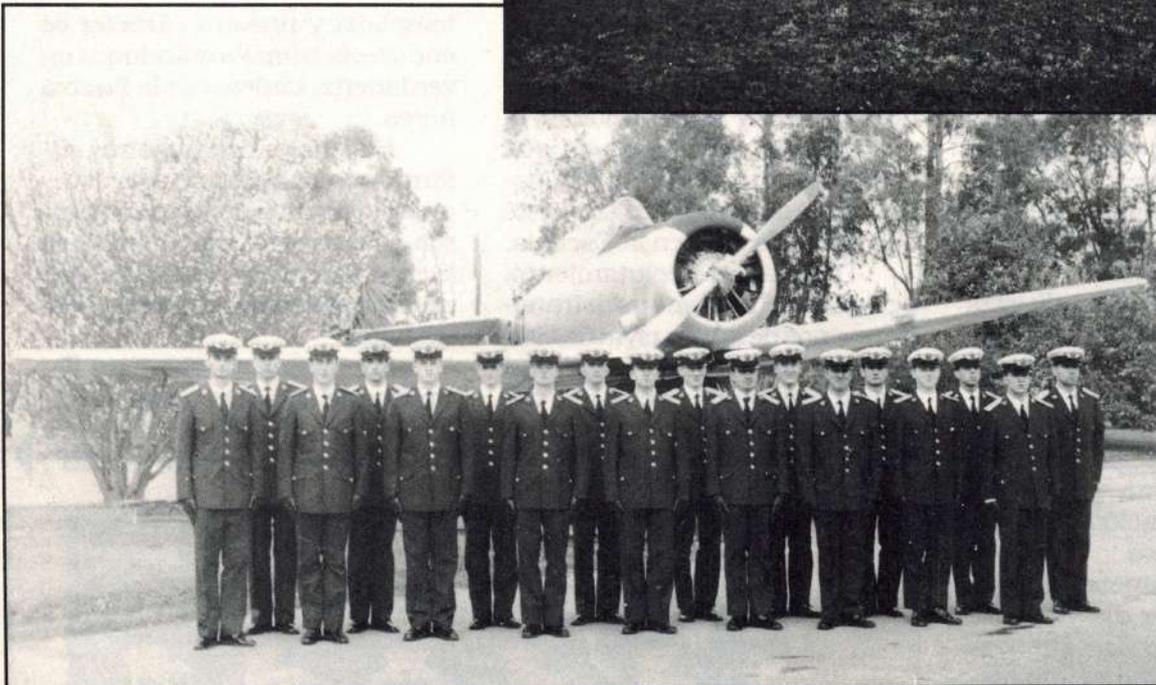
Luchamos mucho para llegar donde estamos y como símbolo de esta lucha bautizamos a nuestra tanda como "ARES",



mítico dios de la guerra, no por lo que significa la guerra sino por el espíritu de sus combatientes ese espíritu de sacrificio y perseverancia del cual tomamos el ejemplo para poder lograr nuestro objetivo.

Hoy 18 jóvenes podemos contar esta historia del año de Aspirantes, este año tan importante que toma a toda una tanda entera y deja un recuerdo para el resto de sus vidas. ■

**ASP. E. ALTEZ.**  
**ASP. S. GONZALEZ.**



confiteria  
**MAXINEEL**  
AV. ARTIGAS 926 TEL. (0392) 2275 - 4516  
FAX. (0392) 4252

*Desde Pando para todo el País*



Ruta 11, Km. 158  
Atlántida  
Tel. (0372) 2499

Cabaña

**Renacimiento**

# F-51 MUSTANG

**P**ARA la Fuerza Aérea Uruguaya, el haber tenido a su disposición al mejor y más eficiente avión de la Segunda Guerra Mundial como lo fue el F-51 es todo un orgullo.

Hoy, el volar los pocos aviones que quedan en todo el mundo es privilegio de muy pocos, pero tenemos en cuenta que con su llegada a nuestro país, dio lugar a la formación del Grupo de Aviación N°2 (Caza) -hoy con sede en la Brigada Aérea Nro. 2 "Tte. 2° (Av.) W. PARALLADA".

Fue una aeronave que permitía realizar toda clase de maniobras y acrobacias y le brindaba al piloto la más fascinante experiencia aérea que jamás haya vivido dentro de una cabina de avión.

Para todos aquellos afortunados que han podido elevarse en él, y para nosotros -quienes nos deleitamos con solo mirar viejas fotografías-;este trabajo intenta brindar al lector, la llegada y los primeros años de este avión en nuestra Fuerza Aérea:

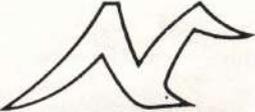
El 22 de Noviembre de 1950 llegaron en vuelo veintitrés aviones F-51 MUSTANG a nuestro país, arribando más tarde dos más pero en barco. Estos aviones fueron adquiridos de acuerdo al "Convenio de Préstamos y Arriendos" con los EE.UU. firmados en Marzo de 1949.

Este grupo de 25 aviones F-51 caza, monoplazas, fabricados por North American Aviation Inc. con un motor de 1735 HP de potencia con licencia Rolls-

*Histórica foto - 14 de Set. 1960 en que se puede apreciar 3 F-51 de los 8 enajenados por nuestro país a la F. A. Boliviana con los motores en marcha, listos a partir a Bolivia.*

*Se puede observar la bandera de ese país hermano pintado en los timones de dirección.*



  
**Montevideo Shopping**

**Polin s.a.**

ROCHA 2222 -- TELEF. 29 34 95 -- FAX 29 59 74  
C.P. 11.800 Montevideo - Uruguay

Royce (fabricados por Allison y Packard) formaban parte de la adquisición de una totalidad de 39 aviones (tres C-47, once B-25 y veinticinco F-51). Esta compra ponía a Uruguay al día con la Aviación Militar, siendo éste uno de los antecedentes más importantes para la futura creación de la Fuerza Aérea en Diciembre de 1953 y para la creación -como se dijo antes- del Grupo de Aviación N°2 (Caza) en Mayo de 1951.

Luego de la adquisición, se nombra una misión permanente de recepción de material de vuelo, en los EE.UU. siendo nombrado como jefe de esta misión al May. Erling Olsen Boje, quien se ocupó de la recepción en Kelly Field (Texas) a mediados de Noviembre de 1949 de los aviones F-51.

El 12 de Agosto de 1949, se nombran las tripulaciones aéreas y terrestres que intervendrían en la traída de estos aviones en vuelo, y en su mantenimiento. Más tarde, el 20 de Diciembre, se nombró el Jefe de agrupamiento de caza, Tte. Cnel (PAM) Don CARLOS SENCION, designándolo a su vez Agregado Militar y Aeronáutico en los EE.UU. Este nombramiento facilitará su gestión ante las autoridades de dicho país y con la de los países que sobrevolarían las formaciones a su mando.

Los pilotos comenzaron su entrenamiento, en las

diferentes unidades donde se encontraban, sobre todo en aviones AT-6 y en la cabina trasera, dada la característica de los F-51 con su tan larga nariz y tren convencional, el cual dificultaba la visibilidad en el aterrizaje.

El Capitán Fernando Blanco, se encontraba en los EE.UU. en la misión permanente desde Enero de 1949, y había sido seleccionado para traer en vuelo a uno de los F-51; para entrenarse en AT-6, tuvo que obtener el brevét de piloto civil, previo exámen y también un avión (de la Marina) con el cual quedó pronto a fines de Junio de 1950. También el Tte. Cnel. Carlos Sención, arribó antes que los demás pilotos a Glendale y comenzó a volar en F-51 a mediados de Julio de 1950 realizando todo el entrenamiento que realizaría más tarde, el resto de los pilotos seleccionados.

Estos parten del Uruguay rumbo a los EE.UU. en aviones C-47 pertenecientes al Grupo de Aviación N°3 (Bombardeo) que era el único grupo aéreo existente hasta el momento.

A los pocos días de llegar a Los Angeles se comenzó la instrucción teórica, que se realizó en el Grand Central Airport Co. de Glendale, lo que insumió unos pocos días. Al mismo tiempo, y en ese mismo aeropuerto, se acondicionaban los F-51 con los que luego de haber finalizado el período de instrucción teórica, se comenzó a volar inmediatamente en la base de Palmdale.

Los instructores eran tres oficiales de la USAF y el Cap. Fernando Blanco. Se dividió el agrupamiento en tres grupos con otras tantas escuadrillas. Con todos los oficiales del agrupamiento se hizo una distribución de tareas, acordes a nuestra organización en Uruguay: se nombraron oficiales de meteorología, depósito, mantenimiento, etc.

Luego de finalizado los entrenamientos, se embarcó en los tres C-47 todas las herramientas, armamento, repuestos y accesorios necesarios.

Los grupos se dividieron, como se dijo, en escua-

## 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, Menaje, Zapatería, Juguetería, Audio y Video, Supermercado, Rotisería, Cafetería... y mucho más!!!

SASTRERIA CIVIL Y MILITAR

Visítenos y compruébelo usted mismo

garantía

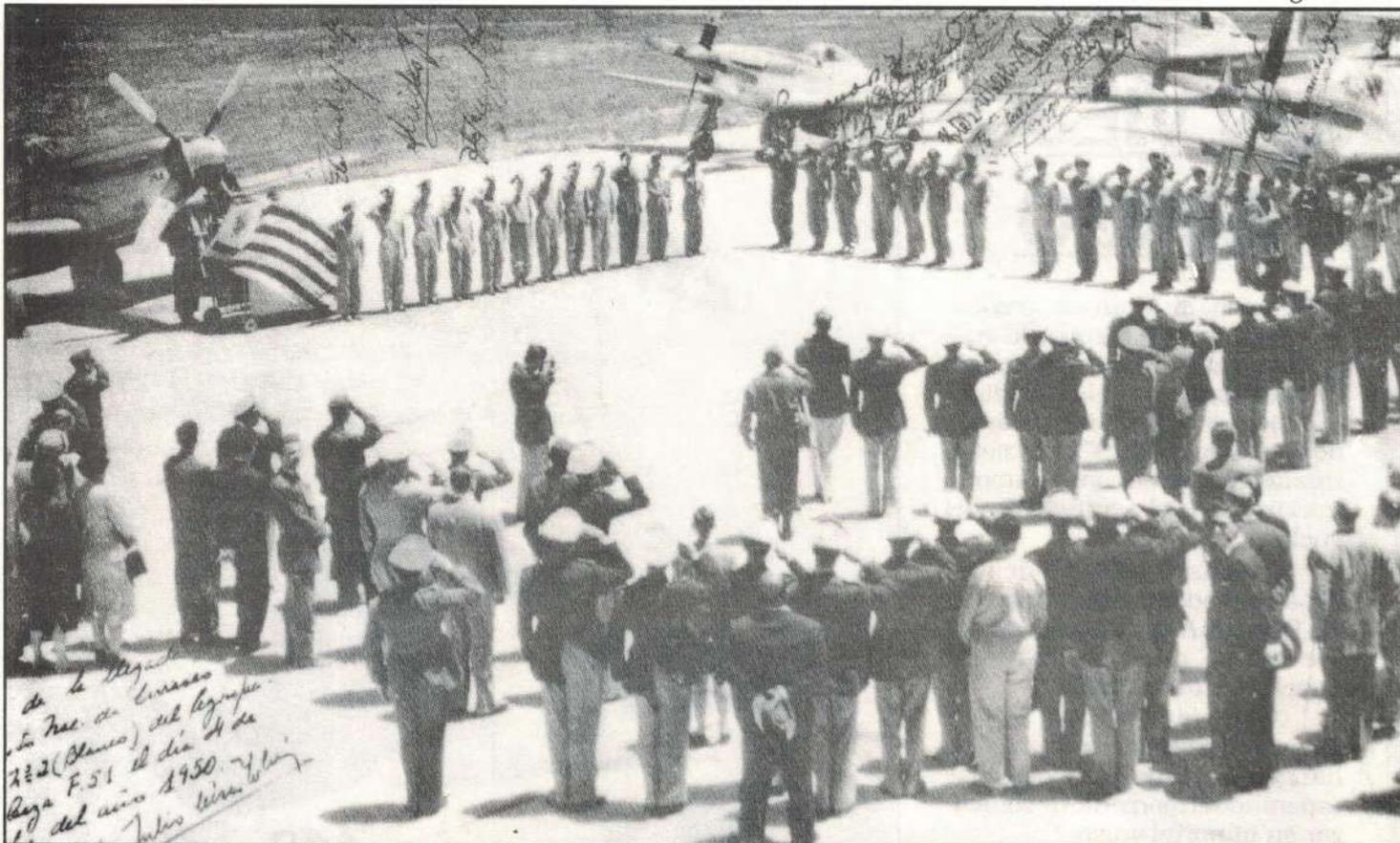


garantía

Colonia y  
Acevedo Díaz

Tel.: 49 64 21  
Fax: 40 14 67





drillas nombrándose comandantes de las mismas a los oficiales con grado de Capitán o Teniente 1°. Como sobraban tres pilotos, los de menor jerarquía se turnaban en las diferentes etapas. Cada avión llevaba pintado el grado y el nombre del piloto responsable, en la parte izquierda, por donde se entraba, debajo del parabrisas. Los grupos tomaron los nombres de Rojo, Blanco y Azul (los respectivos aviones tenían pintados el cono de la hélice de este color).

El primer grupo en salir fue el Rojo, o sea N°1 al mando del May.(PAM) Mario Arenas el 18 de Octubre con ocho aviones. Dos días después, el grupo Azul N°3 es el que sale, pero sólo con seis aviones ya que un día antes uno de ellos había realizado un aterrizaje forzoso sufriendo serias averías. Por último, salió el grupo Blanco N°2 de Palmdale el 31 de Octubre al mando del Cap. Fernando Blanco con siete aviones. En la primera etapa, a la hora y media del despegue, en las cercanías de Tucson un avión de ese grupo, el N°264, pilotado por el Alf. Dewar Viña, tiene un plante de motor, por lo que tiene que efectuar un aterrizaje forzoso, elige un valle y aterriza con toda fortuna saliendo ileso de este trance. El avión es recuperado y llega en barco a la ciudad de Montevideo.

Los tres grupos y la sección, en vuelo, mantuvieron un itinerario igual para todos, salvo los aterrizajes no previstos por alguna falla. El grupo Rojo N°1 arriba el día 22 de Noviembre de 1950 a Carrasco, el grupo

Azul N°3 un día después, y el grupo Blanco N°2 el día 4 de Diciembre de ese año.

De estos espléndidos aviadores, que participaron en esta travesía, tuvimos el placer de conocer al Cnel.(Av). Carlos Mercader junto con el cual compartimos los festejos del día de la Fuerza Aérea uruguaya y al Cnel.(Av). Luis Charquero a nivel particular.

Los autores de este artículo agradecen al Tte. 1°(Av)(R) Juan Maruri, que sin su valioso aporte histórico hubiera sido imposible la realización del mismo. ■

**ASP. EDUARDO SASSON.**  
**ASP. JUAN PEREYRA.**

**SASTRERIA**

**CHAZOT**

(SIN SUCURSALES)

*Calidad y Distinción*

**ALQUILA**

VESTIDOS de NOVIA y  
MADRINA, 15 AÑOS

**TRAJES DE ETIQUETA**

y todos los detalles que constituyen el complemento de etiqueta a la moda, tamaño y rigurosa medida.

Nueva dirección: RIO BRANCO 1463 (altos) - Teléfono 90 17 37

# UN VIEJO AMIGO

**L**o vemos ahí dormido, comenzando su ágil e inmortal vuelo, quizás no este sustentado por las leyes de la aerodinámica sino por la imaginación de sus "viejos pilotos" y por nosotros los que recién comenzamos a iniciarnos en el sentimiento del vuelo.

Gracias al esfuerzo de muchos hoy podemos tener en nuestra Plaza de Armas a este venerable avión, que escolta a los Pabellones de la Patria.

Avión que durmió bajo el techo de nuestro querido y viejo hangar con sus alas plegadas esperando el momento de comenzar su inmortal vuelo.

No fue fácil la tarea emprendida por nuestros mecánicos quienes plasmaron su ingenio en la reconstrucción de nuestro 340, así es como ven la tarea concluida un caluroso día de Diciembre de 1993.

Se vea una gran agitación en torno al 340 que poco a poco su vuelo comenzaba a tener forma, elevándose al cielo, su tren se retrae por última vez.

La grúa posa con gran suavidad al aparato, como la madre



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

**VIAJA**  
LA LINEA AEREA DE VENEZUELA

Convención 1343 - Of. 708  
Tels.: 92 31 30 - 93 03 13  
Montevideo - Uruguay

que arrulla a su niño sobre el pedestal que lo mantendrá vivo por siempre.

Quedóse mirándonos, buscando el cielo azul junto a su piloto quién comandaba sus alerones.

Desde su llegada en 1944, nuestro 340 a visto muchas generaciones de pilotos que se entrenaron, aprendieron a volar, y cumplieron todo tipo de misiones en este avión de inquebrantable juventud.

El característico ruido de su potente motor, trae no poco recuerdos a los pilotos que tuvieron la suerte de volarlos.

!!Salve 340!! ■

**CAD. 2do (Av) M. AROCHA.**  
**CAD. 2do (Av) R. PEREZ.**

# DIA DEL CADETE



26 de abril; para el resto de la sociedad una mañana más, pero para los Cadetes de Primer Año un día muy esperado desde hacía mucho tiempo. Después de haber recibido el uniforme mi tanda ya comenzó a pensar en el Día del Cadete de 1994, el ansiado momento de la entrega del espadín.

Para conmemorar "El Día del Cadete" se elige esta fecha ya que en 1948 llegaba a las instalaciones de lo que hoy es la E.M.A el primer contingente de Cadetes que provenían del Curso de Cadetes de Aeronáutica, que funcionaba hasta ese momento en la Escuela Militar.

Siendo el Espadín lo que distingue al Cadete integrante del Curso Profesional es lógico pensar que el día más indicado para entregarlo sea el 26 de abril de cada año.

Luego de la formalidad de la ceremonia Militar dentro del Casino de Alumnos, se disputó como todos los años, un campeonato de fútbol interpromociones, en el cual tal como en la edición anterior, la tanda ganadora fue "Pegasus 93".

Luego de esta competencia en la que el Cuerpo de Alumnos se divide momentáneamente, apoyando cada cual al equipo que representa a su año, se lleva a cabo una comida de camaradería con los Señores Oficiales del Instituto, donde se



dan los resultados del campeonato así como también la tan esperada entrega de premios.

Luego de esta actividad los Cadetes vuelven a sus cuartos y al abrir sus roperos ven brillar el reluciente espadín por el cual se esforzaron y lucharon tanto.

Espadín, arma que simboliza y caracteriza al Cadete tanto fuera como dentro del Instituto. Tradición de honor, de respeto y convicción por los legados que nuestros precursor-

res nos dejaron y por tanto, símbolo de lo que fue, es y será la Fuerza Aérea Uruguaya y en especial su Instituto de formación de Oficiales.

Es por eso que desde este día los Caballeros Cadetes de Primer Año podrán sentir la responsabilidad de la tradición de la frase: **"Desenváiname con razón y enváiname con honor"**. ■

**CAD. 1º JULIO  
DANZOV.**

# MOZAMBIQUE

**Q** UEREMOS en estas líneas dejar brevemente la constancia de alguien que integró la misión de paz encomendada por la O.N.U de efectivos uruguayos en Mozambique. Para ello entrevistamos al Teniente Primero (S.T) Nicolás Ulery.

**R.-¿Qué lo motivó a ir a Mozambique?.**

U.- El motivo fundamental es la oportunidad de tomar parte en una operación a nivel Batallón junto a otros ejércitos.

**R.-¿Cuál fue el procedimiento seguido para lograr ser elegido para ir a Mozambique?.**

U.- La Fuerza Aérea Uruguaya hizo un llamado a Ttes. 1º y Ttes. 2º del escalafón de Seguridad Terrestre interesados mediante O/C.G.F.A. Una vez anotados el Comando General de la Fuerza Aérea dispuso día y hora para que en la Escuela Militar de Aeronáutica se tomaran la pruebas de aptitud física y de inglés. La prueba de aptitud física consistió en flexoextensiones de brazo en la barra fija, abdominales y test de Cooper. La prueba de inglés consistió en un test de nivel 2400. Luego vino la decisión del C.G.F.A de designarme junto al Tte. 1º (S.T) Hector Alvez para la misión.

**R.-¿Nos podría contar como era la relación con los paisanos de ese lugar?.**

U.- Era muy buena. Ellos eran pacíficos y amistosos.

**R.-¿Cuál era la misión del contingente uruguayo?.**

U.- La misión era la de mantener operativa la Ruta Nacional Nº 1 desde el Río Limpopo hasta el Río Save.

**R.-¿Cuántos elementos humanos componían el contingente destacado?.**

U.- Lo componían 820 hombres.

**R.-¿Cómo ve el nivel de las FF.AA. uruguayas con respecto a las fuerzas multinacionales presentes en el conflicto?.**

U.- Lo considero bueno. Tuve la oportunidad de ver ejércitos mejores y peores que el nuestro profesionalmente y en equipo. Es de hacer notar que junto al Batallón de Comunicaciones de Portugal, eramos los únicos capaces de comunicarnos en portugués con los mozambicanos sin tomar en cuenta algunos observadores militares.

**R.-¿Cual fue su misión concreta?.**

U.- Fui asignado a la Compañía de Apoyo y Servicios, Sección Logística. Básicamente fue proveer al Batallón de todo lo necesario para el cumplimiento de la misión. A su vez mi esfuerzo estaba concentrado en abastecimiento de víveres, combustibles y lubricantes.

**R.-¿Cuánto tiempo estuvo destacado?.**

U.- Estuve seis meses.

**¿Qué se siente el estar lejos de su familia y amigos representando a su país?.**

U.- Al comienzo uno tiene poco tiempo para



extrañar y mucho por organizar, construir y controlar, además de conocer y adaptarse todo lo que pueda al nuevo medio donde debe desenvolverse. En la medida en que uno se adapta a las actividades de la misión y tiene tiempo libre, es cuando aparece en la mente y en los sentimientos la familia y los amigos. Uno mantiene la esperanza de que el esfuerzo que todos realizan (uno mismo, sus familiares y sus amigos) colmen las aspiraciones que tenía antes de partir.

**¿Qué intercambio (social) había entre los países aliados destacados en Mozambique?.**

U.- Esto era muy limitado ya que cada Batallón tenía una región de país diferente para actuar y el intercambio solo ocurría en vacaciones y en encuentros casuales, nada organizado.

**¿Cómo era un día común allá?.**

U.- Llamada, diana, lista y parte, desayuno, trabajo, deporte (si el trabajo lo permitía), ducha, relevo de guardia, almuerzo, descanso, trabajo/patrulla de Policía Militar y licencia, retirada de trabajo, descanso, rancho, presentación de licencia y patrulla de Policía Militar, rancho, retreta y silencio. Operaciones a requerimiento del Comando Militar O.N.U.MOZ y Comandante de Batallón.

**¿Nos puede contar alguna anécdota ocurrida?.**

U.- Sí. Recuerdo que cuando una compañía local que contrató el Batallón, estaba terminando de construir un pozo para obtener agua potable un Oficial se acercó a ver la obra y en su mejor portugués se dirigió a un hombre de raza negra que vestía solo su pantalón corto y zapatillas de baño y le preguntó ¿a qué hora iniciarían el trabajo la mañana siguiente? a lo que el hombre respondió en español: "al toque de trabajo como todos los días, mi Teniente".

**¿Qué sintió al estar de regreso en su país?.**

U.- Una gran alegría de reencontrarme con mis familiares y amigos y la satisfacción de haber cumplido con el objetivo propuesto antes de la partida. ■

# REPORTAJE A LOS CADETES BOLIVIANOS

**N**UESTRA Escuela continúa recibiendo Cadetes extranjeros, en esta oportunidad han venido a formarse dos jóvenes de Bolivia, quienes han compartido el curso de reclutamiento con los Jóvenes Aspirantes, luego se han integrado al Curso de Cadetes de Primer Año, ya próximos a rendir los Cursos de Vuelo.

Son ellos los Cadetes de Primer Año Fred Lima y Saúl García.

Fred nació en el año 1973 y es oriundo de la ciudad de La Paz, Saúl por su parte nació en el año 1972 y proviene de Potosí al Sur de Bolivia.

Compartimos una charla con ellos en la que nos muestran que sienten, que perspectivas poseen, así como una visión de la Fuerza Aérea.

**¿- Cómo y porque surgió en vuestro País la idea de completar su formación aquí?**

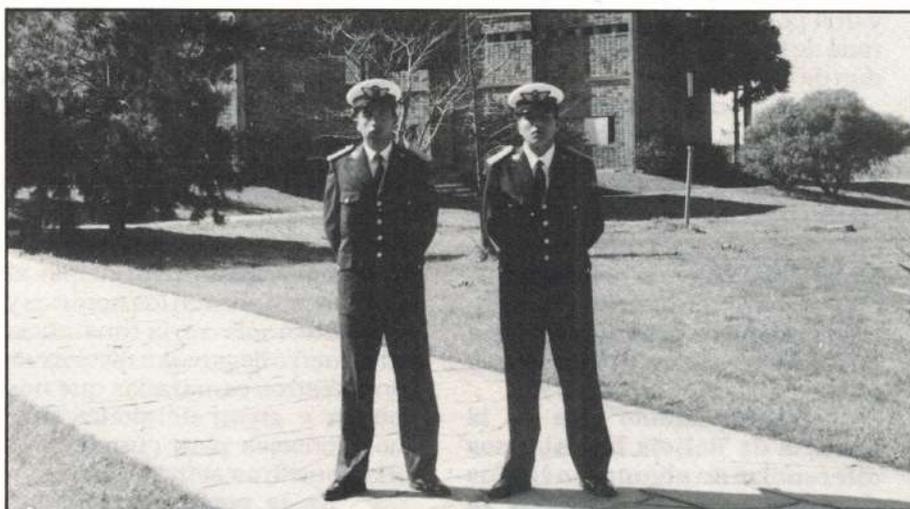
F.L.- Como parte de nuestra formación como futuros oficiales de distintas Fuerza Aéreas, todos con un fin común fueron concedidas a nuestro país dos becas de estudio en la E.M.A.

S.G.- Ciertamente la idea de continuar los estudios en el exterior no es una decisión tomada por nosotros se toma en niveles más altos, en este caso fue el Departamento de Enseñanza de la Fuerza Aérea Boliviana.

Después de mucho tiempo los Gobiernos de Bolivia y Uruguay han reanudado un camino de becas de estudio, en este caso Uruguay ofreció dos becas de piloto a nuestro país.

Trece años atrás, en 1981, vinieron en plan de estudios dos cadetes bolivianos.

Hoy en día ambos son dignos oficiales que prestan servicios a nuestra Patria bajo una sólida enseñanza adquirida aquí en el Uruguay.



**¿- Qué sintieron al ser designados para venir?.**

S.G.- Al ser un país en el cual no tenemos ningún compatriota como sucede en países como Brasil, Argentina, Perú o Méjico, sentí temor, algo natural pienso, pues me tendré que enfrentar a un medio totalmente distinto, el cual no estaba yo acostumbrado, al mismo tiempo sentí mucha alegría pues el hecho de continuar mis estudios en el exterior era un mérito al que aspiraba hace ya tiempo atrás y al que con esfuerzo pude llegar. A pesar de que sabía que las cosas que cuestan más tienen mayor valor, no pude dejar de sentir tristeza al saber que tendría que dejar a mis seres queridos y un ritmo de vida al que estaba acostumbrado, más ahora pienso que un poco de tristeza se apagó con un poco de confianza.

F.L.- Al saber que fui designado a una beca en el extranjero y más al saber que sería dentro de su Fuerza Aérea me dió una gran emoción, como también un poco de inseguridad ya que era un lugar desconocido, aunque ya habíamos tenido la visita al COLMILAV. de la promoción 93,

tanda "DRAGONES DELAIRE" en la cual un Caballero Cadete de Tercer Año nos dió una explicación resumida de las actividades que realizaban en la E.M.A y dentro de la F.A.U y de muchos aspectos que íbamos a descubrir en unos cuantos meses después.

**¿- Qué diferencias y similitudes encuentran entre ambas Escuelas? ¿La formación militar es radicalmente distinta?.**

F.L.- La diferencia entre nuestras Escuelas no es mucha. Como en toda Escuela Militar donde se tiene todas los principios que se mantienen respecto a los superiores, el cumplimiento de los deberes asignados, el comportamiento del Cadete, como también su formación académica, es esencialmente igual a la E.M.A.

S.G.- Básicamente cualquier Escuela Militar es similar entre sí, esta cada una basada en el mismo fin o propósito. Obviamente iguales no son, si hay diferencias, está más bien en el sistema con el que imparten la enseñanza académica militar.

**¿- Cómo ha sido el recibimiento de las autoridades y de vuestros nuevos compañeros?.**

F.L.- Hemos tenido un recibimiento muy grato por parte de quien ocupaba la Dirección el Cnel. (Av.) Shandelaio González como así también los Señores Oficiales Superiores, Señores Jefes de Curso así como de los Caballeros Cadetes de Tercer Año, Segundo Año y una por demás calurosa bienvenida de parte de nuestros camaradas de Primer Año.

S.G.- Como poco sabía de este País no podía imaginarme la reacción de mis compañeros al tener dos nuevos camaradas, pero más tarde descubrí que mis temores eran infundados y aprendí a no hacer conclusiones precipitadas. Menos mal, creo que fuimos aceptados desde un principio y poco a poco vamos adecuándonos en lo que es la Tanda "PEGASUS".

**-Hemos sabido que en la Escuela de Bolivia hay algunas diferencias en algunos métodos de enseñanza, en especial la corrección de las faltas. ¿ Se han adaptado rápidamente te-**

**niendo en cuenta su anterior instrucción y la diferencia de costumbres entre nuestros países?.**

S.G.- Como dije antes creo que nos estamos adaptando poco a poco admito que no es fácil pues como somos de un país extranjero tenemos costumbres diferentes que no son fáciles de olvidar. En cuanto a la parte de instrucción o lo concerniente a lo académico, creo que no tuvimos muchos problemas pues nuestra anterior formación nos sirvió como base para la adaptación.

F.L.- Como algo que se empieza, siempre cuesta. Al principio, al adaptarnos tanto en los horarios y actividades sólo con la constancia y el esfuerzo llegamos a nivelarnos con nuestros camaradas que nos apoyan y guían dándonos muchos consejos para cumplir con todas nuestras actividades.

**- En la parte de vuelo sabrán que nuestros "entrenadores" son el T-41 y el T-34 Mentor,**



# ¡Qué pequeño es el mundo!

Para algunas personas, el mundo es muy grande. EL GRUPO IBERIA lo recorre 400 veces diarias. Y en sólo una semana llega a más de 60 destinos de 46 países diferentes.

Antes de preparar su próximo viaje consulte a IBERIA o a su Agencia de Viajes. Verá cómo lo más difícil le parece fácil.

**IBERIA** 



**¿ con que aviones se entrenan en el COLMILAV?.**

S.G- Como entrenadores de vuelo para cadetes se encuentra la aeronave ligera T-23, biplaza lado a lado, de fabricación brasilera.

Este pequeño avión esta destinado para la selección de vuelo y generalmente no es utilizado para acrobacia, que difiere en gran manera de la capacidad de un T-34.

F.L- A fines del 93 conocimos sus aeronaves a traves de la promoción "DRAGONES DEL AIRE" por medio de la Revista ALAS. Aviones estos que nos parecieron muy buenos.

**- Nuestros Señores Oficiales se reciben con aproximadamente 130 -140 horas de vuelo. ¿ Existen diferencias en ese sentido?.**

S.G- Si, las horas de vuelo con las que se reciben los Señores Oficiales aquí son mucho mayores que con las que se reciben los Sub-Tenientes en Bolivia, pues en mi país sólo se hace el curso de selección de vuelo, o sea lo que es el Curso Primario acá en el T-41.

Pasada esa etapa, los cadetes que fueron seleccionados como pilotos continúan con las materias de vuelo y lo que fueron no aptos para el vuelo toman materias relacionadas a éstas pero se reciben como Instructores Militares .

F.L- Actualmente existe una reestructuración en el COLMILAV,

como parte de ésta, la actividad de vuelo fue suspendida por diferentes factores, sólo hasta el año 1991 se hizo selección de vuelo a los cadetes que cursaban segundo año de ahí en adelante las demás tandas no hicieron dicha selección sino sólo hasta recibirse como Señores Oficiales.

**- Ya han compartido con nosotros, han visto y se han desenvuelto en las actividades de nuestra Escuela. ¿ Podrían dar una opinión objetiva acerca de nuestra Escuela?.**

F.L- Considero que para el poco tiempo que he estado dentro de la E.M.A primero como Aspirante para luego pasar a ser Cadete de Primer Año, no he tenido ningún percance ni parte negativa, salvo el tener que emparejar el nivel en algunos aspectos con nuestros compañeros. Considero muy importante la actividad de vuelo que se realiza, la participación de diferentes actividades deportivas en competencias, como también el contacto con el ambiente social promoviendo bailes y diferentes actividades.

S.G- En general y a grandes rasgos, me parece que la E.M.A está muy bien organizada, por ende también la F.A.U. Pienso esto por lo que he podido apreciar en este tiempo y principalmente por la organización de vuelo que tienen lo cual considero lo mas positivo. ■

**CAD. A. LEAL**

**CAD. R. GUTIERREZ**



**REPUESTOS  
Y GOMAS**

Repuestos y Accesorios  
de Vehículos  
Artículos de Goma  
en General

Yaguaron 1673 - Tel/Fax: 91 46 38 - Montevideo

**MEGO Ltda.**

Distribuidora  
Dpto. Maldonado

ADMINISTRACION Y VENTAS:  
A. TARAMARO Y AVDA. VELAZQUEZ  
TEL.: 2 04 75 - FAX: 3 42 99



## MANIOBRAS DE VERANO 1993

**A** PARECIAN como un desafío. Nuestras primeras Maniobras de Verano.

El anticipo de los ejercicios de orden abierto de invierno nos marcó lo que sería en esfuerzo y rigurosidad. Pero aún existía expectativa.

Partimos rumbo al departamento de Durazno, en un C-130 del Grupo de Aviación Nº 4. Allí llegamos luego de un vuelo normal y tranquilo, en esa aeronave que nos dejaría en el Aeropuerto Internacional de Alternativa de Santa Bernardina, asiento de la Brigada Aérea II.

En Durazno nos encontra-

mos con una línea de vuelo que nos hizo afirmar nuestra vocación. Los A-37, T-33, IA-58 PUCARA como esperando la mano del hombre que los guíe a la libertad del vuelo.

Ahí esperamos el CASA C-212 del Grupo de Aviación Nº 3 que nos trasladaría, por tandas debido a la cantidad y al equipo, al Campo de Entrenamiento Aéreo y Terrestre de "La Carolina", antigua estancia cuyos campos ocupan una península que entra en el lago del Rincón del Bonete, lugar propicio para el entrenamiento de nuestros pilotos en ataques a objetivos terrestres.

Comienza la actividad ar-

mando las carpas para lo que sería el alojamiento y centro de operaciones de las clásicas Compañías

"ALFA y BRAVO".

Ese día se realizaron ejercicios introductorios teóricos de patrullaje a cargo de Señores Oficiales y Personal Subalterno de la B.S.T.

A lo largo de los días se fueron sucediendo los diferentes ejercicios como ser tiro con diferentes armas, orientación, patrullaje, tiro nocturno con trazadoras, que provocó además práctica de apagado de incendios.

Hubo además caminatas,

simulacro de supervivencia, etc.

Lo más emocionante y espectacular fue el aporte de los Grupos N° 1 y N° 2 que nos deleitaban con prácticas de tiro de combate a objetivos terrestres y con más de un pasaje bajo que cortaron varias respiraciones.

El tiempo nos agració con una hermosa lluvia que ingresó a las carpas y hasta pudimos estrenar en el barro nuestras mallas de baño.

Las guardias nocturnas nos daban el silencio apropiado para meditar sobre nuestra vocación militar y la posibilidad de existencia de un peligro real.

Las maniobras son realizadas para capacitar a los futuros Señores Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya a sobrellevar situaciones adversas en ciertas

condiciones fuera de la cabina de un avión, que es en realidad nuestra meta.

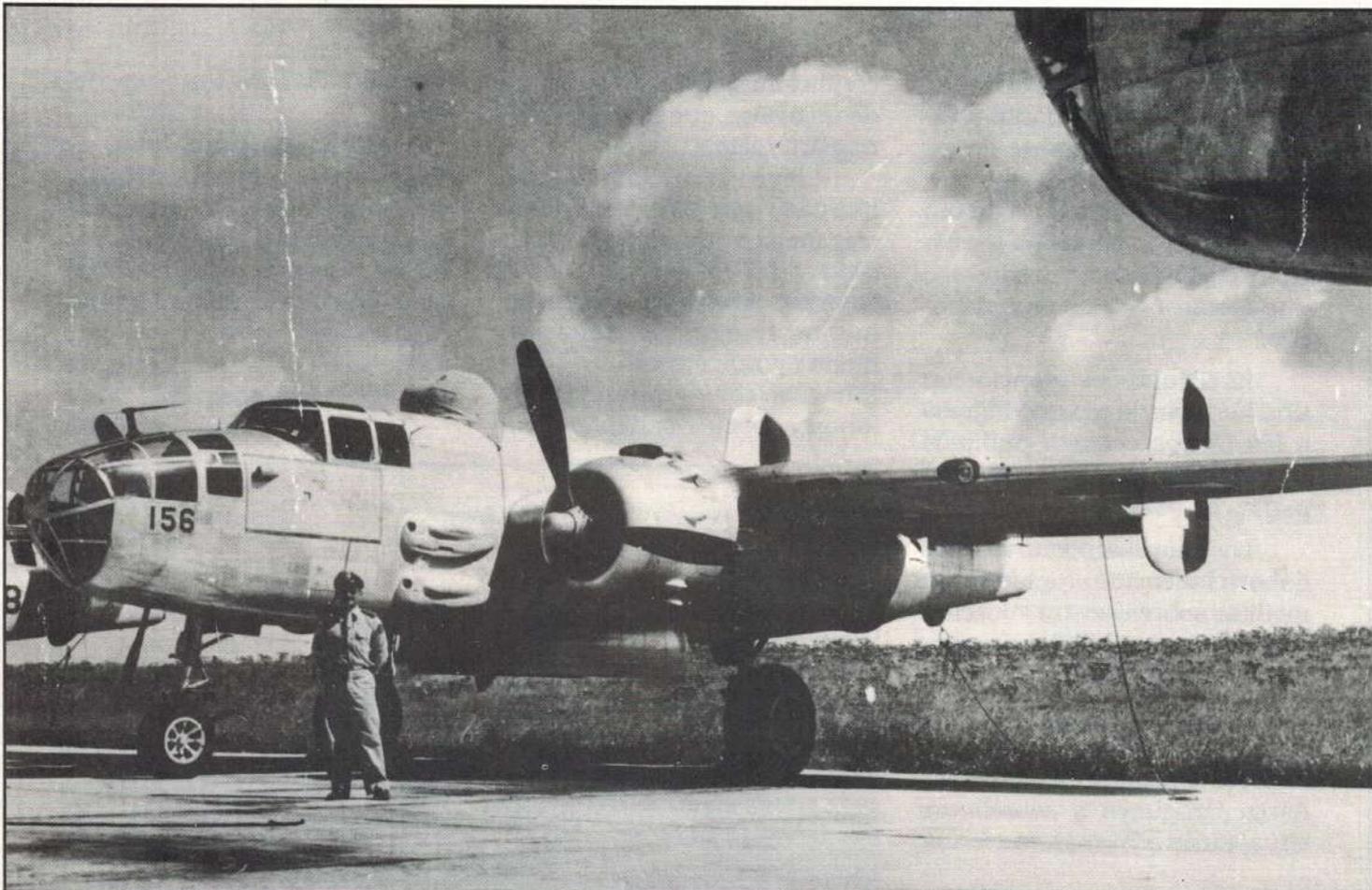
Llegó la última noche, marcada por el clásico fogón que fuera originalmente prendido y hasta coreado por el Cuerpo; donde en tono totalmente bromista, sin ánimos de ofensa y respetando las jerarquías, se comentaban y simulaban aspectos salientes de la

personalidad de los Superiores.

Al día siguiente, luego de varias dudas sobre nuestra salida, debido al estado de la pista emprendimos el viaje de retorno no sin cansancio, pero esperando la ansiada licencia, y no sin haber dejado nuestro más caro esfuerzo en la concreción de los objetivos planeados. ■

**CAD. A. LEAL.**





# NUESTROS PRIMEROS NAVEGANTES

**C**ORRIA el año 1952 y nuestra querida E.M.A. vio nacer al segundo escalafón del Cuerpo Aéreo: los Navegantes, surgidos principalmente en base a los requerimientos de dos aviones legendarios que fueron puntal por mucho tiempo de nuestra Fuerza, el B-25 "MITCHEL" y el C-47 "SKYTRAIN"

Eran épocas heroicas de pañuelos de seda y grandes motores de émbolo, pero el ansia de volar y el espíritu de sacrificio compensaban las dificultades



Transporte Escolar

**BAM-BAM**

Tel.: 0392 - 5911

## **Inmobiliaria Coronilla**

VENTAS DE TERRENOS  
Y PROPIEDADES

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



y eran como ahora el simiente de nuestra organización. Estos aviones conllevaban nuevos retos para la época, equipos electrónicos hasta entonces nunca vistos y necesidades y métodos para su empleo que exigieron a nuestras tripulaciones de vuelo y personal de tierra un gran esfuerzo, aunque todavía la regla de cálculo y el cerebro humano eran los únicos ordenadores existentes.

El B-25 introdujo por primera vez en nuestro país el concepto de tripulación de combate, integrada por piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante, navegante-bombardero, radio-operador y tres artilleros, esto llevó a que se necesitara una gran unidad y disciplina en ella y cambió el formato de nuestra F.A.U. en cuanto a la selección de personal y a su entrenamiento. Así fue el entorno que rodeó a nuestros primeros navegantes, lleno de desafíos y pleno de expectativas.

Los tiempos han cambiado, ya no escuchamos el ronroneo de los Pratt and Whitney de nuestros B-25 aunque los más veteranos todavía lo conservan en su memoria.

Nuestros actuales navegantes tienen otro desafío, una de nuestras más importantes aeronaves, el imponente LOCKHEED C-130 "HERCULES" que también a sentado varios precedentes en cuanto a capacidad operativa. ■

**CBO. HRIO. (NAV.) HECTOR CAAMAÑO.**





## ENTREGA DEL UNIFORME

19 de junio de 1994.

Si bien el pueblo uruguayo festeja el nacimiento de nuestro Prócer, para la tanda "ARES 94" -un grupo de jóvenes soñadores- era mucho más que eso, significaba el esperado día de la entrega del uniforme el cual, nos identificaba a partir de ese momento como integrantes de la Escuela Militar de Aeronáutica y por ende, de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Metas cortas nos habíamos impuesto. Primero finalizar los dos duros meses del reclutamiento; luego comenzar las clases y finalmente llegar a la entrega del uniforme.

¡Había sucedido todo tan rápido!

Parecía ayer cuando me encontraba junto con otras personas desconocidas en aquel gimnasio repleto de pupitres esperando que algún joven con ese loco deseo de volar se sentase y dejase sellado en su hoja todos los conocimientos que había adquirido en los meses dedicados al estudio. Parecía ayer, cuando su nombre formaba parte de una lista de jóvenes que habían logrado cumplir con su sueño.

Hoy ese joven -cuyo cuerpo y mente han

cambiado muchísimo desde aquel caluroso febrero- se encuentra parado frente a un uniforme que arrastra tras él, la tradición de muchísimas generaciones; y se da cuenta, que ahora es su turno.

Aquel domingo 19, amaneció hermoso, no sólo en mí, sino que fuera de la ventana el sol nos saludaba con sus calurosos rayos. Había entre la tanda un nerviosismo y una emoción muy grande. nos arreglábamos constantemente pequeños detalles aguardando el momento de pasar a formar.

Cuando llegó la hora de formar, lo hicimos en la Plaza de Armas -la cual día a día nos acompaña en nuestra vida en la Escuela- la emoción aumentó. Aumentó aún más, cuando en ella apareció la tan esperada presencia de esos seres tan queridos que son nuestros padres.

La ceremonia, que contaba con altas autoridades militares, civiles y del ámbito educacional, comenzó con la entonación por parte de los presentes y del Cuerpo de Alumnos del Himno Nacional. Lo estábamos entonando por primera vez con nuestros uniformes significando esto una mayor trascendencia a ese momento tan especial.

A lo lejos, mis padres contemplaban. Ellos

que me vieron nacer, que me vieron crecer; hoy, me observan portando un hermoso uniforme, el cual luzco con orgullo y elegancia. Ellos sienten este uniforme como si fueran ellos los que estuvieran parados en ésta formación.

Escuché atentamente las palabras del Señor Director del Instituto procediéndose luego al desfile del Cuerpo de Alumnos en nuestro honor, poniéndose de manifiesto -por parte de los mismos- toda la marcialidad y gallardía que los caracteriza.

La ceremonia continuó con el Juramento a la Bandera, y luego del ¡Sí Juro! se procedió -por parte de la Banda de la Fuerza Aérea Uruguaya- a la ejecución de la Diana León de Palleja como corolario del reciente compromiso que acabábamos de jurar.

Sus hermosas notas y su ritmo erizante provocó en nosotros un nudo en la garganta ya que sólo se ejecuta dos veces en nuestra carrera dentro de la Fuerza Aérea; y la primera de ellas ya la estábamos viviendo.

A continuación, rompimos filas y momentos muy agradables vivimos con nuestros padres mientras que los Señores Oficiales del Cuerpo nos hacían llegar sus felicitaciones.

En nuestro año como Aspirantes, la entrega del uniforme es quizás lo más hermoso que viviremos y a lo largo de toda nuestra carrera, este día quedará grabado en nuestra memoria como un día inolvidable.

En este día tan especial reflexiono y me doy cuenta que con esfuerzo, muchísima dedicación y tenacidad hemos logrado llegar hasta aquí y saber que es el primer escalón ya venciendo nuestra carrera hacia el azul. ■

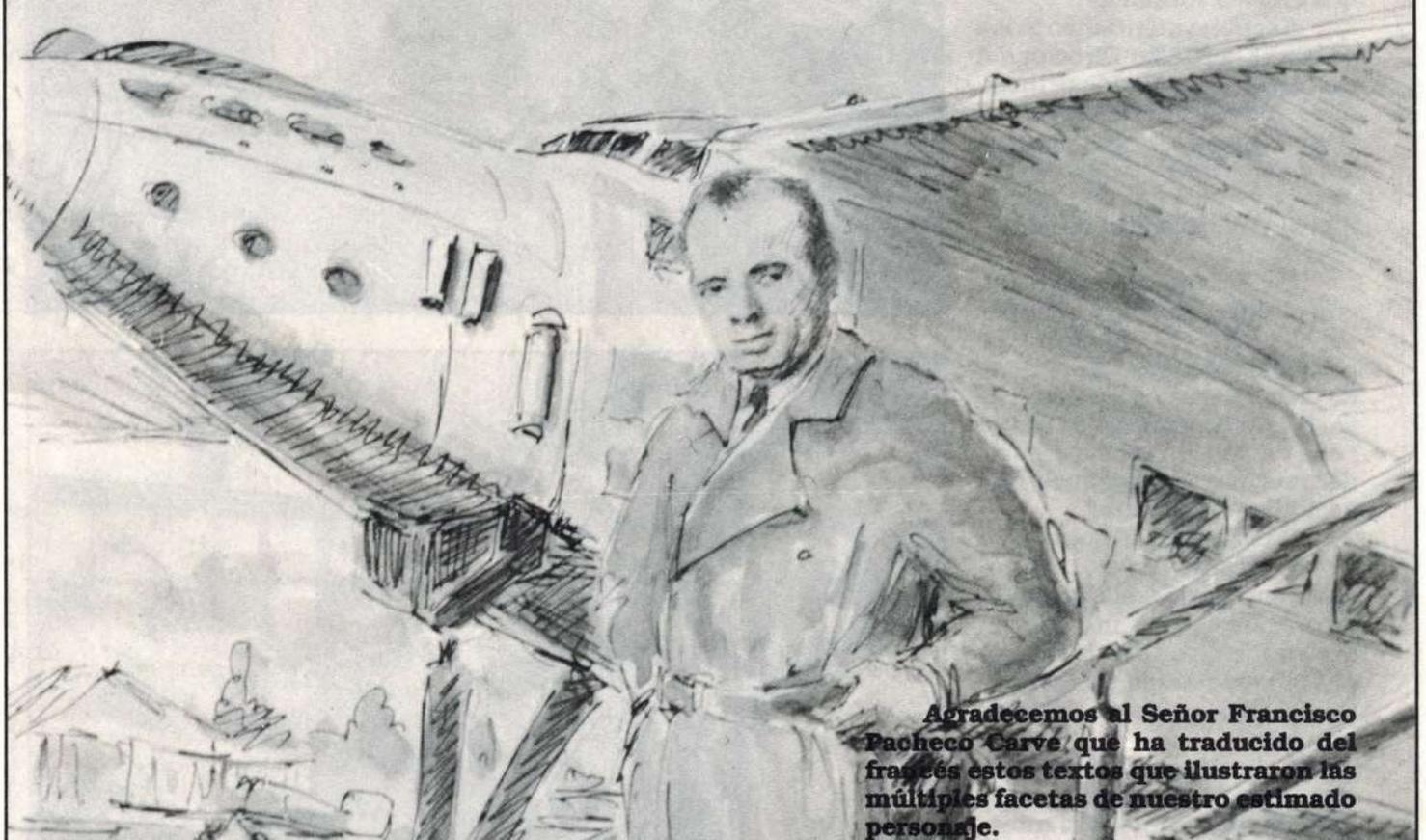
**ASP. E. SASSON.**



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

**A**DHIRIENDONOS al sentimiento de homenaje universal en ocasión del cincuentenario de la desaparición del piloto y escritor Antoine de Saint-Exupery, transcribimos en nuestras páginas algunos de los conceptos que destacadas publicaciones especializadas le han destinado.



Agradecemos al Señor Francisco Pacheco Carve que ha traducido del francés estos textos que ilustraron las múltiples facetas de nuestro estimado personaje.

## **SAINT - EXUPERY: HEROE O IMPOSTOR?**

(Emmanuel Chadeau)

El 31 de julio de 1944, Antoine de Saint-Exupery desaparecía misteriosamente en un avión de reconocimiento.

Cincuenta años más tarde, su imagen adorna los nuevos billetes del Banco Francés. Es que en medio siglo se ha tejido alrededor del escritor-aviador una leyenda de la que no fueron ajenos los intereses políticos y periodísticos.

Hace casi cincuenta años, el 31 de julio de 1944, al mando de un avión de reconocimiento de la Fuerza Aérea Francesa, Antoine de Saint-Exupery desaparecía en el mar entre Provence y Córcega. Radio París anunciaba la muerte de un aviador "disidente" y las emisiones francesas de la BBC, la de un escritor unido a la causa de la Francia combatiente. Al día siguiente a la liberación, y por mucho tiempo des-

pués, la venta de sus obras publicadas por Gallimard iba a conocer scores impresionantes -"El principito" especialmente con muchos millones de ejemplares-. Más allá del autor de leyenda, se ha visto también en Saint-Exupery un ejemplo de virtudes cívicas, familiares y cristianas. Y ello tanto en Francia como en los numerosos países donde por la Alianza Francesa y las misiones culturales.

En 1967, André Malraux, entonces Ministro de Cultura, y en otro tiempo el rival literario de Saint-Exupery en Gallimard, expuso la idea de reservar a éste un lugar en el panteón, si sus restos mortales eran encontrados. Emittiendo en otoño de 1993 un billete de banco con la efigie de Saint-Exupery y preparándose a celebrar en 1994 el cincuentenario de su muerte, Francia integra plenamente en su

patrimonio al hombre y al mito.

La tradición Saint-Exuperiana ha sido formada simultáneamente por los militares y por los hombres de letras. En las primeras, se basa en los misterios de la desaparición del piloto y de su aparato. Desde hace cincuenta años, el suspenso reina. ¿Donde cayó su avión?, ¿Cual fue la razón?: falla mecánica, combate aéreo, desprecio por la vida....

La aviación militar francesa de todos modos ha generado en Saint-Exupery a un gran combatiente de 1944, que permite reafirmar la unidad de las Fuerzas Armadas por encima del desgarramiento de la Guerra Civil Franco-Francesa de 1940-1944.

El recorrido de Saint-Exupery durante la Segunda Guerra Mundial puede en efecto ser considerado como ejemplar. Piloto reservista de 1939-1940 habría pedido ser afectado en un escuadrón de reconocimiento cerca de Saint-Dizier. Luego de la derrota de Francia en junio de 1940 y mientras que sus pares se dividían entre Londres y Vichy, él se exiliaba voluntariamente en Estados Unidos. Luego, cuando en mayo de 1943 se unió finalmente a Giraud, rápidamente colocó en una situación incómoda al comando norteamericano: el piloto era muy viejo -tenía entonces 43 años- y sufría de vértigo. Desde julio, había sido necesario impedirle que volara luego de un accidente que había dañado seriamente a un P-38 norteamericano.

El hecho de que los norteamericanos en mayo de 1944 hallan, a pesar de todo, dejado partir a Saint-Exupery en misión a Cerdeña, fue porque a cambio había prometido a "Life" un artículo donde se mostraba que solo Estados Unidos podía, con las armas en la mano, restablecer la democracia en Francia. Después de la leyenda militar viene la

leyenda literaria: Gastón Gallimard contribuyó especialmente a su elaboración en ocasión de la publicación de "Piloto de Guerra".

A este éxito editorial se agregó pronto un segundo. Saint-Exupery habrá dejado tras de sí un enorme borrador de 925 páginas. Bajo el título tardíamente encontrado de "Ciudadela", era un largo poema en prosas, oriental místico como perfumado con efluvios de sabiduría berebere.

Por un mismo juego de espejos, "El principito" un cuento para niños, veía sus personajes revestidos de una profundidad y una sabiduría moral que hacían sublime los medios simples y eficaces que su autor había desarrollado en él.

Como un último avatar la posteridad ha transformado también a Saint-Exupery en una especie de Boys Scout, de acuerdo a la imagen que el mismo había dado, de cuando él vivía, de sus experiencias en el desierto y de grandes horizontes conocidos en Marruecos y en el Sahara español, entre 1926 y 1928, como piloto para la Compañía General de Empresas Aeronáuticas, y luego en Argentina como director de una sucursal de L'Aeropostale. Al comienzo, la aviación había sido para Saint-Exupery un ejercicio deportivo de los que tan poco practicaba él.

Deprimido y debilitado sobreviviente de muchas batallas, Exupery levanta vuelo por última vez en su poderoso Lightning, en la mañana del 31 de julio de 1944 para una misión fotográfica sobre Chambery y Lyon, iba a encontrar solitariamente, a la vuelta de su periplo, a ochocientos kilómetros por hora, la solución que frecuentaba en su sueño desde hacía tantos años. La leyenda podía nacer. ■

(Tomado de "l'Historia" Nro. 177 mayo 1994)

## EL ESPIRITU DE SAINT - EXUPERY

(Claire Devarrieux)

El 31 de julio de 1994, despegaba por última vez. Para el cincuentenario de su desaparición, la escuadrilla editorial está pronta. Del piloto soñando con nuevas rutas a el escritor minucioso, ésta es la historia de Antoine de Saint-Exupery, que quería volar por encima de las confrontaciones y que lamentaba que los hombres ya no tuvieran un idioma para pensar el mundo de hoy.

Huérfano de padre a la edad de 4 años, Antoine de Saint-Exupery nació el 29 de junio de 1900 en Lyon, pero ningún biógrafo puede asegurarle una sepultura. La asociación apoyada financieramente por Lorus Roodever que pensaba haber encontrado el ataúd volante (un P-38) en el fondo del golfo de Giens no está todavía en condiciones de anunciar la reaparición de Saint-Ex para celebrar el

cincuentenario de su desaparición, y la municipalidad de Carqueiranne (Var) no tiene pruebas de que el más conocido de los escritores aviadores sea el Soldado desconocido enterrado en la misma.

El joven Saint-Exupery no pudo seguir sus estudios en los institutos central y Naval. Se inscribió en Bellas Artes (sin cansarse de hacer pequeños dibujos), hace su servicio militar en la aviación, obtiene su diploma de piloto civil, para dedicarse luego a la contabilidad y ser representante de una empresa vendedora de camiones. (alcanza a vender un solo camión en quince meses) y no es sino a sus 26 años que encuentra su camino, el de la aviación, en Toulouse, en la Compañía Latécoere que envía sus Breguet con el correo hacia Marruecos vía España y una Casablanca con Dakar. ▶

Saint-Exupery, en "Tierra de los hombres" explica que la máquina debe ser perfeccionada hasta tanto la atención del que la utiliza no llegue a ser "absorbida por la herramienta". La herramienta de trabajo (máquina, avión, arado) es un instrumento de análisis: "Más allá de la herramienta y a través de ella es la vieja naturaleza que encontramos, el jardinero, el navegante o el poeta".

Es un espíritu poético, pero también científico.

No obtuvo acaso diez diplomas (ninguno de los cuales le aportó el mínimo dinero), manifestando un don por la síntesis, la que encontramos en sus textos?. Este es el testimonio de Didier Dauvat, brazo

derecho de Latécoere: "Aviador, Saint-Ex lo era en verdadero sentido del término. No estaba dotado quizás de instinto para pilotear, no tenía el talento de Mermoz, pero volando con él sentía que piloteaba con su inteligencia, con su cerebro, metódicamente, como un matemático. Y no es una palabra vana, ya que tenía - aún sin otorgarle una importancia evidente a los aspectos estrictamente técnicos de su oficio - la manera de pensar de un ingeniero, de un sabio, casi más que la de un escritor, y me animaría a decirlo, de un novelista".

(Tomado de "Liberation" del Jueves 5 de mayo de 1994)

## SAINT-EX HOMBRE DE LETRAS

(Claudine Lesage)

Mucho tiempo prisionero de su leyenda de aviador, Saint-Ex desaparecido hace cincuenta años, retoma su verdadero lugar: el de un gran escritor. "Cien versos, quizás menos, bastan para el renombre de un artista, si son irreprochables...".

Nada se aplica mejor a Saint-Exupery que esta declaración de Maupassant en su prefacio de "Pedro y Juan". La obra dejada por el escritor -piloto es en efecto escasa: unos pocos volúmenes cortos- que se cuentan con los dedos de la mano- habrán bastado para que su nombre se encuentre en compañía de los más grandes.

Cuando desaparece en ese fin de julio de 1944, alcanzado por el tiro de una ametralladora enemiga y tragado su aparato por las azules aguas del Mediterráneo, apenas termina este su curso y roza la quieta superficie del agua, es que su piloto sube como una flecha, derecho al panteón de los personajes de leyenda. Es debido al misterio que rodea las circunstancias de su desaparición la que lo ha convertido en un ser inmortal, ya no tanto por su obra sino por su muerte la que deja liberada a nuestra

imaginación ese margen de lo desconocido en el que la misma nos hace penetrar a cada instante. Su vida misma, a la luz de este trágico fin, se vuelve pues ficción, una última obra de arte que nos cabe agregar a las que él escribió.

(...) "El hombre de acción era antes que nada un hombre de escritos, los escritos surgieron antes que el avión y la simbiosis fue perfecta, y ella se debe sin duda a la coincidencia con un fenómeno de la época: el sueño de salirse de la luz de la gravedad de toda una generación.

(...) Descubrimos, a través de los dibujos con los que ilustraba sus cartas y sus escritos, un Saint-Exupery lleno de humor, caricaturista, burlándose de los otros con respeto pero más a menudo incluso de sí mismo.

(...) "...Cien versos bastan..." escribía Maupassant.

No queda más, de ahora en adelante, que encontrarlos y deleitarse con ellos. ■

(Tomado de Magazine Litteraire Nro. 322 junio de 1994)

**LINEAS  
SUDAMERICANAS  
LTDA**



EMPRESA INTERNACIONAL DE CARGAS

Tels. 296614-296216-296294

Fax: (5982) 29 99 57

RICAURTE 866

**CRONICAS**  
DE NUESTRA CIUDAD

**1er DIARIO REGIONAL  
DEL SURESTE  
DEL PAIS**

REDACCION: RUTA 101 KM. 32 1/2

TEL. 039-82446

Solo los niños saben lo que buscan -dijo El Principito- pierden tiempo por una muñeca de trapo y la muñeca se transforma en algo muy importante, y si se les quita la muñeca, lloran.  
-Tienen suerte- dijo el guardaaguas.  
Antoine de Saint Exupéry



## ILUSIONES

**E**L sol se esconde tras los verdes pinos del otro lado de la ruta 101. Los automovilistas surcan veloces sin mirar dentro, la gente pasa cantando la "última de moda".

- A nadie parece importarles el ritmo interior de nuestra Escuela.

- No, a nadie no, mirá.

El muchacho, absorto, contemplaba los rojos edificios y el plateado techo, por entre el alabrado que separaba a los de "afuera" de los de "adentro".

Los ojos parecían querer verlo todo y todos los sonidos eran exprimidos por sus oídos.

Entonces pensé, mirando el cielo, que poniéndose rosáceo, completaba la belleza y asemejándose a un cielo de Dalí, qué el estar dentro es mirar lejos.

Y me sentí un poco ese niño. Me veía a mi mismo trepado en una vieja casucha construida por obreros para una refacción de la carretera. Desde allí miraba aterrizar aviones que eran para mí lo más grande y hermoso del mundo.

Esa casa era mi secreto, mi puesto de vigía no era aprovechado por nadie más que yo. Era mío.

Desde ahí soñaba, desde ahí imaginaba mi vida "cuando sea grande".

Tal cual el muchacho, soñaba con esas máquinas que atrevidas violaban las leyes naturales, con hombres que gozaban, pájaros humanos desafiantes y veloces. Era feliz en ese tiempo, pienso que por más cosas que le pasan a un niño, siempre conserva esa felicidad propia.

Volví de mi memoria y vi al muchacho arras-

trado por el brazo de un hombre, su padre supuse, quien en un castrador momento lo alejaba de sus sueños.

Y volví absorto a la imagen niño, y esas imágenes vuelven a mí como El Chico Carlo de la Señora América.

Aparecen nítidas y seguras las primigénias notas de sentimientos vivos para con mi amor al cielo.

Y también aparecen los destrozos, la dura maza sobre mi atalaya.

Se destruye mi ilusión y mis más preciados sueños. Como al niño le sacan con un brusco brazo su idea más pura de libertad, a mí me la sacaron.

Me destruyeron parte de mi vida, como la humedad de la pared, monitor de fantasías, borrado por ignorantes manos.

Pero luchemos, niño, por ser como aquel otro, por que los niños son los seres que valen la pena realmente, los de la pureza mas idealista, los de la ignorancia de maldad o del sadismo por la "racionalidad" de los mayores.

Ese otro niño, el de Rodó, buscó en el fracaso el resurgir de un nuevo triunfo, sacando lo positivo de la derrota.

Por eso, niño, no desesperes en la idea sublime de tu vuelo. Sigue volando en tus sueños, surca cielos en tu fantasía, y pronto el triunfo resurgirá en tu vida.

Se práctico también. Aplica todo, tampoco duermas solo en tus ideas, utiliza tu ideal siempre en ser un poco mejor para tu vida.

Libérate en lo alto, no te arrastres en la mediocridad, que solo empaña la vida del hombre, como tantos otros que ya están empañados.

Sigue tus ideas siempre.

Busca, lucha, sufre y quiere... y logra.

Logra la tan ansiada meta sólo quien fuerzas y tesón posee.

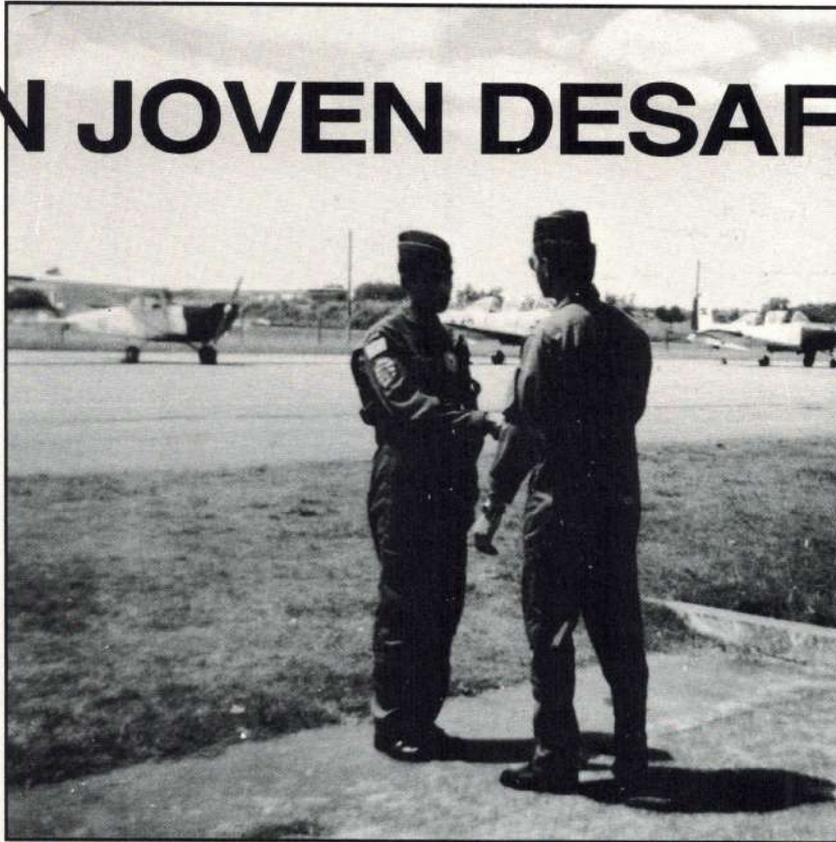
Tu ideal es inmenso, niño, vuela, vuela alto que no existe brazo que detenga tu ímpetu de libertad tan grande, y no hay tierra capaz de callar tu música mientras pueda una flor germinar en ella. ■

**CAD. 1º. A. LEAL**



**TIENDA**  
**Inglesa**

# UN JOVEN DESAFIO



**E**N un día del mes de enero, la jornada comenzó temprano en la Escuela Militar de Aeronáutica. La suave brisa matutina hacía que las verdes hojas de los árboles saludaran al brillante sol que nos mostraba, lentamente y cada vez más grande, su disco radiante de luz y calor.

Formados sobre una línea amarilla, potentes máquinas aladas, de espaldas al naciente, nos mostraban una mezcla de rojo ardiente y elegante blancura.

Frente a sus respectivos roperos y rodeados por ese aroma que caracteriza a la ropa que se utiliza por primera vez, 7 jóvenes nos poníamos nuestros verdes uniformes. Ellos eran idénticos en todo hasta en la insignia de borde rojo y centro azul y blanco que usábamos por primera vez, y que quiere expresar, en esa palabra de letras amarillas, la amistad y el compañerismo de unos jóvenes aventureros, los "FENIX".

En los dormitorios del curso se hacía notar una alegría y un nerviosismo muy particulares.

Bajando las escaleras, mientras nos cruzábamos con otro de nosotros que subía aún uniformado de licencia, tratábamos de recordar los últimos detalles de un largo y arduo curso de vuelo teórico que nos causó una sensación muy especial, mezcla de la alegría con la preocupación, las aspiraciones personales y el constante esfuerzo por saber cada día un poco más.

Como la vida, lamentablemente es así, las alegrías van acompañadas de algunas tristezas. Estas se debían a no tener a nuestro lado a algunas ilusionadas personas que no podrían alcanzar este ansiado anhelo.

Sin siquiera darnos cuenta estábamos en el Salón de 2º Año en Operaciones.

Frente a nosotros había 5 personas, que nos ayudarían a alcanzar una de las metas más importantes de nuestras vidas, aunque sea utilizando métodos muy especiales para que hiciéramos las cosas bien. ▶

*Mate a mate... Pura amistad*

## CANARIAS

LA MEJOR YERBA DEL MUNDO  
PANDO Ciudad Industrial

Brig. Gral. Juan A. Lavalleja Km. 30.500  
Tels. (0392) 2342 y 5750  
Fax (598392) 2401 - PANDO

Rondeau 1816 - Tel. 94 05 75  
MONTEVIDEO



Por un momento el corazón quiso salirse de mi pecho de tan fuerte que latía, cuando uno de ellos nos dijo -"ustedes tres, en 2 minutos en el 601".

En unos instantes todo lo que había aprendido en tanto tiempo, pasó a estar bloqueado por algo muy grande, fruto de los nervios y la emoción. Un poco después, un montón de sensaciones nuevas nos invadieron e ilusionaron. Nuestra aspiración se volvió obsesión.

En esa tarde, nuestros comentarios eran muy similares y la única actividad en el Curso era estudiar.

# JOSAN S.A.

## Todo para la Construcción

Gral. Flores 5109 - Tel.: 25 48 12

La mañana siguiente era muy parecida a la anterior, solo que esta vez ya teníamos una noción de qué, cuándo y cómo hacer las cosas aunque sea sólo en teoría.

Unos pocos días después, pensando que ya sabíamos todo lo que teníamos que saber, nos pusimos a comentar de nuestras "operaciones aeronáuticas". Unos minutos después, nuestras confundidas mentes no entendían como podía llevarse a la práctica ese conjunto de cosas que nuestros instructores hacían parecer tarea tan sencilla. Esa confusión que nos rodeaba era lo que nos asustaba y divertía a la misma vez.

La vida de la Escuela era otra completamente distinta a la que conocíamos y, por supuesto, esta nueva vida era la que realmente queríamos. Ella tenía sus cambios en la comida, el tiempo libre y el lugar de estudio de los Cadetes pero, esas cosas tan sencillas, creaban grandes variaciones en nuestra vida normal. Por supuesto, no faltó el superior que nos privara, al menos por algún tiempo, de tener esas pequeñas grandes cosas en nuestro convivir estival diario.

Vuelo tras vuelo, algunos más y otros menos, la alegría y satisfacción personal se hacían desbordantes, aunque nunca faltaba alguno muy decepcionado y triste por alguna lección no muy buena.

Todas las noches, antes de nuestro sueño, contá-

bamos nuestras hazañas. Hazañas que eran lo máximo para nosotros pero, sin embargo, no eran gran cosa. Alguien que suponemos nos saludaba después de espantar sus vacas en la arremetida de un padrón simulado de emergencia, un aterrizaje no muy suavemente realizado, un saludo cuando las cosas salen bien y otro cuando las cosas salen mal, y algunos fuertes y dolorosos incidentes de la vida, son algunas de las cosas que con seguridad nunca olvidaré.

Sin darme cuenta, una soleada mañana, un experimentado piloto estaba volando al lado mío para "simplemente ver como lo hacía".

Aunque ya era la segunda vez que lo hacía, esta vez bajé tranquilo y mis esperanzas se hicieron realidad; ya podía salir solo, y un poco más tarde lo hacía.

Traté de planificar todo porque esta vez yo tenía que hacer todo. Pongo en marcha y comienzo a rodar mientras, el resto, saludan amistosamente a mis compañeros de cuarto que, casualmente, volaron antes que yo.

Me coloqué en cabecera de pista y comencé a repetir todo, para dentro de mí, y junto con mi enorme satisfacción miles de cosas se me pasaron

por la mente. Todo gas, pie, 50...55...60, salió del piso. Estoy volando y, gracias a la gran confianza que me daba ese noble aparato, no tuve inconvenientes.

Nuevamente en tierra, recibí las "felicitaciones del caso". Ellas se dividen en dos partes: las protocolares y las que yo llamaría, "del caso".

Algunos de mis compañeros siguieron realizando el curso y lo aprobaron. Otros lo comenzaron a principios del mes siguiente.

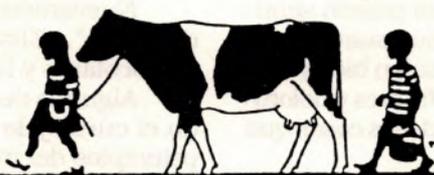
Los recuerdos de aquel verano seguirán resurgiendo en el vivir diario y seguirán dando satisfacciones por el resto de nuestras vidas.

Este escalón fue uno más de los que tiene la gran escalera de la vida y, así como éste, debemos saber superarlos en todo momento.

Para quienes no lograron superarlo, su escalera no termina ahí, solamente se desvía pero llegarán, tarde o temprano, al mismo lugar, con el ánimo de defender lo que es nuestro de aquellos que quieren dañarlo o corromperlo, con el mismo espíritu de servicio y afán de superación que caracteriza a todos los integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya. ■

**CAD. 2º (Av) ELIAS TORREGIANI**





Conaprole

**CONAPROLE**

*te acompaña*



## MI VUELO, MI QUERENCIA, MI VIDA.

**I**NTERPRETO el lenguaje de la vida. Camino. Atisbo a mi alrededor. Mido mis creencias mientras la sombra de un sentimiento vago se apresura inútilmente en una infertil tierra. Las semillas de los primeros sueños son gramilla que se arrastra por el suelo de lija y basura, de niñez e inmadurez.

Busco, busco e intento que en mí se forje el temple de un ideal sublime. Pruebo el semblante de mi tímida espada y creo por primera vez.

Abro con su filo el sendero de esta agreste y hostil maleza de cemento donde los hombres persiguen sus egoístas intereses.

Hiere el frío del odio, de la envidia y caigo. Me levanto y prometo no caer jamás ante la bravura indómita e irrespetuosa que blande contra mi frágil acero.

No es suficiente, no podrán contra mí porque soy otro. Soy de esos que sin resentimientos creen en el mundo. Soy de los que no dan quejas sin solucio-

nes. Soy el incólume Molle que agreden, pero arraigado con todas sus fuerzas a las entrañas de la nueva tierra, impide la caída.

No bastan mil agravios. Tampoco es suficiente que obstaculicen mi andar. Porque aunque mi corazón deba llorar lágrimas de sangre o la piel se erice de estremecimiento ante el golpe inmerecido, jamás cederé mi querencia.

Un Padre, un Hermano, un Amigo extinguieron su llama vital, pero aún así persisto. Inamovible mantengo mi postura sin pensar más que en sus legados, en sus herencias espirituales, en la riqueza eterna de sus mensajes.

De que vale culpar a la oscura muerte, si se defiende al más bajo nivel. Al nivel de los mediocres, al nivel de los cobardes. Talla nuestra existencia en amarguras. Se alimenta del dolor de los que amamos. La aborresco.

Sigo adelante por mi sendero, entorpecido por ▶



antiguas confusiones. Estoico me detengo. Planto mis sentimientos en la forma más erguida posible. Volteo la mirada en todas direcciones procurando esclarecer el itinerario de la vida.

Las preguntas ¿quién me las responde? ¿Podría ser yo el intérprete de mis propios pensamientos o

será un seductor placer de una razón imparcial?

¿Quién controla este mundo? ¿Pasión, ambición, dinero, placer? ¿Qué linaje enardece nuestras aspiraciones?

No se, quizás el amor, no se.

Veo, escucho. Aprendo y mi ignorancia acrecienta al tiempo que descubro lo ilimitado de la



**CASA DE GALICIA**

**Policlínica LUGO**

Avda. Italia y Bolivia - Tel. 60 37 10

**Comenzó a funcionar el Viernes 6 de Mayo**

*con las siguientes especialidades médicas:*

- \* MEDICINA GENERAL
- \* PEDIATRIA
- \* GINECOLOGIA
- \* CARDIOLOGIA
- \* OTORRINOLARINGOLOGIA

**Emergencia las 24 horas del día**

*Otros Servicios:*

- \* DESPACHO DE MEDICAMENTOS
- \* DESPACHO DE ORDENES MEDICAS
- \* ARCHIVO CLINICO
- \* AFILIACIONES
- \* VACUNAS Y CURACIONES

**La Gerencia**



sabiduría humana. Entiendo cuan escaso es mi conocimiento a comparación de lo que aún no logro conocer.

¿Adónde voy?

Continúo en mi caminar solitario. Sigo pernociando hasta hallar en la calma de las estrellas, una noche de inspiración y respuestas.

¡Ahora sí lo veo! El cielo, mi cielo. ¿Cómo encontrar en la tierra tanta felicidad si es allí arriba donde los pájaros humanos fecundan sus aspiraciones? Es allí, en la conquista del espacio, donde se es realmente uno mismo.

Mis manos ya no se lastimarán intentando escalar sólidos muros para ver más lejos, porque la distancia no la he de medir más en la seguridad de la tierra. La sentiré allí arriba, "En el vuelo".

¡Oye! Agudiza tus oídos, centra tu mirada y verás más lejos que los seres normales. Que esos a los que la montaña les impide conocer la belleza y plenitud de la vida. "Gaviota que ve lejos vuela alto", dijo Juan.

Vuela, vuela, vuela y verás aquellos ideales en los que crees. Aprenderás de la vida. Sentirás el placer de abarcar con tu mirada el entorno que hace

a nuestro mundo. El mundo de los hombres. El mundo que debemos conquistar día a día. Ese que le dio un amplio sentido a la casta que antaño creamos para contribuir a la marcha de la vida.

Lucharé para que no se extingan mis deseos, porque el vuelo es el que fortalece mi gran espada. Es el que explica mi existencia. Es a quien le debo mi vida.

Volemos juntos. ■

CAD. 1ro. R. GUTIERREZ.

*A. Bertolotti*  
FUNDADA EN EL AÑO 1894

**IMPORTADOR: CORTA CESPED "CASTELGARDEN"  
DE EUROPA**

**4 MODELOS:** 1 HP y 1,5 HP eléctricos.  
3,75 HP a nafta y 3,75 HP a nafta con tracción.  
Todas con recogedor, máximas seguridades y  
un precio que asombra.

**25 DE MAYO 841. PANDO  
AVDA. URUGUAY 782 - MONTEVIDEO**





## CONCURSO REVISTA "ALAS"

**T**RAS haberse ausentado durante dos años, el Concurso de Revista "ALAS" renace nuevamente con el fin de incentivar y promover el interés artístico de la aeronáutica dentro del Cuerpo de Alumnos de la E.M.A.

Las disciplinas actuantes debían contener un depurado valor aeronáutico y competirían en las tradicionales tres disciplinas: Literatura, Fotografía y Dibujo. Luego de vencido el plazo de entrega, los trabajos serían recogidos para ser presentados ante el jurado. La regla más importante aludía al anonimato

de las autorías en los trabajos expuestos para que de esa manera los jueces pudieran obrar con la más estricta imparcialidad y conviniendo hacer merecedores de los premios a los auténticos ganadores.

Creemos que la mayor importancia de concursos como estos recae en la posibilidad que se le brinda al Cuerpo de Alumnos de poder medir el claro significado aéreo que ahonda en el interés y las vivencias del Cadete, pero principalmente obsequiarle trascendencia a lo que realmente nos enorgullece: el VUELO. ■

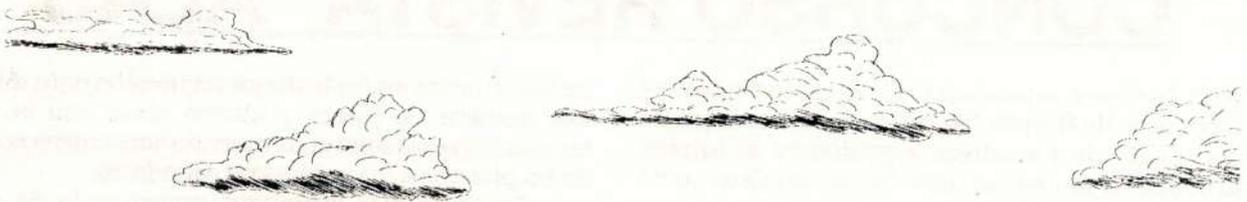


**DALBEX LTDA.**

IMPORTACIONES - REPRESENTACIONES  
DISTRIBUCION

CERRITO 573 - 575  
MONTEVIDEO - URUGUAY

TELS.: 95 91 91 - 95 73 19  
FAX: 598-2 96 13 39  
TELEX: PRODAL UY 26378





## ENTRENADORES (2da. PARTE)

**C**OMO comúnmente se dice; "lo prometido es deuda", y para no ser deudores de nuestros lectores, ésta es la segunda parte de "Entrenadores".

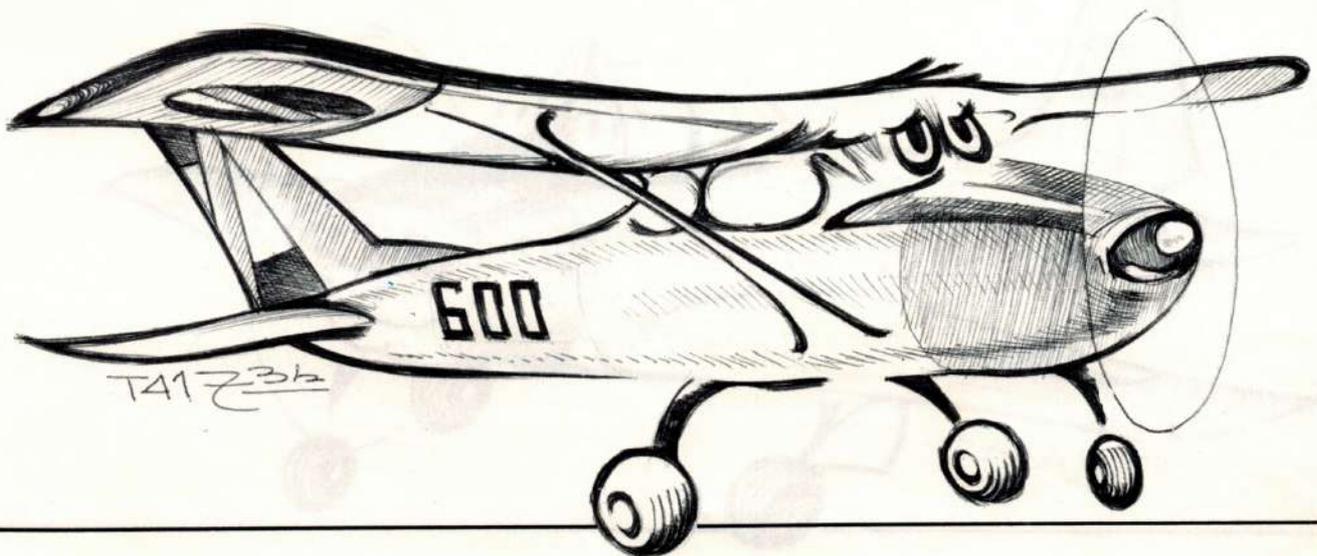
- Al crearse la Fuerza Aérea el 4 de Diciembre de 1953, la Escuela Militar de Aeronáutica (E.M.A), contaba en esos momentos con aeronaves de entrenamiento PT-19, AT-6 y PT-26 que cumplían con los requisitos para un entrenamiento primario y secundario de los futuros Oficiales de la F.A.U, sin embargo la aviación es una disciplina en constante desarrollo tecnológico por lo cual su material de vuelo fue cambiando con el devenir de los años (DH-"Chipmunk", 1955-1960), pasando a tener en la actualidad aviones T-41D y T34 A/B, los cuales

mantiene así un buen nivel de entrenamiento.

PT-26 -Estos aviones arribaron a nuestro país en el año 1946, los mismos eran idénticos en diseño y construcción a los PT-19, con la salvedad de poseer carlinga deslizable sobre las dos plazas y poseer un motor con más potencia.

T-41D -En 1969 llegó la primera partida de estos aviones a nuestro país siendo adjudicados de inmediato a nuestro Instituto.

Construidos por la Cessna Aircraft de los EE.UU, el "TECU" es un avión monomotor de ala alta, de tren triciclo y fijo y de construcción enteramente metálica. En 1971 se reciben dos más, alcanzando un total de siete aeronaves numeradas del 600 al 606.





Actualmente los cursos de selección de Alumnos Pilotos en estos aviones, siendo en ellos en el que el Cadete Aviador realiza su primer vuelo solo.

T-34A/B -El avión designado militarmente "Mentor T-34A/B" fue fabricado por la Beech Aircraft Corporation de EE.UU. Ha sido diseñado para soportar las exigencias inherentes a un avión de entrenamiento primario y al mismo tiempo preparar al Alumno Piloto para la transición a aviones mas pesados y veloces ya que posee muchas de la características de vuelo y sistemas de operación de los aviones de alta performance.

El primero en llegar a nuestro territorio fue un T-34A al que se le adjudico la matricula F.A.U 650, en el año 1977. Un año más tarde arribarían a

nuestro aeropuerto en un avión de carga CL-44 perteneciente a Aero-Uruguay, treinta T34B (ex U.S NAVY).

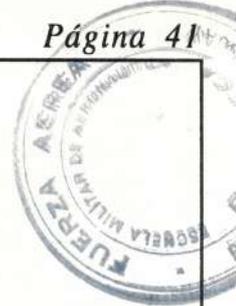
En el año 1991 arriban a nuestro Instituto dos T-34A (ex Ejercito del Aire Español), matriculados como F.A.U 633 y 644 de un total de 17 aeronaves donadas por el gobierno de España.

Actualmente con más de una decena de T-34A/B el Instituto brinda a sus alumnos los cursos de transición, acrobacia, formación y navegación. Estos "veteranos y nobles" aparatos son la "vedette". ■

**CAD 2º (Av) E. ACOSTA.**  
**CAD 2º (Nav) A. ARCAUZ.**



# ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE



**C**UANDO inmóvil, en aquella fresca mañana, mientras el alba rayaba la pista de vuelo y una suave brisa acariciaba el húmedo césped de los alrededores, volteando las páginas de la historia me encontraba yo.

El corazón palpitaba incontenible de un extraño pero comprensible sentimiento. De pronto, a unos cuantos metros de la cabecera de pista, avanzaba desafiante y aguerrido uno de esos pájaros mecánicos a los que tanto respeto y veneración les guardaba.

Al poco tiempo el creciente silbido del roce entre las alas y el viento tornóse resquebrajante. La tierra temblorosa expidió una enormidad de despavoridos animales que se alejaban sin rumbo preciso. Un rugido fulminante sobrevoló a poca distancia de mí. Una inmensa águila gris, con sus envolventes alas, sus afiladas garras, su pico certero, pequeños pero agudamente centrados ojos, siempre hostiles y dominantes en las alturas. Esa grácil y perfeccionada saeta camuflada se desvanecía segundo a segundo recobrándose así la majestuosa calma matutina de un nuevo y bello día primaveral.

Años pasaron ya, sin dejar de recordar aquellas mañanas en las que asistía a la base, ansioso de ver partir un águila más en misiones para mí desconocidas.

El libro aquí termina y soy yo nuevamente, en la línea de vuelo, con mi mono color verde aceituna, el paracaídas de emergencia en los hombros, esperando instrucciones para una próxima misión.

Lo he logrado me digo, mientras jactado de orgulloso júbilo sirvo complacido a la misión eterna de la Fuerza Aérea. Y recuerdo con lucidez el Juramento de Icaro: "Si se me confiare un aparato de guerra, me batiré a cara descubierta, llevando en alto el emblema y las insignias y amaré al enemigo como a un hermano".

Hoy somos parte de esa universal idea vanguardista. El linaje de los héroes se extiende desde tiempos remotos. Distinguido cuadro al que solo acceden los elegidos. Solo aquellos que responden a un ardid desinteresado y próspero. Aquellos que, como Juan Salvador, aman la libertad y buscan incesantemente la perfección y el significado puro del verdadero amor a la vida. O quizás como El Principito, que sin hallar la sabiduría en lo material, encontró la esencia del todo en aquello invisible a los ojos, pero de absoluta nitidez al corazón.

En estos ideales se forjan los parámetros de la existencia.

Por ellos se alimenta la tradición de nuestra insignia y el pabellón nacional que orgulloso y flameante abraza a Eolo, dios de los vientos.

Recuerdo la voz pausada y tierna de mi padre. Su serena postura, cuando observándome como nunca e irradiando experiencia de sus brillantes ojos se sentó junto a mí. No he de olvidar jamás sus sabias palabras; el legado más profundo de su vida antes de partir para siempre.

De un cofre en que guardaba sus más ricos y



extraños recuerdos extrajo un arrugado papel, añejado por el desuso pero sin duda de un excitante contenido. Volteó su vista y enfrentando la con la mía expresó: Hijo, recuerda y jamás olvides que la cosecha a recoger es justa medida de lo que hayas sembrado, y de ti depende el futuro. Ahora escucha: "A ti, estela de sabiduría, que de tus funestas ambiciones te llevas de nuestra propiedad a tan preciado don como lo es la vida, Tú, que sin dar tregua alguna, abarcas con tus grandes brazos y arrebatas el don espiritual de las personas". Sin piedad ni juicio. Tanta pena llevas en tu existencia que las huellas por ti trazadas jamás se borran ni las descarnadas heridas cicatrizan.

Porque en tu seno llevas la pesadez del mundo. Porque tu misión irascible es reducir a cenizas lo que en un tiempo fue materia y alma. Tan malvada y tan sabia. Eres el punto final de una vida escrita en el papel de la materia y la pluma del espíritu humano.

En mi vida esperaba que del sacrificio se gestase el más sublime de los anhelos. Desde allí surgió un reñido debate. La lucha por los ideales más nobles desencadenado entre la vida de un piloto y su inextinguible desafío, la muerte.

Oí que desde el celeste inconmensurable, teñi-

do por el inmenso astro de fuego, el rey de penacho radiante me llamaba.

Allí te encontré, ave de mil reminiscencias, y observé tu perfecta silueta mientras dormías impertérito en la noche.

Asemejándote al Fénix resucitado de entre las cenizas, con tu alas extendidas, omnisciente y todopoderoso. Gimiendo en las envolturas de la helada niebla que irrespetuosa hiere tu fuselaje y te invita al llanto de la soledad. Acariciaba tus alas que te hicieron parte de mi propia vida, jactándome de una extraña pero por demás agradable sensación de regocijo. Una suave y grácil voz que desde el interior me engrandecía de placer infinito. Todas ellas, sugestivas vivencias que no dejan dudar ni por un instante cual es el rumbo cierto, el sendero que nos conduce a la beatitud humana.

Cuando te veo en manos de un camarada y aletargado me cuestiono: Por qué no soy yo el que te acompaña en las alturas en vez de oírte rugir con tus agresivas pero nobles fauces de león hambriento?

Por ti, pájaro mecánico, mis ojos brillan y el corazón late incontenible. Juntos, escalando los peldaños interminables del espacio sin fin.

Y contigo, muerte, pretendo batirme en interminable duelo. Te desafiaré hasta que pueda compren-

# RESIDENCIA ANCIANOS

## "LE SEJOUR S.R.L."

*Canelones 2368 - Tel.: 78 57 27*

Dirección Médica  
Habitaciones Confortables  
Calefacción  
Diets Supervisadas



der el método que utilizas para poder sobrellevar tanta pena en el alma. Tanto dolor por aquellos que amamos y que para ti son solo unos más en la extensa lista de la historia.

Aprenderé de los tuyos, de los que conservas a tu lado, ese profundo secreto. Esa sapiencia que emana de tu ser. Esos camaradas que fueron, son y aún serán nuestros camaradas.

Malvada te he de llamar porque arrebataste la antorcha de la vida a aquellos que forjaron nuestro camino inicial. Porque de sus enseñanzas nació en cuerpo y alma el amor al vuelo. Ellos eran parte de nuestra creencia. Pero aún así te he de llamar sabia. Te respetaré, pues de tu presencia nace la inmortalidad de los hombres. Porque el sendero que dejaron en la historia los instructores de nuestros instructores son el legado de la descendencia que hoy mantenemos en viva llama. Son ellos la mística de la experiencia, la lección perpetua que nos aleja del error y nos perfecciona día a día.

Sin ti la tradición no continuaría ni la savia joven tendría cabida en el presente y en un futuro. Por ello te reverencio, Oh magia, que llenas de gloria a los grandes y haces desfallecer en claro juicio a los pequeños!

Si algún día dejaste que en tus garras sucumbiese la vida de un aviador de los nuestros, es porque llenas de blasón su obra.

Cuando al alzar nuevamente mi vuelo. Cuando el empenaje de mi amigo refleje la pura plata que el astro rey le regala. Cuando por la noche mi silueta contraste con la luna te recordaré, y volveré a recitar nuestra oración: "Dichosos aquellos que por un ideal profundo y sincero, peligran su existencia en perseverante afán de superación.

Ellos son los locos sabios, que aunque pereciendo en la acción; llenan páginas de gloria tan certeras y nobles, como dejar la vida en el vuelo por amor a una Nación". ■

**Por el Hijo del Viento**

**LAUFER S.R.L.**

**Proveedor  
de Servicios**

Teléf.: 58 50 96

# SE LO ASEGURAMOS

Aseguramos todo.  
Para todo el mundo.  
Es nuestro deber.  
Es nuestra vocación.  
Desde 1912.



BANCO  
DE SEGUROS  
DEL ESTADO

Del interés de todos



## INTERCAMBIO DE CADETES 1994

**E**n el período comprendido entre los días 5 y 13 de Julio, se llevó a cabo el segundo intercambio de Caballeros Cadetes entre la Academia da Força Aérea de la República de Brasil y, la Escuela Militar de Aeronáutica de nuestro país.

En ese breve período de tiempo, dos Señores Oficiales y cuatro Caballeros Cadetes de nuestra Escuela, concurren invitados por la Academia da Força Aérea (A.F.A.), a compartir con sus pares de la Nación hermana, sus instalaciones, su forma de vida, y su singular sentimiento de camaradería, que acerca de manera muy especial desde hace un largo tiempo a nuestras Fuerzas Aéreas.

Para ello partimos una fría mañana desde el Aeropuerto Internacional de Carrasco, a bordo de un C-95 Bandeirante, con destino al Aeropuerto de Porto Alegre, para cumplir con los requisitos migratorios del país vecino, y luego sí, directo al Aeródromo perteneciente a la A.F.A.

Al llegar fuimos recibidos por una comitiva de Sres. Oficiales, presidida por el Sub director de la A.F.A., el cual nos brindó la bienvenida al Brasil y a

la Academia propiamente dicha, y nos informó que por algún error probablemente de comunicaciones, ellos nos esperaban tres días antes, al igual que lo hicieron con el resto de las delegaciones invitadas.

Como las demás delegaciones; Estados Unidos de América, Portugal, Chile y Argentina, se encontraban en Río de Janeiro y no volverían hasta dentro de tres días, el Comando de la A.F.A. había elaborado un itinerario especial para nosotros y posteriormente nos reunimos con el resto de las delegaciones.

Es así, que luego de cumplir con los protocolos que implicaba la actividad que estábamos cumpliendo, se nos dio un briefing en el cual se nos enseñaba un poco de su historia como ser que la Academia en sus inicios, llamada Escola de Aviação Militar y Escola Naval, se encontraba ubicada en Campo dos Afonzos en Río de Janeiro y, con el aumento de la ciudad de Río, aumentó de igual forma el tráfico aéreo de la misma, volviéndose sumamente dificultosos los vuelos de la entonces Escuela de Aviación Militar y Naval.

Es por ello que en el año 1941 se comenzó a buscar un lugar que albergara una nueva Escuela. ▶



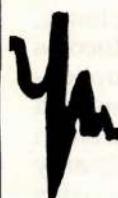
Para ello una comisión dividió en zonas el territorio brasileño excluyendo solamente la región del Río Amazonas y la parte más al norte del Estado de Mato Grosso, por ser muy inhóspitos para la vida.

Las principales características que debería reunir el campo por ejemplo eran: buena altura, condiciones atmosféricas que permitieran volar la mayor parte del año, vías de comunicación, proximidades de ciudades importantes, lejos de fronteras extranjeras, y buenas posibilidades de defensa.

Por ello se eligió una zona en el Estado de San Pablo, que es donde se encuentra actualmente la A.F.A. desde 1971.

En el presente la A.F.A. se encuentra a doscientos kilómetros de la ciudad de San pablo, posee un área de 6576 hectáreas, edificada, 215.246 metros cuadrados, para su auto abastecimiento cuenta con : una estación para el tratamiento de agua con capacidad de potabilizar seis millones de litros de agua por día, una estación de energía eléctrica, 41 kilómetros de tendido eléctrico, 23 kilómetros de tendido telefónico, 50 kilómetros de caminos, un minimercado, una farmacia, una Escuela Primaria, una Escuela Secundaria, dos Jardines de Infantes, Estación de combustible, un Hospital con 27 camas y quirófano, una oficina de correos, una agencia del Banco do Brasil, dos cines, tres clubes sociales, un mini estadio de fútbol, un gimnasio polideportivo, una línea de ómnibus entre la Academia y la ciudad de Pirasunnunga, ubicada a 9 Kilómetros, son unas de las tantas facilidades que posee la A.F.A. para los que viven dentro de la Academia y sus familiares.

El sector del cuerpo de cadetes posee tres edificios donde albergar a sus alumnos, uno para 1er. y 2do. año, otro para 3er. año y otro para 4to. año, con una capacidad para albergar 1100 cadetes de los


**TIENDAS  
TARAN**  
LIMITADA

LO MEJOR EN ROPA Y CREDITOS  
 HASTA EN 4 CUOTAS  
 SE ACEPTAN TODAS LAS TARJETAS

AVDA. ARTIGAS 986

P A N D O

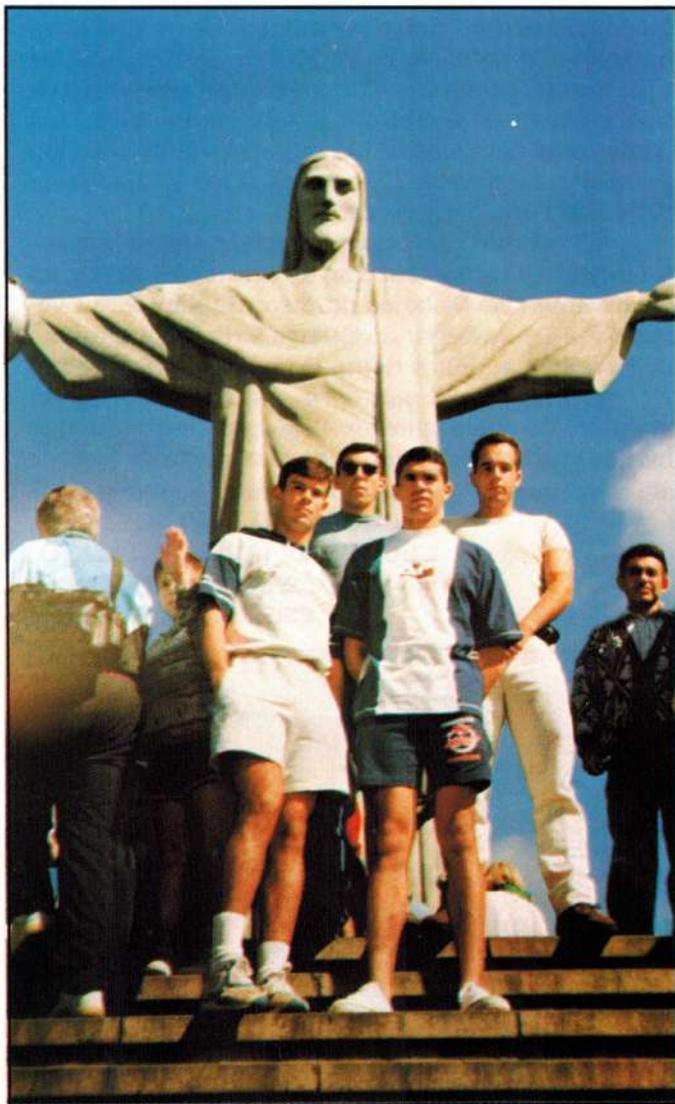
TEL.: (0392) 2770

cuales en la actualidad llegan a ser aproximadamente 440, debido al recorte en los presupuestos, pero igualmente se mantiene en excelentes condiciones, el resto de las habitaciones debido, a que en el futuro cabe la posibilidad de volver a tener un cuerpo de alumnos de 1100 personas.

La parte que sería la jefatura de Estudios posee: 27 aulas, 7 laboratorios (ciencias e idiomas), 1 biblioteca, 1 salón de informática con 25 computadoras, un salón dedicado a la enseñanza de la mecánica del T-27 Tucano, además de sala de profesores, y salas diversas.

La zona de operaciones está dividida en dos partes, una para la instrucción de los tres primeros años de cadetes, para los cuales cuenta con, una pista (02-20 de 1300 metros), setenta aviones T-25 Universal, salones de enseñanza, de briefing, de pilotos, de aeródromo, de ayuda a la instrucción, etc.

Esta zona la utilizan los cadetes de primer año,



los cuales realizan un curso de unas 15 horas, los de segundo año, 25 horas y tercer año unas 75 horas. Dicha área se encuentra en la parte Este de la A.F.A..

La parte oeste utilizada por los Cadetes de cuarto año cuenta con salones igual que la parte este pero a diferencia posee, dos pistas paralelas con un gran número de ayudas, las que posibilitan que allí se puedan realizar aproximaciones instrumentales y nocturnas, por ejemplo.

Para la instrucción de Cadetes de cuarto año, poseen alrededor de sesenta aviones T-27 Tucano al igual que los T-25 Universal de fabricación brasileña.

Asimismo posee helicópteros (SAR-TRANSPORTE-INSTRUCCION DE OFICIALES), C-95 Bandeirante, Piper Séneca de fabricación brasilera para enlace de Comandos y administrativos, y esta parte de la A.F.A., alberga a la mundialmente conocida Escuadrilha da Fumaça.

Luego de conocer donde nos encontrábamos participamos de lo que sería una extraña formación para rancho, para nosotros extraña debido a que en ella interviene todo el Cuerpo de Alumnos incluido el Director de la A.F.A. que ostenta el Grado de Brigadiero do Ar (Brigadier General) para nosotros, en esta formación se realiza el relevo de Cadete de Día (Oficial de Disciplina para nosotros y es cumplido por un Cadete de cuarto año), finalizando la misma se lleva a cabo el izamiento del Pabellón Nacional y un desfile por la Plaza de Armas en dirección al comedor de Cadetes.

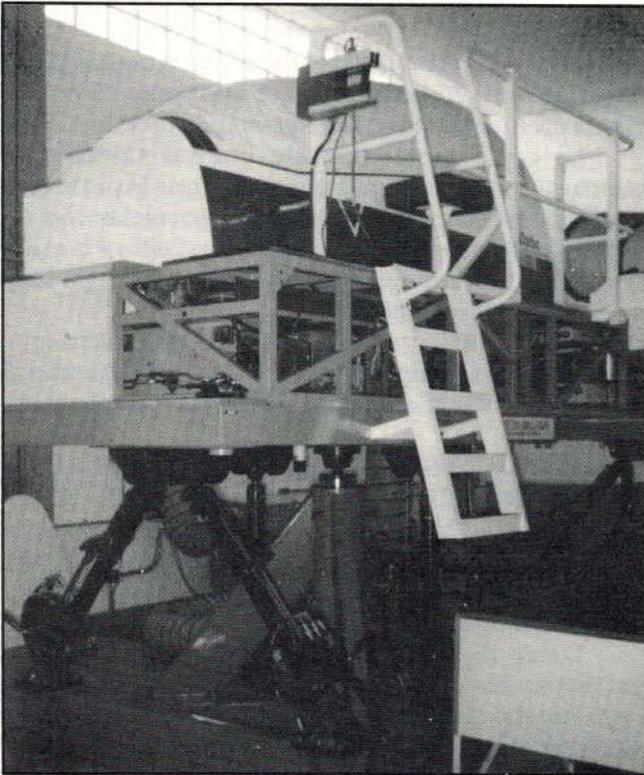
Finalizada la formación en honor a la Delegación de la E.M.A., una formación compuesta por un T-25 y un T-27, nos deleitaron con una impresionante demostración de maniobras que incluían formación, acrobacia en formación, acrobacia como solistas a baja altura, demostrando las notables performances de ambos aviones.

En el segundo día de estadía se nos llevó a conocer la ciudad de Riberao Preto, y la vecina

**TAMMARO**  
— ILGER S.A. —

JUNCAL 1429 - Tels.: 95 99 15 - 95 99 25  
FAX: 95 64 49

Medallas - Trofeos  
Placas - Grabados  
Sellos de goma



Pirasununga, en las cuales practicamos nuestra mezcla de español-inglés y portugués, y la gente muy amable, hacía lo posible por entendernos.

El tercer día nos tocó volar en el T-27 Tucano, en él practicamos: acrobacia, acrobacia en formación y formación, comprobando las altas y notables características de la aeronave pero ésta vez de nuestra propia mano.

Gracias a la compañía del Teniente Silva Pintos y los Cadetes Tanaka y Cavalieri, que de tanto en tanto, oficiaban por decir de alguna manera de traductores, nosotros, empezamos a hablar en portugués haciendo nuevas amistades dentro y fuera de la A.F.A., empapándonos un poco más de la vida íntima de esa sociedad, viendo que la diferencia de idiomas no es una barrera para relacionarse, y nosotros tratamos de responder a las múltiples preguntas que nos hacía la gente sobre nuestro país, nuestra Fuerza Aérea y nuestra Escuela mayormente, cumpliendo así con uno de nuestros principales objetivos, el de hacernos conocer un poco más.

Por la noche arribaron las otras delegaciones, nueva gente, nuevas formas de vida, distinta formación, distinto idioma, pero el amor por una misma forma de vida y un mismo sentimiento aeronáutico, hicieron que rápidamente una nueva amistad se formara entre todos nosotros.

Todos juntos fuimos invitados a participar por la mañana siguiente de la fiesta de entrega del Espadín a los Cadetes de Primer Año, y por la noche el baile por el mismo motivo, en el cual corroboramos

que el idioma no es impedimento para relacionarse con otras personas (en especial si son del sexo femenino).

Al día siguiente se produjo la partida del resto de las delegaciones y particularmente sentimos una gran tristeza por la partida de estos nuevos amigos, con los cuales además del amor por el aire compartimos fervientes partidos de basquetbol y fútbol en los cuales pusimos de manifiesto nuestra "garra charrúa", donde lo importante nunca fue el tanteador sino la amistad que allí nació.

Producida la partida de las otras delegaciones, nosotros permanecemos dos días más allí y aprovechamos para despedirnos de nuestras amistades en Pirasununga y recorrer todos aquellos lugares que habíamos conocido y algunos que no también.

Los últimos dos días pasamos en la ciudad de Río de Janeiro en la cual visitamos los lugares típicos como ser: el Corcovado, el Pan de Azúcar, una recorrida por la zona de playas, shoppings, espectáculos nocturnos, y algo para nosotros de una gran importancia como lo es el Museo de Aeronáutica ubicado en Campo dos Afonsos el cual posee cerca de una centena de increíbles máquinas de vuelo, las cuales nos lleva desde los orígenes de la aviación brasilera, pasando por una réplica del 14-bis hasta un T-33, T-37, o el primer C-95.

Allí mismo pudimos ingresar al hangar de mantenimiento y reconstrucción de aeronaves en el cual observamos los trabajos de restauración de un vetusto P-46 de la Segunda Guerra Mundial, y símbolo de Brasil en aquellos tiempos en cielos europeos.

Al finalizar nuestra corta visita y haciendo un balance, decimos que fue una experiencia la que hemos vivido, que quedará en el corazón de los que allí estuvimos y que seguramente nunca se borrará. ■

**CBO. HRIO. (AV) M. LOPEZ.**  
**CBO. HRIO. (AV) C. DO MATO.**  
**CAD. 2º. (AV) G. FRANCO.**  
**CAD. 1º. M. SUAREZ.**





## RECORRIDA

|| OS viejos camaradas no se crean. Si se planta un roble, es inútil esperar cobijarse bajo sus ramas."

Saint Exupery. Tierra de Hombres

Más que la torta en sí, le angustiaba que su madre se la hubiera entregado recién salida del horno en trozos que luego acomodó en el portafolio junto con su ropa blanca. Formado frente a la guardia mantenía su posición de firme en tanto el Sargento Honorario hurgaba intimidades. En el dormitorio, antes de sacar toallas y camisetas, puso la mano entre ellas intentando recuperar la tibieza perdida. Se acostó en silencio. El cuartelero, con trescientos días más de antigüedad, lo miraba desde el contraluz de la entrada imponiéndole su cargo. Amaneció frío y lluvioso. Como todos los lunes el Comandante de Guardia estaba convencido de su mesiánica condición de militar. Fantasma detector de "Spicas" por rondines soñolientos. Zapatos de goma de exagerada divergencia. Larga nariz, "SONAR" de mates sumergidos por clases suicidas. Aliento de alambique. Ayudante de verdugo en las mesas de geometría y matemáticas. Mesaba los cabellos buscando la prueba de que el agua no había pasado por ellos. Cuellos sin corbata por debajo de la

búfanda. Una cabeza sin polí. Después corrió a tender camas, lustrar bronce, alinear sillas, sacar polvo del techo del ropero. Cuando amanecía corrió hacia los salones salpicándose entre charcos. Sobre el mediodía despejó. Corrió hacia los cursos. Y al empezar la tarde corrió pesado de regreso al tedio. Estacionó el auto y caminó por los lugares prohibidos.

Rodeó la sala de link, salió a la Plaza de

Desde 1957 Brindando Soluciones

BARRACA  **5 ESQUINAS**

DE TODO PARA LA CONSTRUCCION

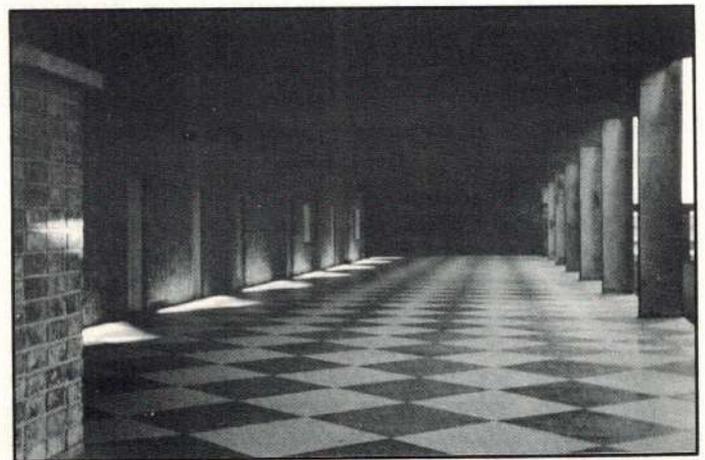
**FELIX F. IRIARTE**

Fco. DE MENEZES y Dr. CESAR PIOVENE  
Tels. 2565 y 2329 - Fax 562 - PANDO

Armas. Abrió la puerta de cedro con una sensación sacrilega. El perfil era el mismo y los hombros cargados y el mechón rebelde que se acomodaba con la mano cuando se descubría. Caminaron bajo los árboles que no imaginó tan crecidos. Atravesaron corredores monásticos de ladrillos húmedos. Un esguince, contestó desde la cama. Lo vio el médico. Mañana me levanto. Era jueves. Cuidese. Buenas tardes. Y lo miraron todos admonitoriamente. Como si estuviera haciendo "bicho". Habían adquirido derechos sobre el banco de bedelía donde la pared reflejaba un sol tibio. Viniendo desde el tres por cuarenta los clases de mono eran menos virulentos que con escuadras, más sensibles a las miradas admirativas. Siempre lo sobresaltaba el grito desaforado de atención. Privilegio adquirido, muchas veces, por el hecho de esperar. La vejez no debería ser un derecho que ganamos porque simplemente nos alcanza. En "Operaciones Nueva" las figuras volvieron a moverse. La piscina vacía formaba otra generación de arquitectos. En algún lugar imaginó el pozo de aceite. Acarició la cabeza peluda por debajo de la cama. Cuando sacó las piernas fuera de las sábanas le puso las patas sobre las rodillas y le pasó la lengua por la cara. La estufa calentaba el plato con agua y semillas de eucaliptos. Corrió las cortinas. La niebla cubría las palmeras próximas al club de oficiales y no abandonaría el Yi hasta el mediodía. Volvió a la cama. Con un suspiro la sintió hacerse un ovillo sobre las baldosas. No se detuvieron en las arcadas de los viejos cursos donde el verano arrancaba a los tirantes un aroma resinoso. Todavía pueden recuperarse. Hasta hace poco jugábamos. Las redes, el polvo de ladrillo es caro. El Jefe de Cuerpo, de patillas entre canas, tiene una mirada franca. Y una elegancia necesaria. Cada vez que aterrizaba temía que alegría de cachorra, la llevara a pasar por debajo de la hélice. O provocara el espanto del atildado Jefe de Briga-

da, al aparecer sorpresivamente en su camino. Pero siempre lo esperaba. Aún al tardío regreso de las sanitarias o después de las horas de capota. No, esa es la panadería. La lavandería es aquella. Si claro, el rondín fondo.

Lo de la polaca es ahora una huerta. Se sonaba la nariz y encogía los hombros señalando los edificios con el pañuelo en alto. Trepó virando. A esa hora del verano cuando las ranas comienzas a vencer las chicharras. En "El Sauzal", bajo un coronilla ya sin sombra, la vio. Dejó caer las alas sobre la diminuta figura, la perdió en la trepada, la encontró al aflojar el bastón en el invertido y se la llevó el sol al reflejarse en el plexiglass. Los árboles crecían hacia la guardia empequeñeciendo el jardín. Enfrentaba la diagonal de la ruta esperando la llegada del ómnibus. Las visitas. La salida de la licencia. Ya no se utiliza. Sintetizó el Mayor. A su lado el pañuelo volvió a salir del bolsillo. La llovizna de los altos cumulus no favorecía su alegría. En la torre, con muchas manos de cal, aún se reconocía el cuadrículado rojo. Quéde-se otro año se va a arrepentir. La elección era suya. Pero los caballeros templarios, magníficos y anónimos bajo el yelmo blanco, eran una atracción irresistible. No tardaría en descubrir que también eran hombres. Acomodó con dificultad la media pala en el asiento trasero arriba de libros, camisas, un mono grasiento, un par de guantes y la campera con cuello de piel. Se puso los Ray-Ban. Ella saltó a su lado. Atravesando el puente acomodó la cabeza sobre su regazo y durmió todo el viaje. La bandera la pasamos para los jueves. Retrospección emotiva sólo comprensible para cincuentones. Una vez autorizados se dedicó a compensarlo. Venía del norte. Solo. Ni ladero, ni farolito. Prendidas las luces de los tanques. Liviano. Cruzó las pistas. Los vio parados frente al "Grupo". A esa velocidad no le alcanzarían las críticas. Lo dejó correr hacia los lagos. Se despe-gaba de su tope la aguja del liquidómetro. Viró para inicial. Todavía "le quedaba" para un padrón cerra-





do. Se acercaron macizos. Anchos de espaldas. Abrazó a los cavernas graníticos. Respetuosos. Hoy es su cumpleaños. Lo felicito. Y yo tantos. En una semana queda pronto. Como en Trouville mi Comandante. Y el traje de baños con la bandera norteamericana. Como se acuerda. Así que era para un duelo. Eso decían. El lugar era un poco chico. Especie de esgrima de bolsillo. Pero había "agarrado" bastante. Usaba la toma francesa para la espada. Quien lo hubiese dicho. Y nos quería hacer entrar por la puerta de atrás. En general que la escuela entra por Garibaldi o se retira.

Desde el verde impoluto de su mono le dijo. Te olvidaste de los guantes, no trajiste carta y la cartilla no era tuya. Intentó defenderse. Pero era local. Todos los vuelos son iguales. Esta era una inspección. Usa botas. Tengo que informar. Aspiró profundo el aroma de la Kerosina. Se miró su propio mono. Grasiento y roto bajo el "anti-g". Oloroso. Pero le gustaba así. Envuelto en una aura celeste el "Thunderbird" se alejó por la planchada. Un sonido chirriante, como la sierra metálica, venía desde los talleres. Eran viejos osos a quienes les costaba creer que hubiésemos crecido. Cuídese ese resfrío. Si, si. Pero es alegría. Maestro. De lejos parecía más joven que otros. Aristocrático. Atusando su bigote pelirrojo. Se acercó ágil como su famoso pariente vencedor de Rommel. Como en duras jornadas de cross-country cuando trepaba a la torre y con potentes largavistas controlaba el suplicio. Usted era malo, Maestro. Si, era malo. No me digas eso, que van a decir estos muchachos que no me conocieron. El pañuelo bajo castigando duro. Y la revista de champions y medias. Y todos los osos, incluyendo al anglosajón, rieron. En el cielo sin reflejos un simulado de emergencia. La chimenea de hojalata le recordaba un enorme periscopio. Pero el mayor parecido con un submarino lo encontró frente a los baños donde los tripulantes hacían cola con

mirada urgente. Atacamos. Don Pedrito el D+1. los radares de amarillo nos complican. Conseguiste las preguntas. Que frío. Loco. ¿ Cuando me toca un mate?. No está autorizado. Viste los manuales para la prueba de suficiencia. Parece la guía telefónica. Y escrita en chino. Yo estoy frito. Con las notas de vuelo marzo. Y con los años perdidos. Jorobate por turro. Habría que hablar con el hombre. Y como haces para llegar a la estratosfera. Mañana empieza la "treboleque". Desde el corredor miraba el campo. El cono de viento pareció animarse cuando sintió el ruido. Pasó el tren. Campana. A clase. Otra vez saltaron los tapones. Sobre la amura de estribo un viento gélido entraba por un vidrio roto manteniendo atento y azul al último serviola. Pensamos cambiar el palco. Hace mucho calor en noviembre. Algo hay que escribir. Diferente. Pero ya se dijo todo. Le preguntaron a Plinio, el joven. Está muy ocupado. Escribe las memorias de Claudio. El Mayor se aleja con su Capitán. Un hombre seguro sobre su territorio. La Plaza de Armas. Donde creamos los mitos adolescentes. Si, el almacén de Lazo se mantiene. Nos cuesta mantener el gimnasio dijo. El hangar viejo resistirá la mampostería apresurada y algún día resurgirían sus hierros. Los carros iban hacia alguna parte desprendiendo bolsas por una avenida sucia de nylon y naranjas. Vio la cosa desde el auto. Como todos los días. Habían construido miles. Quedaban dos cuando sus hijos jugaban debajo. Masticando el pasto indiferentes, los caballos se apoyaban sobre el plástico y quebraban sus palas. Cerradas las bocas de ametralladoras que nunca fueron. Su trompa de mentira. Las apariencias que nos confunden, por eso evitaba mirar. El vacío de la planchada, la ausencia absoluta, le hubieran dado opción a la memoria para el vuelo de su infancia cuando escapaban hacia el cerro. Nos esperaba en el despacho con el mate "marchando". Más viejo que los osos pero con una cierta condición de ardilla. Inquieto y silencioso.

Rapsodia de los "Tiyer". Era de mañana. Acaso



Oficinas: Independencia 930  
 Fax Tel. (0392) 2752 - 4493 - 6397  
 Pando - Uruguay  
 Pedidos: (0392) 2788 - 4481 - 4482



las nueve. Preguntó. Ilimitado. Punta Ballena. Punta del Este. Humo. Gesticula. Veo el Horizonte de diciembre donde sus dedos señalan. Los barcos. La guerra. Es el treinta y nueve. Vamo a comé. Dice un estómago. Y la historia se detiene. La puerta se abrió con violencia contenida. En el vano su antiguo aspirante. Tengo derecho dijo sin saludar. Cinco mil. La luz natural no llegaba hasta ese escritorio umbrío lleno de papeles. Afuera un soldado se esforzaba con la regadera sobre pensamientos recién transplantados. Algo inaugurábamos. Usted perdone, agregó. Me entiende. Si claro. Respondió sumiso. Lo entiendo. El espíritu. Para qué estamos sino. Miró la arañita que en el rincón más alto se divisaba segura. Como era eso de la transformación de vacantes. Pidió un té. No hay tazas el moderno sistema farinol. Lo acompañó hasta el estacionamiento. Quédate. Te vas a empapar. Yo voy corriendo. Los árboles de la Compañía de Servicios perdían sus hojas. El corredor de los salones solitario. Usted qué

edad tiene. Lo primero es dejar la sal. Media de mañana y media de tarde. Una ecografía. Sangre. No, no. Sólo caminar. Después del electro veremos. Y se toma un tranquilizante antes de dormir. El ciprés calvo había crecido milagrosamente intacto. Derecho como el primer día que lo viera. Centinela de la sala de dibujo. Testigo de las pesadillas de Le Corbusier. De los vientos. De las endócrinas. Quedaron juntos en el espejo retrovisor. Cruzó la guardia. El atardecer lo envolvió súbitamente. Volvió la cabeza acongojado. El cielo permanecía gris. Pero ella resplandecía. Y era tan blanca. Se acomodó, feliz, contra la ventanilla. Tenía primera. Ni clases ni Cadetes de Segundo. Se quitó la gorra. Su compañero de asiento volvía a su lugar un mechón indócil. Bajen los vidrios. El polvo se filtraba. Marcaba cuellos. Ensuciaba fundas. El silencio del vitumen fue la frontera hacia el largo fin de semana. Y sin embargo tan breve. ■

**CNEL.(AV) ELBIO FIRPO.**

**Prada**  
Ópticas desde siempre

Carlos Quijano 1262  
Tel. 90 06 75  
Río Negro 1312  
Tel. 98 72 78



**ESTUDIO CONTABLE  
"PAGLIA y USLENGHI"**

DESDE 1973 AL  
SERVICIO DEL COMERCIO  
Y LA INDUSTRIA

W. Ferreira 866 - Pando  
Tels.: (0392) 4150-2227-2564

Muchas veces la realidad nos puede llegar a resultar casi incomprensible y la razón no calma nuestros cuestionamientos. La vida misma se nos plantea como una gran interrogante, y la sensación de vacío asoma entrelíneas.

El saber que vamos a prohibirnos momentos con quienes realmente nos lo hacían disfrutar sería una posición un tanto cargada de egoísmo.

Creo en mi discutible opinión, que sólo nociones abstractas como la fe, constituyen un buen argumento para superar tantas horas de trabajo en común, tantas vivencias familiares, tantas charlas hilvanadas con el lenguaje de la amistad, tantos sueños, esfuerzos y logros, que uno presume se perdieran.

Sin embargo, cuanto aprendimos, cuanto nos han dejado.

En la edición anterior las páginas de nuestra revista conocieron el trazo de su pluma prodigiosa, de un alma privilegiada. Aquí incluimos sendos artículos que pretenden reflejar la actividad de emprendimiento y superación que tomamos como ejemplo del amigo íntegro.

Hoy, confundido con la infinita bondad de Dios, sé que me sonríes desde una estrella. Te pido nunca lo dejes de hacer.

Al Tte. 1º. (Av.) Guillermo Spagnolo y al Alf. (Av.) Pablo Pisani quienes constituyeron un hermoso y digno ejemplo de vida. Ellos emprendieron su vuelo eterno el 8 de Abril de 1994. Por siempre nos acompañarán.

## **CRUCERO DE INSTRUCCION** **A LA REPUBLICA DE BOLIVIA.**

INTEGRABAN la Delegación el Señor Cap. (Av.) Don F. Mazzilli, el Señor Tte. 1ro. (Av.) Don A. Cortés, el Cbo. 1º A. Carriquí (en calidad de tripulantes), el Jefe del Cuerpo de Alumnos, Señor May. (Av.) Don N. Juani, el Jefe del Curso Preparatorio, Señor Cap. (Av.) Don M. Martínez y la totalidad de los Caballeros Cadetes de 3er. Año de la tanda "Dragones del Aire".

Se nos despidió oficialmente el 29 de Octubre anunciando que participaríamos en un "Crucero de Instrucción" a la Ciudad de Santa Cruz, en Bolivia. Lo cual ya sugería que habríamos de aprender algo. Y por cierto que así fue...

La partida fue prevista para las 0400 del lunes 1º de Noviembre desde la Base Aérea N°1. El micro nos conduce entonces hasta allí en medio de la algarabía general (siempre son más alegres las partidas que los regresos cuando dejamos muchos amigos). Al llegar nos esperaba el Bandeirante matrícula 583, que habría de resultarnos luego tan familiar. Ahora estaba en la planchada del Grupo de Aviación N°6, silencioso, expectante.

Uno a uno van llegando los integrantes de la tripulación hasta que, luego de las presentaciones formales, llega la ansiada orden de "¡Embarcar!" (valga la incorrección de uso tan extendido).

El vuelo nocturno es para nosotros una experiencia totalmente nueva. Particularmente me ubiqué en ese tramo en una ventana que me permitía ver la luna casi llena iluminando a la capa de nubes y



provocando destellos en el disco que generaban las tres palas de la hélice. La calma del momento, la tranquilidad de ese vuelo no pudo más que recordarme a las historias de los pilotos bombarderos cuando cruzaban el Canal de la Mancha hacia el peligro del territorio enemigo.

Pero esta vez los peligros aparecían en el radar meteorológico del C-95; en el segundo tramo que comprendía desde el Aeropuerto "Silvio Petrossi" (Asunción) hasta el "Viru-Viru" en Santa Cruz, fuimos atacados por todos los elementos desencadenados: lluvia, viento, turbulencia, rayos y relámpagos. Gracias al esfuerzo de la tripulación (sus monos de vuelo empapados lo atestiguaban) llegamos sanos y salvos. Como dijo el Comandante, el vuelo tiene "ratos de placer e instantes de terror..."

No es la intención hacer un resumen cronológico de nuestra visita al Colegio Militar de Aviación (Colmilav) sino sólo contarles lo positivo de la misma en el sentido que nos permitió, no solamente una verdadera integración con los Cadetes Bolivianos sino también con los Sres. Oficiales de la Fuerza Aérea Boliviana que nos recibieron tan amablemente.

Así que aparecerán aquí solo algunas de las anécdotas del viaje.

**El recibimiento:**

Impecable. Al llegar nos recibió personalmente el Director del Colmilav, extendiéndonos a cada uno una carpeta con nuestro nombre y grado que contenía un block con hojas membretadas con el emblema del Colegio y cada uno de nuestros nombres, una publicación de la F.A.B., un folleto con los aviones con que cuenta la misma, una agenda, un cronograma de las actividades que cumpliríamos y un plano de la ciudad.

Todo un detalle.

**Una nota emotiva:**

El reencuentro del Señor Tte. Cortés con el Señor Tte. Valencia. Este último realizó sus cursos de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica hace algunos años, engrosando a la tanda del piloto de nuestra tripulación.

**El rancho:**

Al mejor estilo de un Restaurant. El Cadete encargado del Comedor se preocupó siempre de que no nos faltara nada. La sola mención de que en Uruguay acostumbramos acompañar la comida con pan bastó para que el mismo abundara siempre en nuestras mesas. Se utiliza mucho el picante, que a muchos de nosotros sorprendió la primera vez intentando por todos los medios posibles aplacar ese fuego interior y a la vez disimulando ante nuestros camaradas bolivianos que parecían hasta saborear aquella "salsa de dioses" (¿como hacen?).

**Los paseos:**

Nos trasladamos por toda la ciudad en el minibus del Colmilav, con su puerta lateral abierta para disipar el calor reinante, y porqué no, también para intercambiar saludos con alguna que otra señorita

boliviana que se nos cruzara que por cierto eran muchas y las había muy lindas (el recato fue por supuesto conservado hasta el último día).

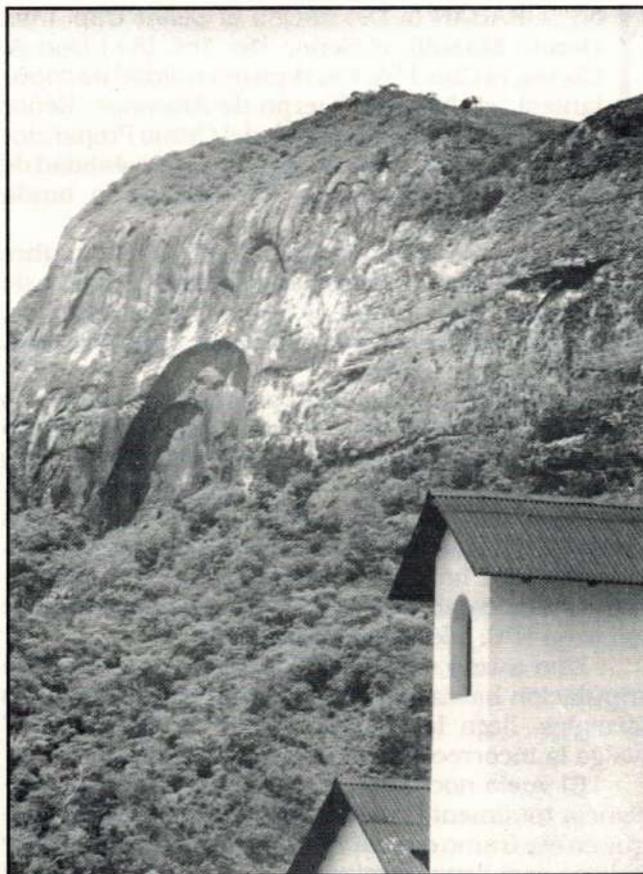
Estoy seguro que los bulliciosos uruguayos de la camioneta llegamos a hacernos conocer en todos los lugares donde estuvimos.

Visitamos la localidad de Samaipata escalando una montaña con paisajes impresionantes (el bus serpenteaba entre precipicios en forma vertiginosa; no recomendable para cardíacos, (aunque sean aviadores como nosotros). Como anécdota, tuvimos dificultades con el bus e hicimos los últimos 6 kilómetros a pie (jocosamente alguien sugirió que a Samaipata se va "a pata").

Eso hasta que decidimos hacer auto-stop al pasarnos una camioneta C-10 atestada de personas, entre las que se distinguían algunos Señores Oficiales que habían quedado algo atrás y ahora agitaban sus manos como forma de saludo y apoyo espiritual para los caminantes sudorosos que los contemplaban mientras fortalecían su estado físico.

Terminamos asidos a un camión que transportaba ladrillos, cara al viento, que nos permitió disfrutar aún más del paisaje en cada curva de "altas G" (demoramos algunos segundos en aflojar las manos soldadas en la caja cuando nos bajamos).

Luego el almuerzo en el parador "Achira Cam-





Diagnósticos, estudios de factibilidad, tecnología cárnica, control de calidad, desarrollo comercial, marketing industrial, ingeniería y arquitectura.

18 de Julio 830  
 Fax. Tel. (0392) 5338 - 5350  
 Pando - Uruguay



ping" (gentileza del Colmilav) y el ascenso a las ruinas del Fuerte, monumento arqueológico que se supone fue construido por los indios. Codo a codo con todos los Sres. Oficiales que nos acompañaban fue un verdadero "Ejercicio de Orden Abierto".

El día antes de irnos visitamos también el santuario de la Virgen de Cotoca, al cual concurren numerosos devotos (el pueblo boliviano tiene profundas raíces religiosas) que depositan ofrendas. Incluso pudimos ver entre ellas el Brevet de un piloto aviador de la F.A.B.

Y por supuesto paseamos por el centro de la Ciudad, con su plaza, su Catedral, sus centros culturales y demás.

#### **Los aviones:**

Visitamos la Tercera Brigada y los Grupos Aéreos 21 y 32. Personalmente lo que más me impactó fueron los legendarios F-86F ("piloto y motor" al decir de quienes tuvieron la suerte de comandarlos) y el C-47 reacondicionado en los Estados Unidos, dotado de motores turbohélice PT-6 potenciados. Para los pilotos de transporte que nos acompañan aquello era el "summum" inclusive para novatos como nosotros resaltaba su impecable terminación y a pesar del calor que abrasaba en su interior nos fascinamos trepando hasta su cabina que miraba al cielo.

Recibimos también un briefing en la casa de los "Diablos Rojos" que son un escuadrón de helicópteros UH-1H a los que subsidia la D.E.A. norteamericana. En su pizarrón de la sección de mantenimiento lucía orgullosa la cifra de casi 29000 horas sin accidentes. Fruto del esfuerzo y dedicación de numerosos profesionales que vuelan día y noche en combate contra el enemigo más acérrimo de la juventud que es la droga.

Y una realidad que notamos es la de los escasos medios que identifica a la gran Fuerza Aérea Latinoamericana; los Sabre ya no vuelan (uno explotó hace un año falleciendo su piloto debido a problemas mecánicos), los T-33 resultan igualmente costosos de mantener, los aviones incautados a los narcotraficantes son utilizados por la F.A.B. luego de



practicárseles un overhaul pero aún así presentan dificultades. Según nos contaron, los F-5 serán su próxima adquisición, encontrándose avanzadas las negociaciones.

#### **La Ciudad:**

El omnibus se utiliza muy poco; resulta mucho más práctico trasladarnos en taxi hasta "El trompillo" (así se llama el Aeropuerto anexo al Colmilav).

En los cinco días que estuvimos los "pilotos uruguayos" nos hicimos conocer en los lugares típi-

## 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

cos; los mozos de "El chubi" ya sabían lo que nos gustaba tomar, y nunca dejaban de recordarnos cada noche con picardía que Bolivia nos había derrotado en las eliminatorias por el Campeonato Mundial de Fútbol. Nos alegra saber que el deporte sigue uniendo a las naciones...

Los mejores lugares de baile son "Continental" y "Palladium". Al primero concurrimos una noche para disfrutar del show de un grupo de Mariachis con su música típica que intentamos bailar lo mejor posible (para diversión de las chicas que nos acompañaban y que llegaron casi a enseñarnos el ritmo, al menos para pasar desapercibidos en aquella muchedumbre saltarina).

**Los Cadetes del Colmilav:**

Lo más importante.

Verdaderamente me gustaría poder recibirlos algún día de la forma como ellos lo hicieron; desde proporcionarnos su propio calzado deportivo, permanecer de pie en el comedor hasta que el último de nosotros se hubiera servido, hasta estirar nuestras camas (como solo ellos saben hacerlo) para que quedaran más prolijas.

La entrega, la abnegación y una absoluta despreocupación por sí mismos en un régimen disciplinario tan exigente que ellos nos demostraron fue para nosotros un verdadero ejemplo. Máxime teniendo en cuenta que ellos no tienen la posibilidad de efectuar Cursos de Vuelo durante su pasaje por el Colegio, sólo las 12 horas en T-23 que dura su Pre-solo definiendo su posibilidad de convertirse en aviadores. Y luego de egresar como Subtenientes les esperan las vicisitudes de un curso de paracaidismo y otro de supervivencia de los más exigentes de América.

A ellos y a los Sres. Oficiales que nos recibieron vamos a dedicar estas páginas con el deseo de poder volverlos a ver y retribuir de algún modo su generosidad.

Pueden estar seguros de que los recordaremos siempre y de que nos sentimos sus hermanos en la gran familia de la Fuerza Aérea de Latinoamérica. ■

**Alf. (Av.) PABLO PISANI.**



Filtros FRAM  
para Automóviles,  
Camiones y Omnibus

**CENPER S.R.L.**

Pozos del Rey 1380 - Tel.: 94 01 63

\*\*\*\*\*

**Jeans WEST**  
PANDO - ATLANTIDA

\*\*\*\*\*

## ENTREVISTA A QUIEN OCUPARA EL CARGO DE COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA EN ESA FECHA TTE. GRAL. (AV) CARLOS P. PACHE.

La intención nuestra, más que hacerle preguntas es que nos hable sobre las bases de ellas y nos dé el mensaje que usted quiera hacer llegar. Nosotros casualmente conseguimos este ejemplar de la Gaceta de la Aviación, que nos dejó el Tte. Maruri y acá aparece una nota del 8 de Marzo de 1990 que es el día que usted asumió y cuando se despedía el Tte. Gral. ARBE. No vamos a leer todo lo que dice acá de usted, ya lo sabemos. Queríamos que nos comentara algo sobre su experiencia.

**¿Qué expectativas tenía usted cuando ingresó a la Fuerza Aérea?**

Bueno, como joven esperaba fundamentalmente volar. Cuando uno entra a la Fuerza Aérea, no se si a ustedes les pasará lo mismo, no tienen otra ilusión más que el vuelo. Están eligiendo su profesión de toda la vida. En realidad lo que los mueve a ingresar a esta carrera es volar y en eso me es ampliamente justificado. He tenido la oportunidad de volar, yo diría, casi todos los aviones de la Fuerza Aérea. Los últimos aviones que volé, la semana pasada, que no había volado en la Fuerza Aérea, eran los Pilatus (además hice alguna maniobra acrobática) y el Tucará, así que los aviones de la Fuerza Aérea los he volado todos y los que tuvo anteriormente creo que también.

**¿Fue su intención llegar a ser Comandante en Jefe?**

No, creo que un muchacho de dieciséis años no piensa en eso. Eso es paso a paso, la vida es un permanente ir ascendiendo en escalas y en valores, uno va cambiando de acuerdo a la vida. Yo no creo que ustedes hayan ingresado pensando en ser Comandantes en Jefe, es circunstancial, es muy circunstancial, aunque constituye un gran honor para mí ser Comandante en Jefe.

**¿Cual fue el primer avión que usted voló?. Supongo que usted le debe guardar mucho cariño.**

Bueno, el primer avión que volé, fue el PT-19 de cabina abierta por lo que algo me disgustaba al hacer el vuelo invertido. Eso de quedar colgado de un cinturón me llevaba muchas veces a usar los pies como soportes para no caer, sobre todo en esta maniobra que no me gustaba.



**Es cierto, nosotros la semana pasada tuvimos la oportunidad de viajar a Brasil y volamos el Tucano. Nos pasaba exactamente lo mismo a pesar de que teníamos arnés, la sensación de estar colgando durante mucho tiempo (que en el Mentor no podemos), es una experiencia un tanto extraña.**

¿Y qué tal les pareció el Tucano?.

**Especial, fabuloso, precioso.**

Porque en realidad nosotros tuvimos que tomar la decisión del Tucano o del Pilatus. El pilatus me pareció una maravilla de avión, verdaderamente maravilloso, un avión muy bien diseñado. Pero el otro avión era el Tucano. Por eso yo, que no he volado Tucano, les pregunto a ustedes que les pareció.

**Muy bueno comparado con lo que hemos volado hasta ahora, T-41 y Mentor. Más que nada ellos nos mostraron la parte de instrumentos y como estudiar en la Escuela en sí. Tienen los Tucanos desarmados sistema por sistema, todo detalladamente diagramado.**

Creo que se van a sentir reconfortados al volar el Pilatus.

**Usted uno de los aviones que voló fue el Mustang. ¿Le gustó volar el Mustang?, ¿no era un avión muy peligroso?.**

Era un avión que había que tenerle mucho respeto. Su motor era en línea, desarrollaba una gran portancia, fue el último avión que había peleado en la Gran Guerra.

Teníamos una estupenda aviación en ese momento, un Grupo completo de F-51 Mustang, doce B-25 y muchos C-47. Así que se volaba muchísimo, no había restricciones presupuestales ni de combustible.

Volcar el Mustang daba una sensación de poder individual. Además para volar un Mustang usted volaba sólo y uno no tenía más remedio que salir en él y volarlo.

**El Tte. Maruri nos cuenta de los primeros pilotos, cómo hacían el entrenamiento. Incluso que lo primeros tránsitos eran 360 y 360 en altura y luego salir a volar solo por lo que de repente uno se tensionaba bastante.**

Sí, se tensionaba, y además que con una "buena idea" de los instructores nunca lograban aterrizar, y como el avión al tener que volver a decolar, al tener que arremeter tenía una gran variación por las 4 palas enormes que tenía la hélice se desviaba y algunos tenían una desgracia brutal porque hacían un semi-toneau en la cabecera de pista, era curioso verlo.

**Al oírle parece que fuera el avión más lindo que voló o el que más le gustó.**

Diría que sí.

**¿En que Unidad o repartición usted se sintió más a gusto?.**

Estuve en todas las unidades o prácticamente en todas, no estuve como Oficial en la Escuela Técnica y en el resto creo que estuve en todas las unidades y más de una estuve en la actividad extra Fuerza Aérea que también nos sirvió de mucho, pero la mejor unidad indudablemente fue la E.M.A.



La E.M.A. para mí fue la Unidad donde pude ejercer verdaderamente el mando, la instrucción y la educación, es una Unidad maravillosa. Yo tuve la enorme suerte de ser el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, por eso es que le tengo un gran amor, primero porque di mis primeros pasos en la Escuela, uno lo ve como una gran ilusión, y poder culminar como Director es muy importante.

**¿Qué le diría a un Aspirante, a un Recluta en su primer día?. Si antes que él entre, usted le fuera a dar un consejo, ¿qué le diría?.**

Bueno, a un muchacho que entre le diría que le dedique todo su empeño, todo su amor, toda su abnegación a esta carrera maravillosa y que se atreva a hacer cosas nuevas, la aviación es una profesión de gente que se atrevió a desafiar la ley de la gravedad como lo hicieron los primeros aviadores, nosotros fundamos la Aviación, no sé si ese es el reporte que tiene usted ahí.

**Así es.**

La Aviación se fundó porque el Teniente Berisso se atrevió a sacar un avión de noche a pesar de que era una falta disciplinaria. El fundó la aviación en 1913, tenemos el monumento a la mujer alada porque la mujer se desnudó y posó desnuda en el año 1926, se animó, también se animó el Gral. Larre Borges a iniciar la vuelta al mundo, así que aquí hay que atreverse, es una carrera no de atrevidos, sino de gente osada, siempre se mantiene la disciplina porque el atreverse no quiere decir que vaya a ir en contra de la disciplina. Me gusta la gente que va hacia adelante, la historia es magni-

# SOLYCAR

## Automotores

CONCESIONARIO

### LADA DAEWOO

*Los mejores usados en 24 ctas.*

Av. Giannattasio Km. 22.500  
Tel. (038) 58924 - Solymar - Canelones



fica como elemento de referencia para un joven.

**¿Tiene alguna anécdota que quiera contar-nos de su pasado como Cadete de la Escuela?**

En realidad no tengo muchas anécdotas que yo recuerde que puedan ser muy importantes, ninguna anécdota más allá de la que ustedes puedan tener permanentemente. De veinte mil cosas que han sucedido en la Escuela, prácticamente la vida se va realizando de una forma que todo es una anécdota. En este momento no recuerdo ninguna que pueda ser importante entre todas.

**¿Usted hoy siente que la Escuela es la misma o está cambiada?**

No, es similar, muy similar, ha cambiado la forma de vida indudablemente, es lógico que cambie la forma de vida pero es muy similar. Yo no veo porque los Cadetes deben permanecer cuatro años

tan apartados como antes, tal vez el primer año para ir adaptándose a una vida un poco especial, pero el resto de la vida es junto a la sociedad creo que es más importante que hacer un régimen de internado tan severo, así que yo a la Escuela no la veo que haya cambiado mucho, sí ha variado mucho en las condiciones de vida, cuando nosotros entramos dormíamos en tarimas y teníamos cajas igual que la tropa, cosas que ustedes no saben lo que son porque ya la tropa tiene roperos también. Yo jamás me bañé con agua caliente, ni jamás soñé con agua caliente.

**¿Usted piensa entonces, por lo que acaba de decir, que además de una formación militar nosotros necesitamos una formación universitaria por ejemplo?**

Puede ser universitaria, pero al menos una formación cívica que es lo más importante, el militar por el hecho de ser militar no está separado de lo social. Yo vengo de una familia no militar, no se si ustedes tienen cada uno familia militar, pero su padre tendrá una profesión, un empleo o un trabajo y somos parte de la misma sociedad, así que no veo porque tenemos que tener ningún status especial dentro de la misma sociedad. Elegimos esta carrera que es una gran responsabilidad, porque la ciudadanía le da a usted las armas y las armas no deben ser mal empleadas, por eso hay que estar totalmente integrado.

La formación Universitaria es muy importante, hoy todo el mundo se mueve en base a la tecnología, en base a parámetros que no se movían en otras épocas, así que si pueden llegar al nivel universitario mejor.

**Con respecto al vuelo nosotros, la semana pasada vimos que el nivel Universitario es un factor muy positivo en Brasil. Por ejemplo los Cadetes, ellos mismos llevaban a cabo actividades de vuelo en la Escuela, como el caso de Aeroclubes de planeadores y ultralivianos, y a nosotros nos pareció una cosa tal altamente positiva, y lo que más nos impresionó fue que los mismos Cadetes lo organizaban, ¿usted piensa que es posible organizar un tipo de curso así en la Escuela?**

Hay países que lo tienen, como en Brasil por lo que usted dice. En Estados Unidos, en realidad los Cadetes no vuelan en la Academia pero si tienen tareas de vuelo, en Chile los Aeroclubes los forman más para personal retirado que para jóvenes. No veo ningún inconveniente, el vuelo a vela es una cosa maravillosa.

Yo tuve la oportunidad de volar planeador y me parece algo magnífico, ahí si que uno se siente verdaderamente volando, se siente solamente el deslizar del avión, igual que las velas del barco. Verdaderamente es muy bonito, será cuestión de atreverse. ▶

**¿Usted piensa que en el futuro el Pilatus sustituya al Mentor en la Escuela?**

No, no creo, son dos cosas, el Pilatus es un avión de entrenamiento básico y yo digo tirando a avanzado, tal vez estemos necesitando un avión jet para entrenar a los pilotos como pilotos de combate, pero no lo va a sustituir no creo que el Pilatus vaya a sustituir al Mentor que le queda una larga vida.

**¿Y con respecto a los intercambios, los efectuaron solamente los Cadetes o también los Oficiales como en otros países?. Entiendo que usted va a pensar que son positivos pero ¿son posibles?. ¿En este momento la situación es de apertura o es de reducción?**

Mire, yo desde que entré estoy haciendo intercambios, desde que entré a la carrera militar prácticamente, desde el año cincuenta hasta la fecha siempre hubo intercambio de Cadetes y Oficiales. Tengo una gran relación con mis colegas del Sistema Interamericano de Cooperación, se hace permanentemente, es una cuestión de todas las jerarquías. De Director fui a la Escuela de Chile y ahora que paso a situación de retiro ya estamos organizando con otros Comandantes retirados para continuar nuestras relaciones, el Comandante argentino, el chileno, el mejicano, el canadiense, estamos

todos organizando un grupo de Comandantes retirados para continuar nuestra relación. Son muchos años de relaciones, cuarenta y cinco de profesión uno no los va a dejar de la noche a la mañana y cuarenta y cinco años de amistades que más o menos si ustedes las continúan le dan muy buen resultado. Yo creo que, lo deben haber leído, yo decía que en realidad no teníamos muchos recursos pero teníamos muy buenos amigos.

Así que la amistad es una de las cosas que verdaderamente es sumamente importante en la vida, cosas que no se eligen, no se heredan. Entonces usted hace amigos desde que está en esta profesión porque somos todos muchachos con las mismas inquietudes y además usted hace amistades a nivel internacional, en intercambios, inclusive se hace amistades e intercambios dentro del país, a nivel Fuerzas.

Es muy positivo para el manejo de las Fuerzas, siempre va a conseguir más adhesiones con amigos que con enemigos.

**Usted conoce la Fuerza Aérea desde hace mucho tiempo, ¿entiende que la Fuerza Aérea ha mejorado?, ¿en qué sentido?**

Desde que se fundó está mejorando, permanentemente está mejorando. Mejorando porque ha mejorado la técnica, han mejorado los medios y ha mejorado la instrucción. También la calidad de la gente, en todo sentido ha mejorado la Fuerza Aérea, creo que va a ser mejor en el futuro.

**¿Qué es lo que a usted más le preocupa de la Fuerza?**

A mí lo que más me preocupa es el personal. El personal es muy importante, todo el mundo es importante, imprescindible. El jardinero, el carpintero, el electricista, el mecánico y el piloto forman todos una unidad homogénea, eso es lo importante para la Fuerza Aérea. Lo importante para la Fuerza es el mantenimiento del poder espacial. La Fuerza Aérea es solamente del poder aeroespacial, pero la aviación es un todo y eso pienso yo es lo que tenemos que seguir luchando para que no, por razones muy técnicas a veces se pretenda desgajar algunos de los elementos dentro del área como la Aviación Civil o la Infraestructura Aeronáutica y sacarlo de la órbita en que hoy está al mando de la Fuerza Aérea.

**¿Usted considera que hay algunas expectativas de material a corto plazo?. Se ha hablado de los F-5 y helicópteros nuevos.**

Expectativas siempre hay, eso es bien claro. Usted y yo entramos juntos, yo a mi última etapa y ustedes a la primera. Ahora, dentro de unos días ustedes culminarán la de ustedes y yo culmino la mía.

Son cuatro años seguidos que hemos pasado prácticamente juntos, el día que ustedes entraban a la Fuerza Aérea yo entraba como Comandante. Y ustedes saben que estos días son de expectativas,



**REPRESENTACION PARA  
LAS AMERICAS  
OFICINA DE MONTEVIDEO**

18 de Julio 1044  
11110 Montevideo - Uruguay  
Teléfonos: 920481 - 921139 - 921140  
Fax: 921089  
Telex 22540 RAI MVD UY

expectativas para graduarse el 20 de Diciembre, pero ahí empieza otra carrera para ustedes, otra expectativa. Esa expectativa de los F-5, que puede ser de los F-5 o de los F-16 o de los F-18, no interesa, pero sí la Fuerza Aérea necesita un avión que le permita cumplir con una de las funciones esenciales que es tener supremacía aérea, porque en el día de hoy si mañana nos atacan podemos tener la supremacía aérea, pero al no tener nosotros aviones supersónicos, con los del eventual enemigo no podríamos mantener las Fuerzas de Tierra y estaríamos rápidamente eliminados de cualquier conflicto armado, que esperamos no se realice.

Pero de cualquier manera sobre lo que usted me dice, los helicópteros los necesitamos muchísimo también y siempre hay expectativas, siempre estamos trabajando. Yo creo que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea es el político de la Fuerza Aérea. El político no en el sentido de un político partidario, pero sí el que lleva la política adelante en la Fuerza Aérea y el hombre que tiene que conseguir que la misma esté pertrechada de tal forma que le permita estar a un nivel mundial.

**Una Fuerza Aérea más reducida en efectivos y mejor equipada técnicamente, ¿su sueño o una realidad?**

Yo creo que la Fuerza Aérea en este momento con el número de gente que con estas reducciones ha adquirido no puede ser más reducida, es el número exacto, no podemos reducir un escalón más. Podemos modificar un poco la estructura orgánica de la Fuerza Aérea, tal vez se podría en ciertos Grupos unificar sus tareas e indudablemente lo que sí se necesita es la última palabra en tecnología.

Es una Fuerza Aérea que vive permanentemente cambiando y la regla es la regla, es que cambie más rápidamente, sobre todo en algunos campos como ser el de las comunicaciones.

Para nosotros son muy importantes, las comunicaciones son uno de los elementos en lo que estamos más atrasados, hace treinta años que la Fuerza Aérea no cambia sus equipos de comunicaciones. Estamos en la sustitución por nuevo material de vuelo y equipos de comunicaciones. No va a ser equipo de última generación porque los costos no lo permiten y la economía tampoco lo permite.

**Usted nos habla de cambios, de atreverse. Si yo le dijera a usted que nuevamente por cuatro años o por cinco años más va a ser Comandante en Jefe, ¿Usted que cambiaría?**

Yo le diría que no voy a ser Comandante en Jefe y que estoy un poco cansado también.

Yo no me atrevo a responderle eso porque eso es hipotético y no es real, tengo que dejarle espacio al nuevo Comandante para que haga su programa, cuando uno entra aquí se hace un programa. Verdaderamente uno lo lleva adelante en todo lo

que puede, ojalá pudiera llevarlo más adelante.

**Hoy al dejar el cargo, ¿realmente se siente satisfecho por las cosas que ha hecho o desearía haber podido hacer más?**

Mire, yo me siento sumamente satisfecho. Para una persona que llega a los más alto de su profesión debe sentirse satisfecha.

Siempre se va a poder hacer un poco más, pero me siento satisfecho fundamentalmente por el grupo de personas que me ha tocado comandar. Yo admiro la lealtad, yo la admiro enormemente y he conseguido una gran adhesión, una gran lealtad y que no quiere decir a veces que usted no discrepe con ciertas decisiones y demás. Ojalá todo el mundo pudiera venir y decirme, yo discrepo por esto y por aquello, porque sino yo no podría valorar, me dirían que sí a todo y eso es negativo. Pero verdaderamente me voy sumamente complacido, no tenía un plan de hacer en la Fuerza Aérea, si quería tener aviones, hemos tenido aviones. Hemos logrado en la aviación de transporte traer los C-130, hemos logrado la adquisición de los Pilatus, hemos logrado conseguir algunos T-34 más, hubiéramos deseado tal vez dejar más material. Hemos conseguido cosas que yo considero importantes, jerarquizar al personal técnico, inclusive en la denominación de sus grados.

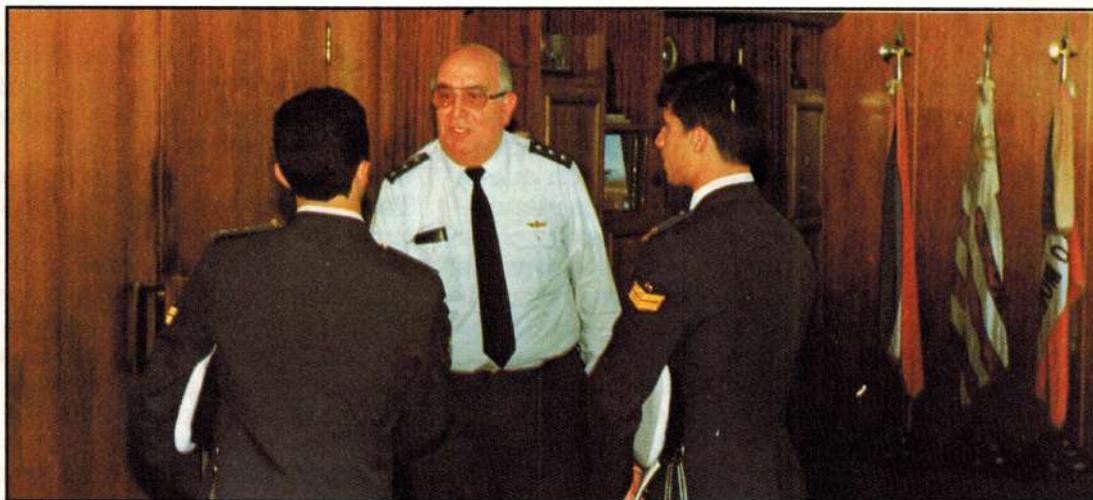
**¿Usted piensa que el ser Comandante en Jefe en realidad es lo que le ha permitido hacer más cosas de las que usted tenía ganas de hacer desde que empezó el primer día?**

Bueno, tal vez me haya dado un panorama total de la Fuerza, pero cada destino en que usted está, Usted va haciendo lo que esta de acorde a su empleo y a su jerarquía. Usted no puede hacer cosas que no están acorde a su jerarquía ni a su empleo, así que en los lugares donde he estado siempre he podido tener la oportunidad de dar lo mejor de mí mismo para beneficio de la Fuerza Aérea y de la Patria en definitiva.

**Bueno, nosotros no vamos a robarle mucho más de su tiempo, lo que sí nos gustaría decirle como representantes de la Revista "ALAS" es que lo que nosotros siempre hemos buscado estando en la revista es que los Cadetes salgan de la puerta de la Escuela para hacernos conocer y justamente la revista la leen muchos de nuestros familiares y personas que no tienen contacto con nosotros. Para nosotros la revista es una carta de presentación, en Bolivia y en Brasil que recientemente visitamos ha permitido que muchos de ellos vean las actividades que hacemos y que nos conozcan mejor. La verdad es que nos sentimos alagados por el hecho de que usted nos haya recibido.**

**¿Porque usted quiso recibirnos?**

Los recibo como jóvenes, y a mi me encanta la juventud. La juventud es el futuro y siempre, ▶



por eso mismo, me gusta mucho tener contacto con gente que no tiene inconveniente en pedirle un reportaje al Comandante en Jefe, no es un cuco así que él no tiene ningún problema. A mí me parece perfecto, si hay una cosa que me molesta en todas las jerarquías de la vida humana son lo adulones. Usted puede ser sumamente respetuoso y disciplinado y no comprimirse, no veo porque hablar con un superior significa estar nervioso. Usted vino a conversar y como vino a conversar mantenemos los terminos de una buena relación, y como hablo con usted hablaría con cualquier otra persona, siempre es un placer ver en la E.M.A. a los jóvenes en acción trabajando para la Revista. Cuando yo estaba en la E.M.A. tuvimos la oportunidad de hacer algún número, era una cuestión que variaba, no en todas las promociones se sacaba la revista, así que yo admiro las promociones de ustedes.

Los admiro desde que los veo entregarle al Presidente la edición de ALAS, el Banderín, las insignias. Todas esas cosas que hacen me parecen muy buenas.

**ALFEREZ (AV) PABLO PISANI.**  
ALFEREZ (AV) ALVARO GAROFALI.

**LICTOR Ltda.**  
ORGANIZACION DE SEGURIDAD

Avda. URUGUAY 1520 bis Of. 003  
Tel.: 42 24 13

*Como joven esperaba fundamentalmente volar.*

*La vida es un permanente ir ascendiendo en escalas y en valores, uno va cambiando de acuerdo a la vida*

*El PT-19 de cabina abierta al hacer el vuelo invertido colgado de un cinturón me llevaba muchas veces a usar los pies como soportes para no caer.*

*Volar el MUSTANG daba una sensación de poder individual.*

*El militar por el hecho de ser militar no esta separado de lo social.*

*La formación Universitaria es muy importante, así que si pueden llegar al nivel universitario mejor.*

*Estamos todos organizando un grupo de Comandantes retirados para continuar nuestra relación. Son muchos años de relaciones, cuarenta y cinco de profesión uno no los va a dejar de la noche a la mañana.*

*La amistad es una de las cosas que verdaderamente es sumamente importante en la vida, cosas que no se eligen, no se heredan.*

*A mí lo que más me preocupa es el personal. El personal es muy importante, todo el mundo es importante.*

*Yo creo que la Fuerza Aérea en este momento con el número de gente que con estas reducciones ha adquirido no puede ser más reducida.*

*Las comunicaciones son uno de los elementos en lo que estamos más atrasados, hace treinta años que la Fuerza Aérea no cambia sus equipos de comunicaciones.*

*Ojalá todo el mundo pudiera venir y decirme, yo discrepo por esto y por aquello, porque sino yo no podría valorar, me dirían que sí a todo y eso es negativo.*

*Siempre es un placer ver en la E.M.A. a los jóvenes en acción trabajando para la Revista. ■*

## VIAJE A BUENOS AIRES

**S**ALIMOS el 22 de Julio a las 00:30 horas tan cargados de equipajes como de ilusiones. De ganas de conocer lo que era competir en un torneo de Esgrima a nivel Sudamericano. Nuestro destino era la gran ciudad rioplatense de Buenos Aires, no en vano llamada por sus orgullosos habitantes "La Reina del Plata".

Una vez llegados hasta la capital de nuestro vecino país; luego de haber viajado toda la noche en ómnibus primero, y después en barco (medio que no todos conocíamos de experiencias anteriores) sentíamos lo diminuto que seríamos dentro de esa

ciudad de dimensiones para nosotros exageradas. Por todo ello el ansiado viaje comenzó lleno de novelería.

No podría explicar muy bien las sensaciones o pensamientos que pasaron por las cabezas de nuestros compañeros de delegación que forman parte del medio civil, o del Cadete de la Escuela Militar que ya tenía experiencia propia en competencias internacionales, pero sí podría explicar lo que nosotros, Cadetes de la E.M.A. sentíamos.

Esperamos este campeonato desde el comienzo mismo del año y con esa mentalidad comenzamos a ▶





entrenarnos con el Tte Cnel. De Los Santos, nuestro Maestro, quien fue además el que consiguió algunas autorizaciones importantes para nosotros, intercediendo ante la dirección del instituto.

Luego del nombramiento de la selección, en que aparecían nuestros nombres, y de algunos entrenamientos con el D.T. Carlos Pellejero y nuestros compañeros de delegación; los Cadetes Alejandro Trujillo, Juan Rapetti, Daniel Mato y Julio Danzov, estaban preparados y entusiasmados con este viaje que los días parecían no transcurrir esperando el momento de la partida.

En el viaje y hasta el día de la primer competencia, el sábado 23, transcurrió todo normalmente y cuando llegó el momento del primer asalto de un compatriota corroboramos que no sería para nada fácil obtener resultados o triunfos.

Nos encontramos con selecciones mucho mejor preparadas y competitivas que la nuestra ya que muchos de sus competidores tienen posibilidades de

entrenar y competir en países del viejo continente. Lugares en que la esgrima tiene sus máximos exponentes: Alemania, Francia e Italia por ejemplo. Sólo por el hecho de haberse dedicado al deporte de los caballeros desde hace muchos años nos llevan gran ventaja, ya que nosotros no tenemos la experiencia que ellos tienen. Aprendimos muchísimas cosas que podremos y sabremos utilizar en nuestro futuro en este deporte.

Conocimos nuevas técnicas y acciones que no se utilizan frecuentemente en competencias en nuestro país, por lo que todos estos viajes nos ayudan a elevar el nivel de competencia en las categorías que estamos.

Aparte de todas estas experiencias deportivas por demás positivas accedimos a muchas otras de diversa índole, como por ejemplo la convivencia con los competidores de otros países como: Bolivia, Brasil, Paraguay, Chile y Argentina; así como también con los competidores uruguayos que solamente co-

noíamos de competencias locales y no de haberlos tratado fuera de la pedana.

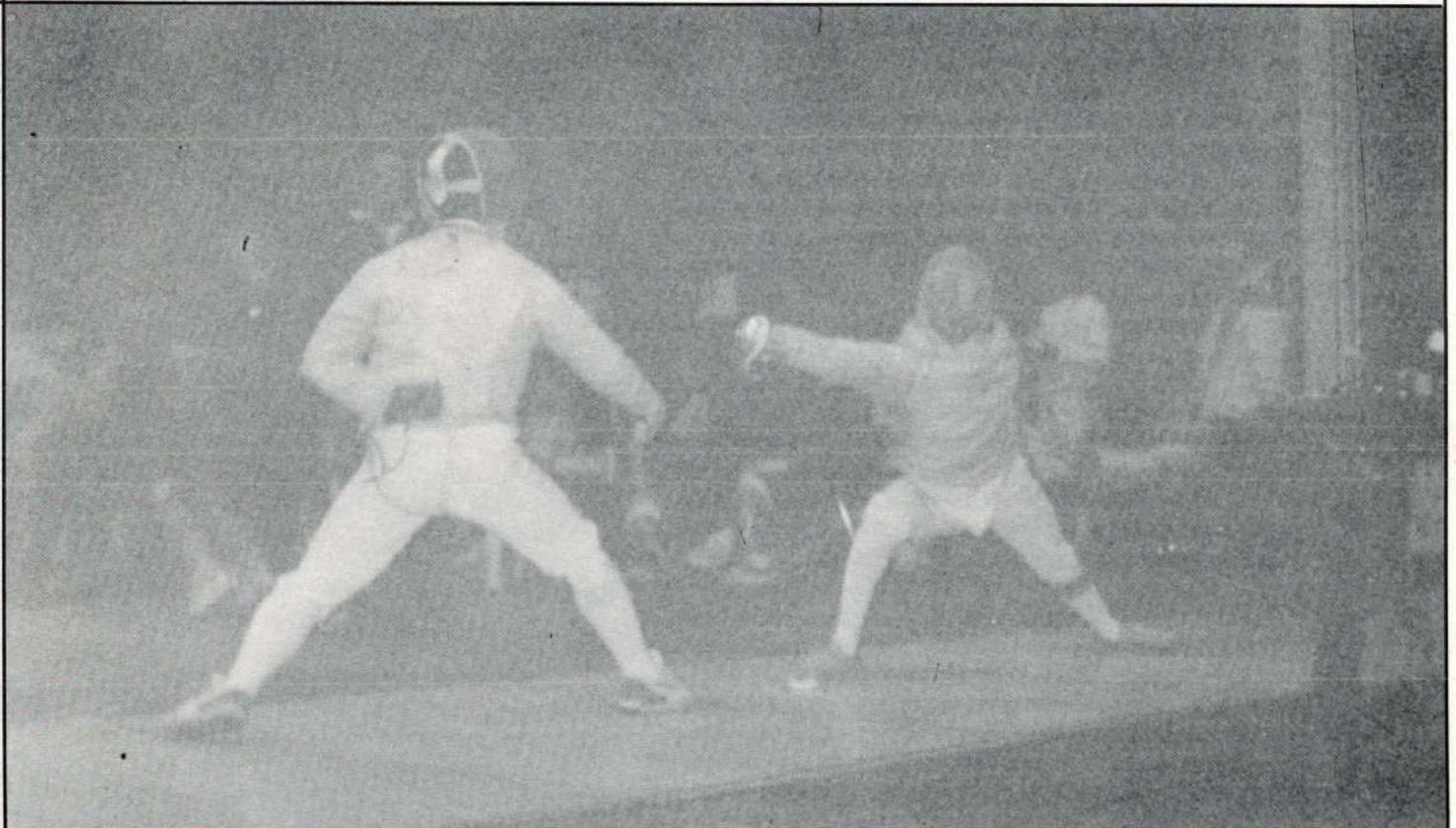
Hoy por hoy podemos afirmar que tenemos amigos y amigas esgrimistas donde quiera que vayamos en Sudamérica; así como también confirmamos nuestra amistad con jóvenes compatriotas que fuera del territorio que nos vio nacer se unían y resaltaban por su caballerosidad deportiva, la simpatía y el mate.

Haber conocido lugares importantes y concurridos, cómo manejarnos en esa gran ciudad nos dejó recuerdos inolvidables, sobre todo a algunos

como yo, que hemos vivido casi toda la vida en ciudades de nuestro interior.

Es por eso que quiero agradecerle a este gran deporte, que me permitió vivir experiencias que no imaginé nunca que podría vivir en el momento de mi ingreso a la E.M.A. y que luego de vividas, son imborrables y nos invitan a seguir entrenando fuerte y mejorando cada vez más para poder estar en condiciones de repetir esta experiencia y poder sacar en ese momento donde quiera que sea, resultados más positivos para la esgrima uruguaya. ■

**Cad. 1°. JULIO DANZOV**



## HECTOR CARDELINO S. A.

PRIMERA FABRICA URUGUAYA DE RETENES  
PIEZAS TECNICAS DE GOMA Y POLIURETANO

PLANTA INDUSTRIAL  
8 DE OCTUBRE 4106  
TELS.: 58 83 43 - 58 87 82

ADMINISTRACION Y VENTAS  
GALICIA 1418  
TELS.: 41 49 58 (5 líneas) 41 59 26  
FAX: 41 46 11

PROVITODO

# BARRIOS

CARNICERIA



Reparto  
a domicilio

Av. Camacho y Roosevelt  
☎ 2 48 67 - Maldonado

# A MI PRINCESA ALADA

Decola hoy mi nave,  
Necesito un copiloto,  
hacia el azul espiritual  
para poder derivar;  
y recuerdo desde siempre,  
en un vuelo de clara ruta  
que el cielo es mi hogar.  
hacia tu majestuosa inmensidad.

Vedme aquí,  
Sigo buscando a mi Princesa,  
en la aurora de un lento vuelo,  
que brilla entre las estrellas.  
buscando a esa Princesa  
Titilando está en la noche,  
que desapareció de mi lado.  
y del firmamento es la más bella.

Tras ella arremeto,  
Tantas nieblas y huracanes  
corrijo elevadores y tomo altura.  
he de hallar en mi camino.  
¿Eres tú ese don divino,  
Hasta que llegas tú  
que me inspira a volar?  
para iluminar mi destino.

Tú hermoso fantasma,  
Por tu mirada, un cielo daría  
impregnado de brillante luz.  
por tus ojos, un mar de alegría  
¡Jamás podré amarte  
y para tenerte a mi lado,  
si no lo haces tú!  
¿Quién sabe lo que haría?

Y si al traginar por tu sendero  
Tomaré con seguridad,  
escuchas a tus espaldas,  
mis sensibles controles.  
extraña y sincera voz,  
estabilizaré las R.P.M.  
desde ¿Quién sabe cual sol?  
y el horizonte artificial.

Por tu bello nombre te invocan,  
Con paciencia y refinamiento  
desde una nave dorada.  
sin dudar mi suave andar  
No dudes de tus sentidos  
sin desviar mis emociones  
pues desde el cielo te llamo yo.  
hasta tí debo llegar.

Tuve miedo, es la verdad  
Corrijo la altura y miro el reloj.  
y mi pájaro mecánico viró.  
Trato de ser paciente,  
Miedo de ya no verte  
aunque mi deseo no es un lago  
y mi alerón izquierdo tembló.  
sino ansioso como un torrente.

Temi perderte  
Tú te sabes entre las nubes,  
al ver mi comando descontrolado.  
pero el silencio te anonada.  
Hasta que al percibirte nuevamen-  
te, Yo aguardo en postura  
vigilante,  
tome tu rumbo, recto al frente.  
de llama esperanzada.

Viajar juntos yo te pido  
Navegando hacia tus brazos  
sólo llámame e iré  
volaré sin parar.  
No importa cuan distante  
No habrá fatiga que me derribe  
igual mis ansias contendré.  
púes mi afán, es poderte  
encontrar.

No importa cuanto tiempo.  
Un vestido de plata tendrás  
Volaré con perseverancia,  
y tus ojos ya cerrados.  
viéndote sin que lo sepas.

Entre nubes blancas te encontraré,  
abrazándote sin que lo sientas.  
en tu mullido lecho algodónado.

Fragancias que sólo percibe,  
Donde sólo llegan los alados,  
un corazón impregnado,  
reminiscencias de inmortales.  
de un deseo incontenible.  
Donde este hombre del aire.  
De un sentimiento alado.  
encuentre a su Princesa.

Un día tú Princesa,  
Deslumbrante de belleza,  
serás mi copiloto  
para volver a despertarla.  
y al tenerte ya a mi lado  
Y juntos volando hasta la muerte,  
de tu bondad me jactaré.  
para así por siempre amarla...

Por El Cadete del Aire.



# DESAFIO

Mi alada vocación  
guarda silencio  
respetuoso y se hunde  
en mi alma la congoja,  
cuando el Dios de los Cielos  
no comprende  
que el deber del piloto esta en la vida.  
Muerte, a ti que yo te odiares mientras viva,  
que te llevas mis dones más preciados  
y no sufres  
y de impiedad usurpas la vida terrenal de quien tu tocas  
como Judas que a algún Cristo besa

Un avión que se eleva  
contrasta en el azul.  
Eso te pesa,  
y persistes en la idea  
derribarlo es tu fin,  
más yo pregunto:  
¿y los hermanos Wright,  
y el Ader, y el Dumont  
y todos los que han pasado  
por ese cielo y no han preguntado  
si volar es de locos?  
No contestes  
tu cabeza maldita está perdida  
inundan los gusanos tu alma en celo  
y de tus ojos brota un odio antiguo.

Pero también yo te odio,  
más deseo poseer el don  
aunque combata con mil huracanes  
y deba derribar mil ilusiones.  
Es inútil el pelear contigo,

tienes la fuerza que yo no poseo,  
pero mientras sobren  
y este es mi deseo  
volaré mientras pueda,  
en el cielo estaré más no te pido  
permiso ni suplico dádivas,  
dadme solo lo que me merezco  
que a ti no pediré más que me dejes.  
A la vida le pediré alas  
y me deje volar tan alto y lejos.

Así podré, quizás, estar más cerca  
de la madre que llevaste lejos,  
muerte  
bastarda hija de la vida misma  
no te me acerques.  
Cuando veas un avión al cielo,  
aléjate de él, que esta en la vida,  
a su nación defiende  
siguiendo aquella ley, la verdadera  
la de todos los dioses, la primera  
la de Juan el Gaviota  
que siguiera  
la perfección de su brillante vuelo  
libertad, eso buscan  
no es quimera  
ni utópica virtud  
y la persiguen las bellas almas nobles  
y yo la busco,  
y sin tenerte miedo,  
muerte,  
ingrata,  
volare yo.

CAD. 1ro. A. LEAL.

AEROMODELOS



EL  
CONDOR

DURAZNO Y MINAS - Tel. 49 78 23



FLORERIA  
ARGENTINA S.R.L.

Constituyente N° 1678 - Tel. 40 16 70  
Tel./Fax: 40 12 45



Envíos de flores  
a todo el mundo

## TESTIMONIOS



**E**STA entrevista constituye un importante y valioso aporte de alguien que muy poco antes de dejarnos físicamente, acepto con alegría dejar su testimonio de pionero redactor de ALAS en aquel lejano 1952..

Instalados en la casa del Cnel.(Av.) Dn. JULIO BOTTA, nos dispusimos a compartir con él sus conocimientos acerca de los orígenes mismos de nuestra revista.

- Mi Coronel, es un placer para el Consejo Editor de Revista ALAS 1994, que nos halla dado la oportunidad de realizarle esta pequeña entrevista.

**Dado que usted formó parte del Primer Consejo Editor de ALAS: ¿de donde o de quien surgió la idea de emprender esta empresa?.**

-Bueno Cadete Sarkissian: ante todo hago público mi agradecimiento, hacia el Consejo Editor, quien por su intermedio me acerca el último ejemplar

de la revista, en donde se nota el concepto evolutivo de la Fuerza, comparándola con la entonces precaria primera edición.

El origen de ALAS fue una inquietud surgida en la charla, en la conversa, en la contada, como una especie de reto, pues si la Escuela Militar y la Escuela Naval tenían su Revista, ¿por qué nosotros, Fuerza Aérea, no íbamos a tener la nuestra?. Con ella lograríamos el tan anhelado órgano de expresión propia. Apreciando las otras armas, igualmente, nos sentíamos en la obligación de estar en el mismo nivel de representatividad que poseían las restantes Escuelas.

Fue entonces, cuando con un grupo de cuatro o cinco compañeros decidimos aceptar la contienda.

Nos gustó la idea, empezamos a madurarla, no sin tener en cuenta la calibración de la falta de medios que tenía nuestro Consejo Editor o redac-

ción, como así la llamabamos. Finalmente elevamos el proyecto a nuestros Superiores.

Por aquel entonces el Comando de la Escuela, estaba integrado por El Cnel. (Av.) Gualberto Trelles y el Jefe de Cuerpo May. Danilo Sena, quienes nos percataron sobre la responsabilidad que suponía editar una revista sin contar siquiera con un escribiente que diera forma a los materiales elaborados.

Asimismo obtuvimos de las autoridades, la máquina de escribir del Curso, elemento este fundamental para concretar nuestros propósitos, ya sea en algún salón libre o durante nuestros ratos de ocios.

Surge, inmediatamente el problema de la financiación, este difícil obstáculo fue salvado gracias a la colaboración de suscriptores que solventaron la revista. Sentíamos que tocábamos el cielo...

**- ¿Recuerda usted el nombre de sus compañeros de trabajo, aquellos con los que compartía su afinidad por el periodismo?**

-Bueno, con mucho gusto le puedo decir algunos, pero le sugiero que dispense mi falta de memoria.

Empezamos con el Clase Roberto Meyer, el Cadete Botta, Franchini, Deus, Ortiz, algún que otro Aspirante de los que no recuerdo sus nombres.

**- Si bien el nombre de la revista es algo que a todos nos relaciona: ¿por qué "ALAS" ?**

-Pues como usted lo dijo, las alas son el símbolo de la Fuerza Aérea, y por eso, sin mucha discusión, después de haber propuesto dos o tres nombres, decidimos que el definitivo sería ALAS.

**¿Como se manejaba el Consejo Editor, con respecto a la recepción y elaboración de los distintos materiales?**

-Tratábamos de abarcar, la mayor cantidad de campos que se nos podía ocurrir, y que lógicamente en las posteriores ediciones, fueron tomando un perfil más nítido y más profesional, sin perder la frescura propia del Cadete, aspecto que debe persistir permanentemente como embrión de la Fuerza Aérea.

**- ¿Se les exigió algún artículo fijo?**

-No; no hubo orden alguna referente a los artículos fijos, éstos eran a nuestra elección.

**- ¿Recuerda algún trabajo realizado por usted?**

-Yo recuerdo; un poema humorístico, símbolo indiscutible del espíritu del Cadete; referido al mozo de la cocina, el cual decía: "...mientras yo te quería, mi amor, vos me ofrecías el pelo en la sopa...".

**- ¿Recuerda de manera aproximada, el tiraje de la primera edición?**

-Bueno, el tiraje fue hasta que nos alcanzó el dinero; en cuanto a la distribución, se enviaron números a las diferentes Escuelas, Organizaciones Públicas, militares, etc. Los números sobrantes fueron ofrecidos al público; con lo cual pretendimos formar una base para financiar el segundo número.

**- El motivo de la portada ¿lo recuerda?**

-Es como el primer amor, uno siente la frescura, el encanto, pero no recuerda si era fea, baja, rubia, queda en el recuerdo, la sublimación del hecho.

**- La fecha de edición, hoy día la estamos haciendo, en el aniversario de la Escuela; el 20 de Noviembre...**

- ¡Qué hermosa idea!... porque auna y engloba las fechas simbólicas, y aunque no coincida con la de la primera edición, en aquel año de 19..., gustoso, si volviera a comenzar, lo haría en esta que usted comenta.

**- Me es de suponer que tendrá alguna anécdota, con un gran valor afectivo, que pueda contarlos ¿no es así?**

**Muy brevemente comenta -mientras se rasca su barbilla-**, "Todavía tengo la cicatriz de un quiste cebaceo, el cual el médico había ordenado operar. Por el veinte y pico de Diciembre, no se había recibido ni noticias del aguinaldo, ya no tenía ni un peso de mi sueldo anterior y las fiestas me parecían negras; porque con licencia y sin dinero era una combinación desastrosa.

Entonces, decidí operarme el día 24 de Diciembre; al salir del Hospital tomaba el omnibus (el N°76, en Garibaldi y 8 de Octubre). En esa esquina, yo

# EXPOCAR'S

## AUTOKIO S. A.

Bulevar Gral. Artigas 2204  
Teléfono 47 51 93  
Montevideo - Uruguay



había dejado unos cinco o seis números de la revista, a consignación, para ver si se vendían. Ese día fui a recuperarlas pues debíamos hacer el recuento de los números vendidos, para finalizar el año. Llego con el emplasto en la barbilla (el quiosquero no me reconocía), le expliqué:...soy el Cadete... Al fin resultó que solo había vendido uno de los cinco ejemplares. "¿Quiere los ochenta centésimos del valor del ejemplar?"

En ese momento me dió vergüenza, y dije que le jugará al 80 a la quiniela, a los 20.

Regresé a casa con una operación realizada, con los ejemplares de ALAS (menos el vendido) y con una boleta de quiniela que más que nada era una risa.

Que le cuento Cadete Sarkissian, cuando a las 18:00 hs. escucho que el N°80 había salido favorecido.

Fue aquella una Navidad muy particular, pues si bien me encontraba rodeado del cariño de mis familiares y con una pequeña fortuna en mi bolsillo, no pude compartirla con mis amigos."

**-Mi Coronel, si usted estuviera en el Consejo Editor de este año ¿qué cosas cambiaría o mantendría en la revista?.**

-En principio lo que no cambiaría, y que ha subsistido ha sido el espíritu del Cuerpo de Cadetes, en poder lograr la edición, de los números contiguos; a pesar de lo que ello significa: sacrificio y denuedo.

Referente a mejoras, creo que la revista está perfectamente encaminada desde todo punto de vista, pues se ha mantenido, profundizado y ampliado el aspecto técnico.

**-Ahora para culminar la entrevista le pediría un mensaje dirigido al actual Consejo Editor, a los Cadetes que nos continuarán y a la Fuerza Aérea en general.**

-En cuanto a la Fuerza Aérea, solo me resta, hacer público mi agradecimiento, hacia ella y decirle que: si empezase nuevamente mi vida, sería Piloto Aviador Militar. Con respecto al Consejo Editor y a los Cadetes todos; les quiero decir que sigan con ese espíritu de tesón y de triunfo; que en la carrera

consideren éste, como un gran desafío, no olviden que ustedes están mental y físicamente capacitados para sortear los distintos obstáculos; no solo como Cadetes, sino como Oficiales de nuestra querida y sublime Fuerza Aérea.

**-Desde ya le hago participe de mi agradecimiento, y el del Consejo Editor, poniéndonos a su servicio e invitándolo a conocer nuestra nueva sala de redacción: "Alf.(Av.) PABLO PISANI" en homenaje a nuestro compañero recientemente fallecido en un accidente aéreo.**

-Muchísimas gracias a ustedes por la delicadeza que han tenido, en hacerme desempolvar un poco, estos queridos recuerdos.

El origen de ALAS fue una inquietud surgida en la charla, en la conversa, en la contada, como una especie de reto.

Las alas son el símbolo de la Fuerza Aérea, y por eso, sin mucha discusión, después de haber propuesto dos o tres nombres, decidimos que el definitivo sería ALAS.

**-Mi Coronel, si usted estuviera en el Consejo Editor de este año ¿qué cosas cambiaría o mantendría en la revista?.**

-En principio lo que no cambiaría, y que ha subsistido ha sido el espíritu del Cuerpo de Cadetes, en poder lograr la edición, de los números contiguos; a pesar de lo que ello significa: sacrificio y denuedo.

Referente a mejoras, creo que la revista está perfectamente encaminada desde todo punto de vista, pues se ha mantenido, profundizado y ampliado el aspecto técnico.

-En cuanto a la Fuerza Aérea, solo me resta, hacer público mi agradecimiento, hacia ella y decirle que: si empezase nuevamente mi vida, sería Piloto Aviador Militar.

Gracias por la delicadeza que han tenido, en hacerme desempolvar un poco, estos queridos recuerdos. ■

**REPORTAJE REALIZADO EN JUNIO DE 1994 POR EL CADETE E. SARKISSIAN.**

**FARMACIA y  
PERFUMERIA  
DIVA**  
Gral. Flores 5027  
Esq. José María Guerra  
**Tel. 256161**



**Jorge Martínez & Asociados**  
VIAJES INTERNACIONALES Y TURISMO

Colonia 949  
Fax: 92.1860

☎ 92.1844/92.6868  
Montevideo/Uruguay

# "HERCULES"

## MAS QUE UNA LEYENDA

**T**ENIENDO en cuenta que nuestros aviones son adquiridos en el extranjero y a propósito de la reciente incorporación de otro C-130, dialogamos con quien fue miembro de la tripulación que llevó a cabo dicha misión, el Señor Teniente Coronel (Aviador) Don José Vilaro, actual Sub-Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, nuestra casa de estudios y de esta entrevista extraímos que si bien su función no fue propiamente la de pilotear el avión C-130 a nuestro país, fue quien coordinó los detalles y pormenores de la misión.

Asimismo, había tenido la oportunidad de participar en otra misión ferry trasladando 2 A-37 desde San Antonio Texas en la cual, dos pilotos por aeronave constituían la tripulación, los cuales complementaban el pilotaje del avión con la navegación, comunicaciones radiotelefónicas y demás.

En general, el traslado de aviones posterior a su compra, se realiza por vía aérea, dependiendo de las performances del avión y condiciones de compra ya que por ejemplo los Pilatus PC-7U fueron traídos vía marítima desarmados en contenedores. El principal motivo por el cual se trata de traer los aviones en vuelo es el entrenamiento que adquieren sus tripulaciones, teniendo en cuenta que por vía marítima demanda más tiempo y generaría otros costos más importantes.

Los problemas o contratiempos que derivaron de la misión fueron profesionalmente subsanados; estos se debieron por el estado de inoperatividad de la aeronave ya que este avión en particular se encontraba fuera de servicio hacia ya un tiempo prolongado hasta que se accedió a su compra. La U.S.A.F dispone de un gran número de aviones en este estado, contando desde aviones muy viejos hasta aviones con muy pocas horas de vuelo (el mantenimiento de estas aeronaves es realizado en Amarc, Davis Monthan A.F.B, el mismo consiste en preservar las cabinas, amortiguadores, ruedas, turbinas, etc) quedando luego a la intemperie, pero bajo índices de humedad mínimos.

En el caso de esta última misión hubo un vuelo de recepción el cual no se cumplió a satisfacción como para realizar el vuelo de regreso.

Para la primera misión que se realizó posterior a la compra del F.A.U 591, se consideró preciso designar una tripulación compartida F.A.U - U.S.A.F..

En otras misiones ferry, se requirió la presencia de un asesor técnico que a su vez garantizaba el avión al arribo en su destino, siendo este miembro de la compañía fabricante.



CNO. MELILLA 6771 - AEROPUERTO - ANGEL S. ADAMI  
TELS. 32 80 01-32 80 32-32 80 39-FAX 32 80 03  
MONTEVIDEO (ROU)

*Representante de :*

**BEECH  
AIRCRAFT CORP.**

**BELL HELICOPTER  
TEXTRON**

**BENDIX/KING**

Generalmente, la tripulación se selecciona por su antigüedad, experiencia y conocimiento del avión, de ahí que su capacidad profesional le permita satisfacer funciones tanto de vuelo como de mantenimiento y demás detalles de la aeronave.

Dependiendo a su vez de las condiciones de compra, quedará estipulado en el contrato la garantía, instrucción a tripulaciones o técnicos y el respaldo logístico que permitan operar con seguridad la aeronave en cuestión.

El F.A.U 593 fue comprado mediante Carta de Acuerdo (L.O.A) en el cual el avión es adquirido "AS IS, WHERE IS", esto significa "como esta y donde esta". Se deberá aceptar su estado previa la evaluación que profesionales analizan el avión, su horas de vuelo, el estado de las partes, etc, dando su aprobación o no para dicha adquisición y de esta forma fue cobrando vida el F.A.U 593.

La adquisición de aviones como de cualquier otro material militar es un flujo continuo entre Uruguay (como país y no como Fuerza Aérea solamente) cubriendo las necesidades de las otras armas y Estados Unidos; de acuerdo a nuestras necesidades y a nuestra situación económica se efectúa un pedido, pedido que es estudiado entre otros por el Pentágono, quienes deciden en vendernos o no el artículo en cuestión.

En estos momentos, se está estudiando una nueva posibilidad de compra. Específicamente, el caso designado por el gobierno de los Estados Unidos, para el convenio del C-130 593, fue el "FMS CASE UY-D-NAE".

El ferry se desarrolló con el siguiente itinerario: arribo de la tripulación el 3 de abril de 1994 a Davis Monthan AFB en Tucson, Arizona. Una vez allí, se realizó la recepción de documentación, el vuelo de recepción y la reparación de fallas o discrepancias.

Se decoló hacia Miami el 8 de abril con destino Fort Landerdane, Florida.

El 16 de abril se arribó a Caracas, Venezuela, (Simón Bolívar), donde se pernoctó.

El día 17, se hizo una escala técnica en Manaus



y desde allí se fue Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, con pernocte. Luego se realizó el 18 de abril el tramo final hasta el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

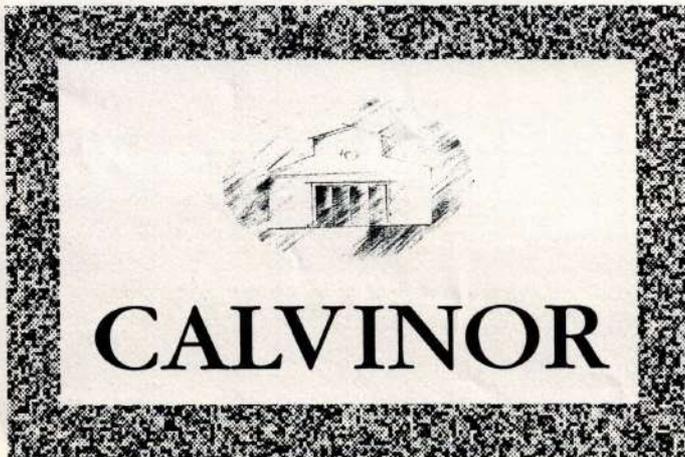
Un hecho significativo o anécdota, fue la falla que, al salir de Miami hacia Caracas, acusa el taquímetro del motor # cuatro. Nuestros técnicos comprobaron que no era el instrumento sino el generador el que fallaba. En ese momento de incertidumbre se decidió continuar la misión hasta Venezuela, por mejores posibilidades de reparación. Hechas las comunicaciones pertinentes, se trata de solucionar el problema con el apoyo del Personal de Servicio de la Fuerza Aérea Venezolana. Continuando el vuelo, se aterriza en Maracay, Base Aérea del Grupo N° 6, siendo recibidos por el Jefe de la Unidad a quien se le da un cálido agradecimiento, ya que no solo nos recibió gustosamente sino que inmediatamente dispuso su personal al servicio para subsanar el contratiempo, poniendo partes extraídas de sus propios C-130.

Se partió, de Venezuela a Uruguay, donde se arribó sin problemas, haciendo la escala y pernocte antes mencionado en Bolivia. Una vez en la Brigada Aérea Nro. 1, sin más demoras se enviaron las piezas, tan generosamente prestadas, adjuntando una nota de agradecimiento de nuestro Comandante en Jefe a los hermanos venezolanos.

El C-130 realmente cumple a satisfacción el propósito por el cual fue fabricado y diseñado, ya que posee notables características como avión de transporte militar, extracción de carga, lanzamiento de paracaidistas y patrulla marítima entre otras.

Dando fin a nuestra entrevista, nos dejó un mensaje que va dirigido principalmente a los futuros oficiales que seguramente continuarán con esta misión diciendo que "El logro de este tipo de misión como el de cualquier otra misión asignada a las tripulaciones operativas de la Fuerza Aérea, radica fundamentalmente en una dedicada y conveniente planificación del periplo aeronáutico; permitiendo así operar con seguridad y profesionalismo.-" ■

**REALIZARON LA PRESENTE ENTREVISTA  
LOS CAJETES DE SEGUNDO AÑO  
NAVEGANTES E. SARKISSIAN Y F. LA PAZ.**



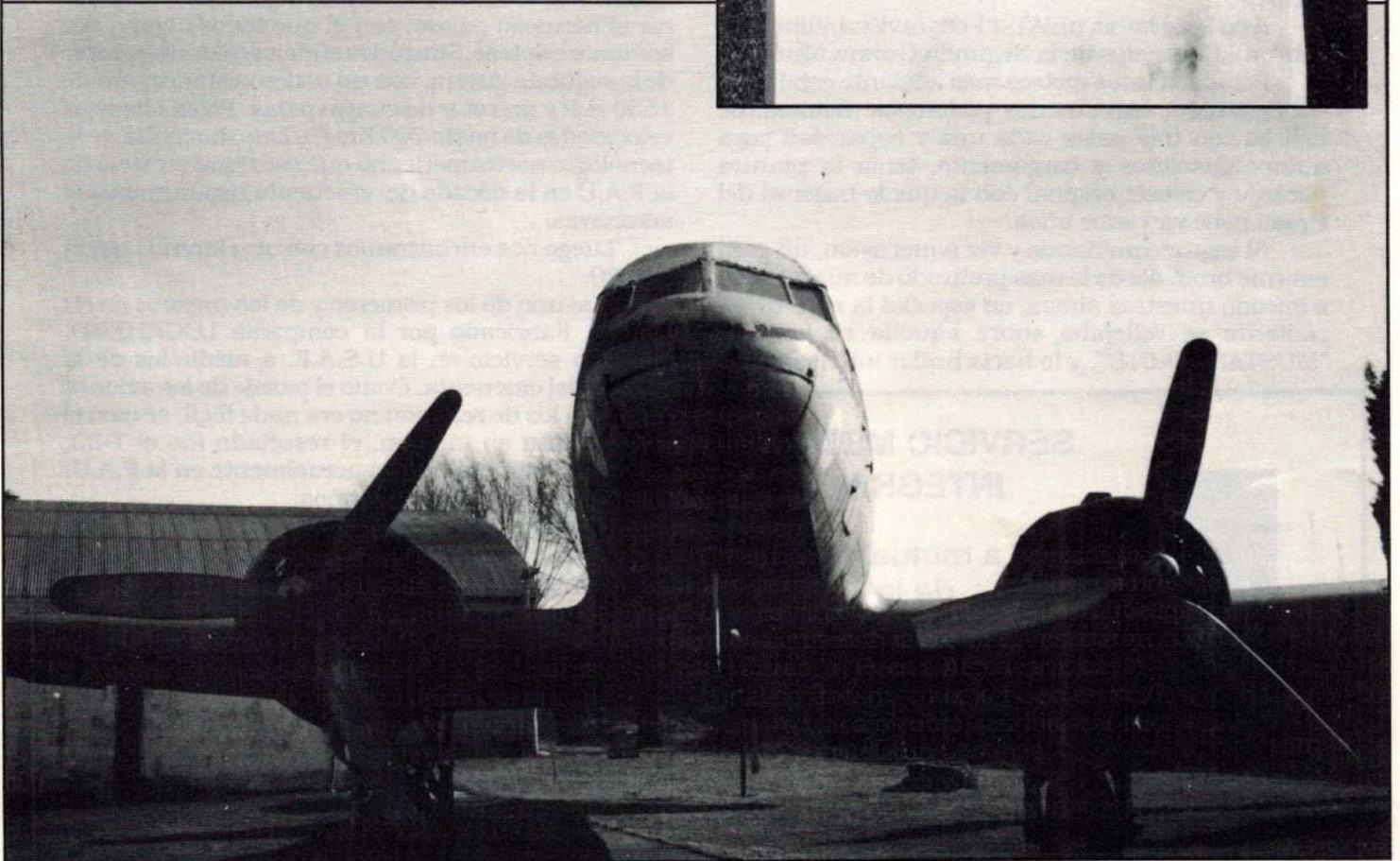
# LOS NUEVOS TIEMPOS DEL MUSEO AERONAUTICO

**H**ACIA algún tiempo que con el Señor Tte. 1ro. (Av.) (R) Don Juan Maruri, habíamos planeado realizar una visita al Museo Aeronáutico, llamado, en honor a quien fuera su creador y fundador, Señor Cnel. (Av.) Don Jaime Meregalli.

La idea se concretó el viernes 12 de Agosto cuando el Tte. Maruri, nuestro profesor de Historia de la Aviación Uruguaya, nos confirmó que la visita se haría.

Llegamos en la tarde los 18 Aspirantes, acompañados por dos cadetes de primer año mientras el Señor Tte. Maruri nos esperaba en el Museo.

Comenzamos a recorrer el exterior del Museo cuando de pronto nuestras miradas se fijaron en la misma dirección: frente a nosotros, yacía sobre el verde y ondulado césped, uno de los aviones más famosos de la Segunda Guerra Mundial: el B-25 MITCHELL de Norteamérica. Bombardero de construcción, pero ágil al mismo tiempo, bimotor, con varias torretas a los costados del fuselaje y arriba de





la cabina excelente ejemplar, perteneciente a la U.S.A.F.

A su lado había un AT-11 otro avión militar que sobrevoló los cielos de la Segunda Guerra Mundial.

Por allí, a unos metros mas adelante estaba un "LODESTAR", con sus dos poderosos motores, de hélices con tres palas cada una y capacidad para quince pasajeros y cargamento, tenía la pintura naranja y celeste original con la que lo trajeron del Brasil hace ya varios años.

Al seguir caminando y ver aquel avión, un gozo enorme brotó desde lo mas profundo de nuestro ser, e inundó nuestras almas, en especial la mía. El sol radiante se reflejaba sobre aquella réplica del "MUSTANG P-51D", y lo hacía brillar intensamente

pero sin llegar a cegar mis ojos. La silueta perfecta se apoderó de todos nosotros y no dejábamos de admirar el hermoso pájaro, con el que todos alguna vez soñamos pilotear. Sin dudas el mejor caza interceptor de la segunda guerra, con un poderosísimo motor de 1550 H.P y un rotor de cuatro palas. Podía alcanzar velocidades de hasta 700 Km/h. Una maravilla de la tecnología norteamericana que estuvo al servicio de la F.A.U en la década del cincuenta con numerosas aeronaves.

Luego nos encontramos con otra leyenda alada el F-80.

Fue uno de los primeros y de los mejores en su tiempo. Fabricado por la compañía LOCKHEED, entró en servicio en la U.S.A.F. a mediados de la década del cincuenta. Como el pasaje de los aviones a hélice a los de reacción no era nada fácil, se creó el F-80 biplaza en tándem, el resultado fue el T-33, avión que está en servicio actualmente en la F.A.U. desde hace ya casi treinta años.

También se encontraba por ahí el magnífico DC-3, con sus alas redondeadas y una historia de éxitos y fama al servicio del hombre.

Luego de recorrer el exterior del museo y encontrarnos con esas maravillas aeronáuticas, nuestro ánimo se exaltó y estimulados entramos, ansiosos de enfrentarnos a nuevas sorpresas.

En la entrada, comenzaba una riquísima exposición de motores antiguos, pertenecientes a aviones de principio de siglo y hasta la década del treinta. Había también elementos de la indumentaria, per-

## SERVICIO MEDICO INTEGRAL

La mutualista  
de la  
familia



Mercedes 1288/90  
y Yaguarón  
Tel.: 92 25 92

teneciente a célebres pilotos pioneros de la aviación mundial.

En la otra sala, se encontraban estáticos viendo pasar el tiempo y esperando un futuro incierto, muchísimos aviones de todos los tiempos.

Entre ellos estaba el enorme 14-Bis, avión construido por el brasileño Santos Dumont hacia el año 1906.

Entre varios aviones más se encontraba un Breguet 14, construido hacia el año 1916 en gran cantidad.

Caminando entre esos aeroplanos, mi espíritu sentía que había viajado en el tiempo, hasta los albores de la aviación.

Luego nos encontramos con un avión muy familiar: NORTHAMERICAN AT-6 "TEXAN". Sin duda un fenómeno, fuerte, maniobrable, biplaza en tándem, el AT-6 fue volado por los pilotos de la F.A.U. desde finales de la década del 40 y estuvo en servicio activo hasta los primeros años del 90, volando en la base aérea Nro. 2 de Durazno.

El TEXAN quedó arraigado en la historia de nuestra aviación militar, sirviendo como entrenador avanzado, en su época, para miles de jóvenes que comprobaron sus bondades y cualidades, formándose como experientes pilotos que luego de volarlos,

sienten nostalgias de subirse en la cabina, tomar el bastón y dejarse llevar y volar, volar más allá del vuelo de las aves y la imaginación del hombre.

Luego, seguimos viendo diferentes aeroplanos mientras que nuestro guía nos explicaba acerca de su origen y características.

Otro avión que nos llegó de manera muy especial fue el PT-19 "FAIRCHILD", avión biplaza acrobático que también prestó servicios a nuestra querida F.A.U. y surcó su límpido y glorioso cielo celeste.

Ya terminando la visita, creo que nos vamos empapados de una historia de la aviación a la que nos hemos acercado un poco más, en realidad y en lo personal me siento identificado con el espíritu aeronáutico que inundó las almas de muchos hombres, que al mirar aves volar sintieron el impulso irrefrenable de tocar el cielo, y con una pluma de águila quisieron escribir sobre las alas de la historia humana, sus hazañas e intentos de conquistar el firmamento infinito, y de volar, volar más allá del vuelo de las aves, y la imaginación humana.

Hoy el Museo Aeronáutico recoge el valor que el tiempo imprime en su inexorable paso, y es por eso que encara un nuevo tiempo en la evocación del pasado. ■

ASP. G. HENRY.

# Desde Montevideo a ...

Madrid Santiago Buenos Aires  
 Punta del Este  
 Asunción San Pablo Porto Alegre  
 Rio de Janeiro

*En Pluna, le ofrecemos vuelos directos a las más importantes ciudades del Cono Sur, además dos frecuencias semanales a Madrid en DC 10-30 de fuselaje ancho.*

*Todo esto con una atención personalizada al más alto nivel, insuperable servicio y por si fuera poco con puntualidad como Usted se merece.*



Equipos de radio para aeronaves, terrestres y marinos. Se ofrecen equipos de alta calidad y precio competitivo. Se cuenta con personal capacitado para la instalación y mantenimiento de los equipos.

EQUIPOS HF - VHF - UHF

*AERONAUTICOS*

*TERRESTRES*

*MARINOS*

**ICOM**



**YAESU**



RADIOCOMUNICACIONES Y ELECTRONICA

**ANZANI 1640 Tel: 624910\* Fax: (598-2-) 684328**



# ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY



**E**N silencio como solo trabajan quienes saben que realizan bien las cosas, como los que saben que persiguen un gran fin, funciona en nuestro país la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay (A.H.A.U).

Desgraciadamente poco se sabe de ella entre nosotros los integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya. Hoy tenemos la oportunidad de conocerlos, saber que hacen, que esperan en futuros años.

Esta Academia está integrada por civiles y militares entre estos últimos contamos hoy con el Tte. 1ro. (Av) (R) Juan Maruri uno de sus fundadores, principal integrante actual.

Recibido en el año 1952, piloto de los grandes aviones de nuestra F.A.U. como los PT-19, PT-26, AT-6, F-51, o B-25. Más de 10.000 horas de vuelo, aun se mantiene volando. Gran conocedor de nuestra historia, autor de muchos artículos sobre temas aeronáuticos en revistas especializadas de varios países, notorio investigador, documentalista, conferencista, autor de la Reseña Histórica de la F.A.U. y actualmente miembro correspondiente de distintas instituciones históricas extranjeras.

**P-¿Que es la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay ?**

R- La Academia es una asociación civil con personería jurídica que se rige por sus estatutos, por sus leyes y reglamentos aplicables.

**P-¿Quiénes la fundaron y con que idea?**

R- La fundaron un grupo de historiadores aeronáuticos con la idea concebida en el Artículo 2 de

sus estatutos, que expresa más o menos lo siguiente: nuclear a las personas vinculadas a la actividad aeronáutica, a la aviación, a la aeroestación y a lo aeroespacial y a todos aquellos se interesen en la investigación histórica de las mismas, así como promover, patrocinar, y estimular la investigación histórica. Exaltar la epopeya aérea, los precursores, los pioneros, los mártires, los hitos de su historia, tanto en lo nacional como en lo mundial, con una finalidad fundamentalmente académica, como tratar también de difundir todo lo concerniente a esta actividad, editando folletos, participando en eventos aeronáuticos como congresos, seminarios y fundamentalmente contribuir a la formación y el acrecentamiento de la conciencia aeronáutica.

**P-¿Como se consiguen los datos, es difícil recopilarlos?**

R- Se consiguen por medio de la investigación histórica, en bibliotecas privadas o personales, por entrevistas, análisis de documentos, fotografías, dibujos, etc, visitas a museos, correspondencia con el exterior, con otros investigadores e historiadores, tanto de la aeronáutica como de historia en general.

Cada vez es más difícil, pues lo fácil ya es conocido, no obstante se continúa con ello permanentemente.

**P-¿Tienen alguna publicación o algún medio por donde se expresan?**

R- La Academia edita la "Gaceta de la Aviación", publicación de carácter histórico no comercial. Edita libros sin fines de lucro, solamente históricos. Por

medio de sus artistas historiadores pinta cuadros, dibujos, realiza maquetas, banderas históricas, etc. Un ejemplo de esto es el cuadro de Antoine de Saint Exupery realizado por el Cnel(Av)(R) C Merca- der regalado a la E.M.A. en ocasión de cumplirse años del vuelo histórico del gran aviador y escritor francés y nuestro compatriota Carlos Piacenza.

**P-¿Que apoyo reciben por parte del gobierno o entidades privadas?**

R- Recibimos el apoyo pleno de la D.G.C.A. y de alguna donación privada.

**P-¿Quienes la integran hoy día?**

R-Hoy por hoy la integran unos 60 miembros civiles y militares cuyo presidente es el Tte Gral(Av)(R) Raul.J.Bendahan.

**P-¿Como se puede integrar la A.H.A.U., que características se requiere?**

R-Para pertenecer a la Academia se deben reunir alguna de las siguientes características; ser un notorio investigador de la historia en todo lo relacionado con el espacio en lo referente a su conquista por el hombre, ser historiador, escritor, o periodista que haya echo aportes a la historia de la aeronáutica, ser o haber sido una figura de relevancia en la aeronáutica, haber sido protagonista en hechos de destaque o haber tenido una gran trayectoria en la

aeronáutica.Tener un grado de parentesco con pioneros que ya no existan. También pueden pertenecer a la Academia como miembro colaborador toda persona fisica o juridica que desee colaborar con la institución.

**P-¿Como cambia la directiva, como es el relevo de sus autoridades?**

R-El relevo de la directiva se efectúa cada dos años por voto secreto de los miembros de la Academia.

**P-¿Que planes tienen para el futuro?¿Que esperan para próximos años?**

R-Pensamos continuar como hasta ahora según los estatutos haciendo que la Institución se siga consolidando aun más y que sea más conocida en todos los ambientes y en el exterior.

**P-¿Como ve la actual Fuerza Aérea en relación a épocas pasadas? y ¿ Uds tienen alguna relación con el mantenimiento del Museo Aeronáutico?**

R-La Academia no analiza críticamente a ninguna institución.

Con el Museo mantenemos lazos de amistad muy fuertes, el director es miembro de honor nato y la Academia es consultora y asesora del Museo. Cad Iro A.Leal. ■

**Cad Iro J.Danzov**

# AERONOTICIAS

REVISTA URUGUAYA DE AVIACION

## NUESTRO LUGAR

**M**IENTRAS sentado, leyendo un libro de Whitman, ajeno al resto del mundo, observo por la ventana, la plomiza oscuridad mojada de la tarde, caer sobre la línea muerta.

Estoy sentado en el salón de revista "ALAS", en donde se gesta la pequeña gran ilusión de todos. Entonces, me viene a la memoria los primeros ejemplares que tuve en mis manos. Ese día, sin prestarle demasiada atención leí sus páginas como quien lee cualquier otra revista, y allí quedaron.

Al tiempo y de a poco me acerco a la revista y decido trabajar en ella.

Esto me obligaba a saber un poco más de su historia. La revista luego de varios años sin circular, retorna a sus servicios. Los primeros ejemplares de la nueva edición, aquellos dos que tuve en mis manos, fueron hechos, o mejor dicho surgieron de un "cuartito" del Curso Profesional en el alojamiento de los Cadetes.

Incómodo, lleno de ruidos, en donde la privacidad necesaria brillaba por su ausencia. Claro, esto no le quitaba calidad a quienes escribían para ella, por el contrario los hacía esforzarse aun más.

Pero se hacía cada vez más necesaria la conquista de un lugar propio, donde trabajar con absoluta, o casi absoluta libertad.

Así con todo el apoyo de los superiores se logró conseguir una habitación pequeña que estaba siendo utilizada tal cual un depósito. Por supuesto, no estaba en condiciones de sala de formación de la revista; entonces surgió, como a lo largo de toda su historia, el espíritu "ALAS".

Se reacondicionó el salón, limpiado, arreglado y pintado por los propios integrantes del Consejo Editor de la Revista, y hoy por hoy contamos con el "ALAS" físico, que aunque no imprescindible, neces-



sario para realizar los trabajos con máxima libertad, el trabajar tranquilo y el saber que aquí hay en realidad una confiable organización.

Han pasado muchas generaciones desde aquellas que escribían en sus cuartos en ratos libres, en una vieja máquina, para concretar este sueño "ALAS".

Así como ellos, también hoy recién comenzamos, esta y todas son la revista numero uno.

Por eso hoy se disfruta tanto esta sala, bautizada como no podía ser menos, con el nombre de unos de los dueños del más puro espíritu "ALAS" ALF. (Av.) PABLO PISANI.

También queremos ese espíritu, esa fuerza, esas ganas.

No éramos nada y somos una organización. Aunque parezca insignificante tener nuestro propio lugar, como lo fueron esas dos revistas que tuve en mis manos y hoy han sido leídas muchas veces y han sido comprendidas.

"ALAS" no es como todas, es nuestra.

Con grandes esfuerzos, tras grandes desafíos, persiguiendo grandes metas.

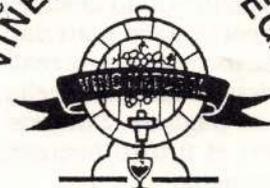
Si, por cierto que vale la pena. ■

CAD. 1ro. A. LEAL

FARMACIA  
**TELECHEA**

José Belloni 3311  
Tel.: 54 13 14

VINEDOS Y BODEGA



**TROMBOTTI**

VINO NATURAL

Elaborado por:  
Luis A. Trombotti

Ruta 8  
Gral. J. A. Lavalleja  
Km. 24.600  
Tel. 3701 - Pando  
Canelones  
V. C. 865 a  
Ind. Uruguaya



## DESPEDIDA DEL CONSEJO EDITOR

**E**l crepúsculo, el ocaso, un sol que se oculta puede muy bien significar el alba, la aurora, un sol que nace en el advenimiento de un nuevo día.

Así son nuestras vidas, un constante cambio de la noche a la mañana, de la mañana a la noche. Pero los días pasan y el anhelo de proseguir adelante en nuestras tareas se cubren de júbilo al saber que una idea madura hasta su concreción material; que las alas de la imaginación se tornan alas de realidad.

Un año más, una revista más. Una huella que dejamos plasmada en estas páginas. Sucesos que hoy son presente y que en el futuro formaran el documento de nuestras vivencias.

El camino se hace escarpado, la maleza es agreste, los objetivos tienen su caro precio, pero aún así no dejaremos que esta fuente de información inspiración y recuerdos se extinga en la frialdad del olvido.

La E.M.A resguarda en su regazo un grupo de

Cadetes que trabajan con ahínco, sólo motivados por el deseo de colaborar desinteresadamente en el enriquecimiento de la Institución.

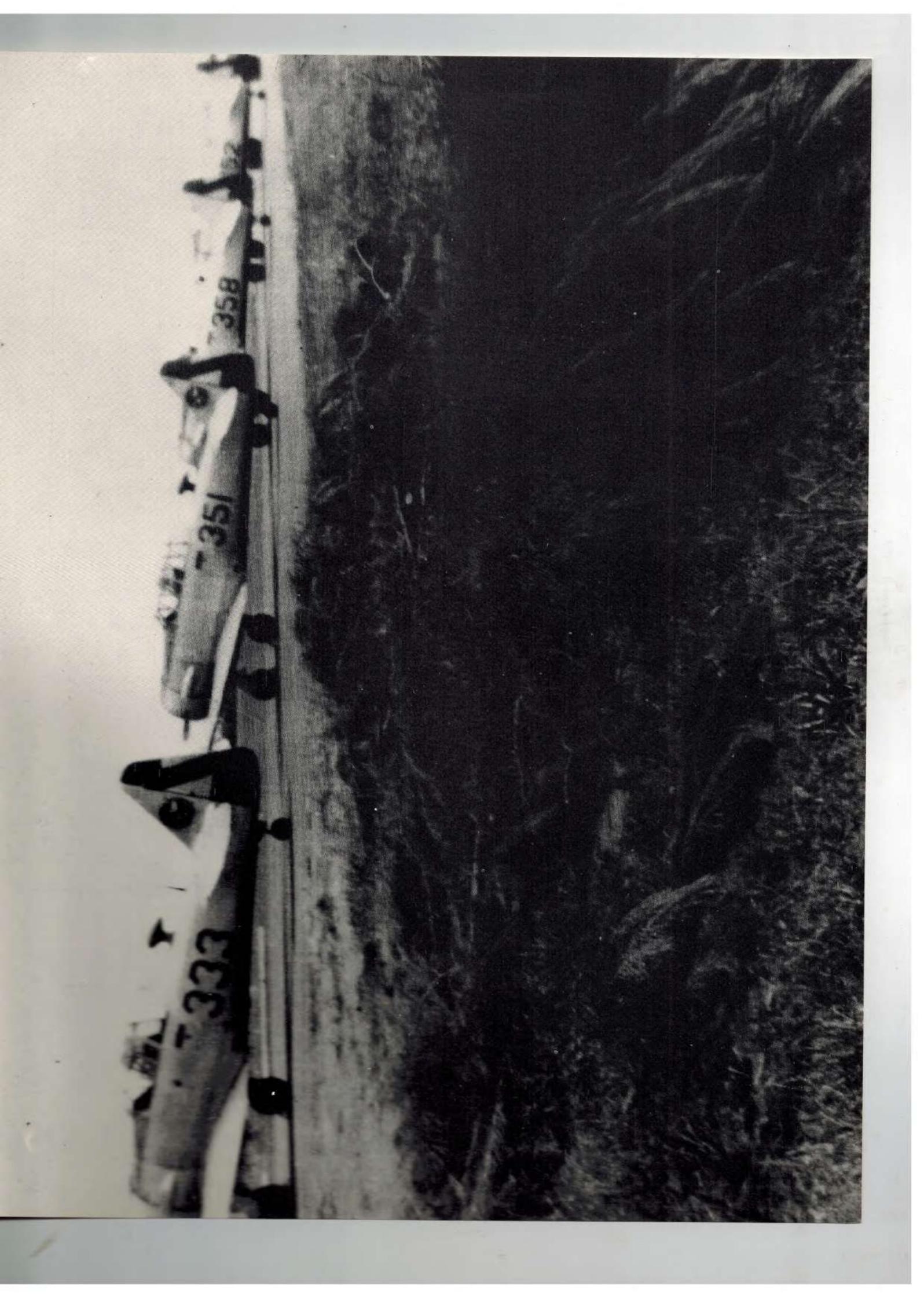
Los precursores se sucederán. Este año somos unos, luego serán otros; pero los principios serán fundados en el interés de llegar a la perfección en base a la experiencia. Sea cual fuere el Consejo Editor el pensamiento del Cadete será el mismo, motivar y concretar el fin deseado.

Creemos en el agrado de los nostálgicos, de los amantes perpetuos del vuelo, en los gestores de lo que hoy es nuestra Escuela, y en aquellos que extienden cariñosas raíces hacia esta gran nodriza de esperanzas, la Fuerza Aérea Uruguaya.

Por ellos nuestro trabajo no se extinguirá, por ellos nuestro trabajo cobra sentido, por ellos ALAS emprenderá su vuelo un año más.

Nos volveremos a encontrar. ■

CONSEJO EDITOR 1994.



# Desde Montevideo a ...

Madrid Santiago Buenos Aires  
Punta del Este  
Asunción San Pablo Porto Alegre  
Rio de Janeiro

En Pluna, le ofrecemos vuelos directos a las más importantes ciudades del Cono Sur, además dos frecuencias semanales a Madrid en D C 10-30 de fuselaje ancho. Todo esto con una atención personalizada al más alto nivel, insuperable servicio y por si fuera poco con puntualidad como Usted se merece.



EQUIPOS HF - VHF - UHF

AERONAUTICOS

ICOM

TERRESTRES

MARINOS



vertex  
RADIO COMMUNICATIONS

YAESU

FLEGSA

RADIOCOMUNICACIONES Y ELECTRONICA

ANZANI 1640 Tel: 624910\* Fax: (598-2-) 684328

