



Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 2000

NO ES FÁCIL DECIR ADIÓS
EL T-34 PARTE HACIA BOLIVIA



1ER CURSO DE VUELO EN T-260
ADAPTACIÓN A PLANES DE ENTRENAMIENTO



LA BATALLA DE INGLATERRA
RESEÑA HISTÓRICA

Fuerza Aérea



Escuela Militar de Aeronáutica

Inscripciones

1 de Noviembre al 15 de Diciembre

Jefatura de Estudios, Ruta 101 Km. 31,500. Pando (CANELONES)

<http://fau.gub.uy/ema.html> - E-mail: emafau@adinet.com.uy

Mensaje del Señor Director



El primer deseo que siento como Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, es transmitirle a todos los señores Jefes y Oficiales, Personal Subalterno y Alumnos de este Instituto, la enorme felicidad que significa para mí haber sido designado para tan prestigioso cargo.

Poder compartir este nuevo destino junto a tan excelente grupo humano y tener la posibilidad de hablar e instruir a la juventud que ha elegido alcanzar una profesión dentro de nuestra Fuerza Aérea, es un gran honor y de un valor insuperable.

La revista "ALAS" permite este contacto con este grupo de jóvenes, a quienes le hago llegar mis felicitaciones por haber realizado el esfuerzo que significa, continuar editando esta hermosa Publicación.

Con el nuevo milenio, una nueva generación llega a nuestras aulas con ilusiones y expectativas, pero tienen que saber que todos los objetivos que se quieran alcanzar, en nuestra profesión, deberán ser a través del estudio, del trabajo y de la vocación de servicio.

A los que les toca iniciar su actividad de vuelo, están obligados a redoblar sus esfuerzos para lograr el privilegio y la felicidad de volar y es mi deseo que puedan cristalizar esa ilusión.

Luego de haber pasado más de la mitad de mis años de servicio en la Escuela Militar de Aeronáutica, deseo que la promoción que egresa este año, lo haga con la alegría de haber alcanzado ese objetivo, recordando que esta casa de estudios ha puesto para Ustedes el mejor cuerpo de docentes, instructores y todo el personal que dispone, para el cumplimiento de sus sueños: ser un Oficial de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El Director de la Escuela Militar de Aeronáutica
Coronel (AV)

Eduardo R. Bianchi

Sumario

<i>Mensaje Señor Director</i>	1
<i>Sumario</i>	2
<i>Cuadro de Señores Oficiales</i>	4
<i>Cuadro de Señores Profesores</i>	5
<i>Editorial</i>	6
<i>Maniobras 1999</i>	7



<i>Fiesta Militar 1999</i>	8
<i>Fiesta Social 1999</i>	10
<i>Icaros 2000</i>	12
<i>Intertandas 1999</i>	14
<i>Entrega del Espadín</i>	15
<i>Curso de Vuelo</i>	16
<i>Entrega del Uniforme</i>	20
<i>Maniobras de Invierno</i>	21
<i>No es facil decir adiós</i>	22

<i>Nuestros Profesores</i>	25
<i>A 50 años de los Mitchell</i>	26
<i>Irónicos logos felices</i>	28
<i>Cuerpo de Alumnos</i>	30
<i>FIDAE 2000</i>	32
<i>Concurso Revista ALAS</i>	36
<i>Visita a la A.F.A.</i>	38
<i>La alpargata colorada</i>	42
<i>El helicóptero en apoyo a una patrulla en la selva</i>	46
<i>Toda una tradición</i>	48
<i>Alejarnos...jamás</i>	49
<i>Clíos 97</i>	50
<i>"El Vendedor de Cerebros". Cuento del Cnel.(Av) Elbio Firpo</i>	52
<i>La Batalla de Inglaterra</i>	58



Staff



Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

FUERZA AEREA URUGUAYA

Revista patrocinada por la Dirección,
Jefatura de Estudios y Jefatura del
Cuerpo de Alumnos de la
Escuela Militar de Aeronáutica

COMISION ADMINISTRADORA

PRESIDENTE

May. (Av.) Hugo Jackson

SECRETARIO

Tte. 1º. (Av.) Marcelo Poggio

TESORERO

Tte. 2º (Av.) Roberto Pérez

SUPERVISOR EDITORIAL

Tte. 1º (Av.) Alvaro Sosa Farías

DISEÑADOR GRÁFICO

C.B.G. Diseños

CONSEJO EDITOR

Presidente

Sgt. Hrio. Franco Casella

Vice-Presidente

Cbo. Hrio. Gerardo Tajés

Secretario

Cad. 2º Eber Fernández

Sección de Redacción

Cad. 3º Eduardo Tanco

Cad. 1º Daniel Brianthe

Cad. 1º Marisol Diana

"Un Hombre del Aire" Entrevista al
Cnel.(Av) Carlos Mercader 64
Agenda Anual 68
Congresos de Historia Aeronáutica 70
Insignias y Esquemas de Aviones
de la Fuerza Aérea 72



Rescate de un imposible 74
Visitas a nuestras Unidades 77
Viaje de fin de año 78
Despedida 79
Consejo Editor 80



Nuestra Portada:

Acrobacia en formación en A-37 B

Asp. Anabel Medeiros
 Asp. Diego Laudicio
 Asp. Leonardo Salvini
 Asp. Líber Bentancur
 Asp. Silvana Ferrero

Sección de Fotografía
 Cad. 2º Fernando Bertassi
 Asp. Francisco Galván
 Asp. Fernando Miguel

Sección de Tesorería
 Cbo. Hrio. Andrés Avellanah
 Cad. 1º José Lima

Asp. Diego Lezcano
 Asp. César Rodríguez

Sección de RR.PP.
 Cad. 3º Sebastián Carlevaro
 Cad. 2º Nelson Coyto
 Cad. 1º Richard Bruno
 Asp. Santiago Hernández

Nuestra Dirección en Internet

<http://fau.gub.uy/alas>

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 reseña que aparezca en esta publicación puede ser reproducido sin autorización de los editores, dando crédito a Revista ALAS e incluyendo nuestra dirección, número y fecha de edición.

Noviembre 2000

Cuadro de Señores Oficiales del Instituto



Cnel.(Av.) E. Bianchi, Tte.Cnel.(Av.) A. Alarcón, May.(Av.) H. Jackson, May.(Av.) M. Martínez, May.(Av.) D. Pérez, May.(Mant.) A. Balcemao, May.(Av.) R. García, Cap.(Av.) J. Villaamil, Cap.(Av.) J. Roldán, Cap.(Av.) A. Arocena, Cap.(Av.) P. Bielenberg, Cap.(Av.) D. Ubillos, Cap.(Av.) L. Belén, Cap.(AA.) W. Boshnakoff, Cap.(Av.) J. Dávila, Cap.(Av.) R. Amorín, Cap.(SA.) E. Silva, Cap.(SA.) R. Santos, Cap.(O) Daniel Rovegno, Tte.1º(Av.) S. Márquez, Tte.1º(Av.) L. Cortés, Tte.1º(Av.) W. Radio, Tte.1º(Av.) A. Colina, Tte.1º(Av.) R. Aquines, Tte.1º(Av.) A. Medeiro, Tte.1º(Av.) Ch. Fernández, Tte.1º(Av.) A. Sosa, Tte.1º(Av.) M. Poggio, Tte.1º(Av.) J. González, Tte.1º(Av.) M. Russo, Tte.1º(Av.) R. Román, Tte.1º(Nav.) V. Silva, Tte.1º(SA.) Enrique Alves, Tte.2º(Av.) R. Pérez, Tte.2º(Av.) W. Silveira, Tte.2º(SG.) F. García Píriz, Tte.2º(SG.) M. Paz, Tte.2º(SG.) L. Sommaruga, Tte.2º(O.) B. Calcagno, Tte.2º(O.) A. M. Castellanos

Cuadro de Señores Profesores del Instituto

Tte. Cnel. (Met) Raúl García
 Tte. Cnel. (CyE.) Silverio Cano
 May. (Av.) Jorge Alvarez
 May. (Av.) Henry Fumero
 May. (AA.) Gerardo Gancedo
 May. Equip. (R) Odegar Borba
 May. (Av.) Ricardo García
 May. (CyE.) Luis Capezzolo
 May. (AA.) Osvaldo Greissing
 May. (AA.) José Franco
 Cap. (AA.) Jorge Cigarán
 Cap. (Mant.) Jorge Zarauz
 Cap. (Av.) José Roldán
 Cap. (Av.) Daniel Ubillos
 Cap. (Av.) Pedro Bielenberg
 Cap. (Av.) José Palermo
 Cap. (Av.) Alvaro Loureiro
 Cap. (Nav.) Marcelo Boggiani
 Tte.1° (Av.)(R) Juan Maruri
 Tte.1° (Nav.) Fernando de León
 Tte.1° (Av.) Ruben Aquines
 Tte.1° (Av.) José Rizzo
 Tte.1° (Av.) Marcelo Cavalero
 Tte.1° (Av.) Alvaro Sosa
 Tte.1° (Nav.) Wilson Munch
 Tte.2° (SA.) Joaquín Suárez
 Tte.1° (Av.) Miguel Russo
 Tte.1° (Av.) Ramón Román
 Tte.1° (Av.) Alvaro Garófali
 S.O.M. (MDN.) Julio Peláez
 Cbo.1° (Adm.) Fernando Lescano
 AT.2° Jorge Porto
 Sdo.1° (Adm.) Mónica Perovich
 Prof. Juan Martínez
 Prof. Carlos Sciarra
 Prof. Carlos Papaleo
 Profa. Nilda Paysee
 Profa. Olga Ferrari
 Profa. Mónica Gómez
 Profa. Graciela Rial
 Prof. Alejandro De Fuentes
 Prof. Juan Barla
 Profa. Emilia Albistur
 Prof. Eduardo Lacués
 Profa. Cristina Perdomo
 Prof. Walter Alvarez



Informática
 Astronáutica
 Aerodinámica
 Aerodinámica
 Administración de Personal
 Administración de Personal
 Mecánica y Sistemas Aeronáuticos
 Meteorología
 Informática
 Estadística
 Informática
 Informática
 Normativa Militar
 Economía
 Reglamentaciones Aeronáuticas
 Sociología
 Introducción a las Organizaciones
 Navegación Aérea
 Historia de la Aviación
 Contabilidad de Costos
 Normativa Militar
 Economía Descriptiva
 Sistemas de Armas
 Historia
 Meteorología
 Fisiología de Vuelo
 Normativa Militar
 Normativa Militar
 Aerodinámica
 Metodología de la Investigación
 Administración de Personal
 Química
 Administración de Personal
 Literatura
 Contabilidad de Costos
 Química
 Metodología de la Investigación
 Idioma Español
 C.R.M.
 Inglés
 Derecho
 Fraseología Aeronáutica
 Inglés
 Matemáticas
 Inglés
 Matemáticas

Editorial



GRACIAS. Sencillamente así, con mayúscula y con sólo una palabra intentaremos expresar lo que queríamos transmitir en este EDITORIAL.

Confesamos que nos llevó mucho tiempo tratar de organizar un mensaje coherente para esta edición de ALAS.

Las ideas y los sentimientos que una vez y otra tratábamos de plasmar en palabras se nos hacían ya oídas, ya escritas, ya utilizadas. Era lógico, pensemos que cada generación de integrantes del Consejo Editor de ALAS solamente es una ola nueva e impetuosa de un viejo mar, es una ráfaga fresca de pretéritos vientos, por lo que lo medular de cualquier temática que abordemos será otro enfoque u otra perspectiva, pero con los mismos conceptos éticos y valores morales inherentes a todos y cada uno de los hombres y mujeres de nuestra FUERZA AÉREA.

Por lo tanto, en dicho GRACIAS, amalgamamos nuestra necesidad de reconocer y no olvidar los sacrificios, actitudes y apoyo que recibimos de quienes llamamos “la gran familia aeronáutica”. En ella contamos con nuestros Oficiales, Instructores y Profesores; con nuestra abnegada familia de la cual físicamente nos distanciamos pero amamos de sobremanera; de los camaradas que son nuestros hermanos y hermanas; de todos aquellos que directa e indirectamente posibilitan nuestra madurez intelectual y profesional.

A todos , por lo anteriormente expuesto, queríamos reunir y expresarles en la forma más sintética, nuestro sentir. Creo que lo logramos con este GRACIAS con que comienza en Editorial, un GRACIAS sencillo y con mayúscula.

Maniobras 1999



Tras marcar la zona de aterrizaje del helicóptero de evacuación, lo único que queda es esperarlo

Todo comenzó un Lunes del mes de Noviembre por la mañana, donde el Cuerpo de Alumnos de la E.M.A. embarcado en camiones y en nuestro micro, nos dirigimos a la Base Aérea número 1, con asiento en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Desde la Base 1 nos dirigimos a Santa Bernandina en aviones Hércules C-130 y en Aviocar C-212. Una vez en Durazno pusimos rumbo al Aeródromo Militar "La Carolina", lugar elegido para llevar a cabo las Maniobras de Verano 99'.

Cada día comenzaba con actividades distintas, patrullas, briefings sobre primeros auxilios, material explosivo, etc. Además nunca faltaron los vivacs, que consisten en salir a patrullar y prenoctar fuera del campamento, es decir, al aire libre.

Hubo patrullas diurnas y nocturnas, también hicimos ejercicios de abordaje de Helicóptero en marcha, donde lo que aprendimos lo pusimos en práctica al finalizar una patrulla nocturna, ya que después de caminar toda la noche, volvimos al campamento en un UH-1H del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros).

Otros de los ejercicios realizados fueron tiro nocturno con balas trazadoras, simulacros de rescate, donde el Helicóptero rescató a dos Cadetes del agua, que simulaban

haber caído de una embarcación.

Por parte de Nadadores de Combate y Cadetes voluntarios se llevó a cabo ejercicios de técnicas de nado de combate, los Cadetes debían llegar a la costa, y tomar distintas posiciones para defender y asegurar la zona.

Justo cuando nuestras fuerzas se agotaban, tuvimos una inyección de lo que a todo Cadete le gusta, esto se hizo realidad cuando pudimos divisar en el aire a los IA-58 Puçará, PC 7-U Pilatus, A 37 Dragón Fly, al efectuar las maniobras y acrobacias para

culminar con un ataque a una isla, al oír cada explosión, en nuestro pecho se podía sentir todo aquello que a uno le gusta sentir cuando ama a su vocación y a su país.

Por fin llegaría el último día en el cual se llevaría a cabo el fogón por parte de los Cadetes, en éste nos juntamos todos, Oficiales, Cadetes y Soldados, y ahí nos divertimos riéndonos de los traspies que todos tuvimos en el transcurso de las actividades. ▀

Cad. 1° Martín Elduayen
Cad. 1° Wilfredo Guedes



Las patrullas son aerotransportadas de regreso a su base tras una larga navegación

Fiesta Militar 1999



Hoy se marchan quince luchadores, luego de haber pasado cuatro arduos años luchando por un sueño. Sueño que hoy cumplen y que llevan consigo esos momentos, recuerdos e instantes que marcan nuestras vidas y templan nuestro espíritu, llenando en muchas ocasiones de orgullo a nuestros familiares y amigos.

Sin duda alguna uno de esos días más emotivos e importantes, es el de la Ceremonia Militar de Clausura de Cursos.

Siendo así que llegamos a él luego de muchos ensayos. Este fue un día muy deseado por todos nosotros, ya que él marcó el fin de una gran etapa a aquellos que dejan el Instituto y comienzan una nueva vida que les exigirá esfuerzo y dedicación.

Para los nuevos Cadetes de Tercer Año significa el comienzo de una nueva tarea, la de formar y dirigir a un grupo de hombres y mujeres. Por primera vez cumplen con la difícil tarea de impartir órdenes, demostrando con ello su madurez y capacidad de mando. Son el ejemplo a seguir, y deben comenzar a demostrar la capacitación que han adquirido desde su primer día dentro de la Escuela. La responsabilidad a la que se enfrentan es muy importante para ellos y sus subalternos. Mientras que los Cadetes de Segundo Año se preparan para comenzar el curso de vuelo teórico; nosotros sentimos la satisfacción de haber cumplido nuestra primera meta, el ansiado pasaje al Curso Profesional. Podemos lucir por

primera vez los distintivos de Cadetes de Primer Año en nuestros uniformes, las merecidas águilas en las caponas, y eso, nos colma de alegría. Es esa alegría mezclada con un toque de nervios y de ansiedad, la que crea una atmósfera especial en ese caluroso día de verano.

Además era la despedida de quienes nos habían guiado en nuestros primeros pasos en esta Escuela, la tanda Rapaces que egresa del Instituto, deja atrás los días de Cadetes para integrar el cuadro de Oficiales.

Allí nos encontramos todos, Autoridades, noveles Alféreces y Cadetes frente a nuestros familiares y amigos, cuando al culminar la toma del Juramento por parte del Señor Comandante en Jefe



Luego de la demostración aérea, un recuerdo que durará para siempre...

de la Fuerza Aérea cual rugidos de cañones, desgarró el aire un grito unísono ¡SI JURO! y el estruendo del pasaje de una formación de aviones A-37 del Grupo N°2 de Cazas, rinde honores a la nueva generación que deja nuestras aulas.

Fue luego de reunirnos con nuestros familiares que apreciamos como los Rapaces emprendieron el vuelo para hacer su demostración aérea, que fue desde el vuelo en formación hasta complejas maniobras acrobáticas.

Largos minutos después aterrizaron y descendieron los pilotos de sus aeronaves, fundiéndose en un gran abrazo que marcó el final de esta ceremonia y el principio de sus nuevas vidas. ▲

Cad. 1° Marisol Diana

Nómina de Egreso 1999

Alf. (Av.) Ruben Rodríguez
 Alf. (Av.) Gerardo Cena
 Alf. (Av.) Patrick Jaimez
 Alf. (Av.) Rodrigo Camacho
 Alf. (Av.) Osvaldo Rigamonti
 Alf. (Av.) Nelson Silva
 Alf. (Av.) Juan Ocampo
 Alf. (Av.) William Lucas
 Alf. (Av.) Eduardo Lapaitis
 Alf. (Nav.) Fernando Morencio
 Alf. (Nav.) Alvaro Penen
 Alf. (Nav.) Victor Molina
 Alf. (Nav.) Fernando Argañarás
 Alf. (Nav.) Eduardo Rovira
 Alf. (Nav.) Roderick Islas



Fiesta Social



Mediaba diciembre, y entre las ansias de la culminación de los cursos y la consecuente propuesta de brindar una gran escenografía, el ingenio comenzó su tarea, sin distinción de año u otra cualidad.

Con nuestro uniforme diario, el equipo de educación física y nuestros útiles, las herramientas, la pintura y el engrudo pusimos manos a la obra

para que esta fiesta fuera la mejor.

A cargo de los más hábiles en el dibujo, se encomendó la paciente labor de interpretación. Las ideas fueron volcadas al papel, y poco a poco estas se transformaban en talento. Lo que sí conservamos eran las guardias, pero eran "las últimas".

La línea muerta fue el estacionamiento y el camino que une

al Rondín N° 4 con el Casino del Cuerpo de Alumnos se encontraba totalmente iluminado con antorchas.

Y fue así que desde el arribo a la puerta de entrada, por parte de los Cadetes encargados de recibir a los invitados, con el toque de la entrega de una rosa a cada dama, y el saludo a las autoridades, se dió comienzo a la gran noche.

El tradicional vals de los Jóvenes Alféreces trazaron el bosquejo de la misma. Todo estaba preparado. A una hábil selección musical, le correspondió la adhesión al baile. En dicha ocasión pudimos apreciar también el despliegue de fuegos artificiales que iluminó la Escuela. Música, baile y diversión se adueñaron de la velada. Las familias y los Cadetes se integraron gustosamente.

Para quienes ésta fue nuestra primera Fiesta de Clausura de Cursos, sentimos el regocijo de haber cumplido nuestro primer año. Para otros, en cambio, significaba cumplir un año más, y la satisfacción de conseguir acercarse a tan ansiada meta. Para los que culminaban cuatro años de ardua labor, quedaría desde



ahora en el recuerdo, del Cuerpo de Alumnos.

El valor, la abnegación, la fuerza nacida de la indomable vocación, que un día llevó a solicitar su admisión, esta noche obtenían el premio a tanto esmero, generosidad y renunciamentos personales.

Lentamente iba amaneciendo y los primeros rayos de sol iluminaban la fiesta y marcaban su culminación, pero nadie quería terminarla y fue así como a las siete de la mañana todavía quedaban algunos bailarines. Y con las luces de un nuevo día, un nuevo reto, y nuestras últimas fuerzas que

empleamos para dejar todo en su lugar. Llegó así, el momento de las vacaciones anuales, al escucharse: "Licencia, ¡buenas tardes!". ■

Cad. 1° Marisol Diana



Compañía de Omnibus Pando S.A.

C.O.P.S.A.



*Informes de servicios en Maldonado,
Punta del Este y Piriápolis*

Terminal Tres Cruces, locales 9 y 10
Tel: 408 1521 - 401 3094 - 408 6668

*Informes de servicios en todo
el departamento de Canelones*

Terminal Galicia y Rio Branco
Tel: 902 5544 (Reservas de asiento
para Costa de Oro y otros destinos)

INSTITUTO BARQUET

INGRESOS A LICEO MILITAR Y ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

ESCUELA NAVAL - ESCUELA MILITAR

CU.PRE. - LICEO MILITAR

CURSOS PARALELOS

EXÁMENES (TODAS LAS MATERIAS)

EL INSTITUTO CON MÁS EXPERIENCIA Y PRESTIGIO DEL PAÍS

DIRECCIÓN GENERAL: DR. DEDIER BARQUET

DURAZNO 1722 - TEL 401 09 47

La historia cambia, Icaros 2000

Corría el mes de Diciembre cuando un grupo de jóvenes provenientes de varios lugares de nuestro país se acercaban embelesados a las puertas de la Escuela Militar de Aeronáutica a dar el primer paso de lo que sería un largo trayecto a recorrer.

Un nuevo siglo y junto con él, el entusiasmo de más de cien jóvenes que crecía día a día con la satisfacción de ver que ciertos obstáculos iban quedando por el camino: los exámenes de ingreso.

Era formidable empezar la jornada con un "APROBADO", palabra sencilla pero que a ellos les brindaba un significado enorme, pero al mismo tiempo tristes, al ver caer un estante de ilusiones a su lado.

Poco a poco se fueron conociendo entre los que quedaban, hasta que un día en la Sala del Anfiteatro, todo aquel esfuerzo realizado por ellos y sus familias recibía recompensa.

Una etapa había culminado, ahora la meta ya era otra, enfrentarse a un duro

camino: el Reclutamiento... donde los días se hacían largos... y la voluntad y la fuerza se ponían de manifiesto.

Los días pasaban y era increíble ver como las duras semanas iban quedando atrás.

Con el correr del tiempo se notaba emerger de ellos un sentimiento especial. El compañerismo se iba acrecentando, y con él, poco a poco la alegría de descubrir y confirmar que todos estaban luchando por el mismo propósito.

Pero aún faltaba algo, lo más significativo, aquello que los identificaría por el resto de sus vidas.

Buscaron algo que los uniera como tal, este



algo se vio reflejado por viejas leyendas, olvidadas por algunos, pero que en ellos imponía un sentimiento muy latente.

La leyenda en que se reflejaban era aquella que se desarrolló en la Isla de Creta, donde un cierto joven era prisionero junto con su padre en un laberinto tan hábilmente diseñado que



Los Icaros aprovecharon la visita a la E.M.A. de un Bell-212. En el fondo: el Curso Preparatorio el cual ha sido su hogar por todo este Año.

nadie podía escapar, pero su padre, con dedicación construyó alas y las pegó con cera para que ambos pudieran salir volando del mismo.

Ese joven voló, pero al ver la inmensidad del cielo y el encantamiento que le aportaba aquel nuevo mundo, voló más, y más, más...

demasiado cerca del Sol, donde la cera se derritió, sus alas se despegaron y cayó al mar Egeo. Pero aún así logró lo que quería, sacrificó su vida, pero logró su Ideal.

Estos jóvenes guiados por sus "padres" cuya vocación también es volar, van creando sus alas de cera

imaginarias que un día los llevará a surcar los cielos de nuestra Patria.

Estos jóvenes se llaman ICAROS. Somos la tanda del 2000. ▲

Asp. Silvana Ferrero
Asp. Anabel Medeiros



FABRICA DE GORRAS



JOSE SAJEVICAS

Agustín Abreu 2432 Tel. 481 15 70
Montevideo

Melco
DESIGNS

Cristal - Agata - Cuero - Fundición
Plata - Madera - Corbatas - Bolsos
Camisetas - Gorros - Bordados
Estampados - Banderas
Cerámica - Lapiceras



OBSEQUIOS
Personalizados

Tel y Fax: (598-2) 408 10 63 - 408 20 63
JOAQUIN REQUENA 1203
C.P. 11200 - Montevideo - Uruguay
E-mail: mgussoni@hotmail.com

Intertandas 1999

El 26 de Abril en nuestra Escuela se celebró el tan esperado Día del Cadete, fecha histórica en que el Curso de Aeronáutica, que funcionaba desde el año 1941 en la Escuela Militar, se trasladó hasta la actual sede en el año 1948.

Con este motivo es que se celebra de año en año una serie de justas deportivas, entre cada una de las tandas integrantes del Cuerpo de Alumnos.

Es así, que los Cadetes de 3° año (Clios), los Cadetes de 2° año (Raptors), los Cadetes de 1° año (Antares) y los Aspirantes (Icaros), midieron sus fuerzas en dos disciplinas.

En primer lugar un triatlón consistente en tres pruebas consecutivas, tomando el tiempo del primer y último integrante de la tanda. La prueba inicial se llevó a cabo en la piscina del Instituto, con 100 metros libres, inmediatamente después la Pista de Guerra; al terminar la misma todos los integrantes de la tanda emprendieron la tradicional "Vuelta al Campo" (4 km. a campo traviesa), deteniéndose en la mitad de la misma, en el polígono de tiro, donde se efectuaron 10 disparos con fusil FAL, tomando en cuenta las medidas de seguridad correspondientes; con cada tiro acertado en la silueta se

restaron 10 segundos al tiempo total.

Luego se continúa con la vuelta al campo, entrando cada tanda a la Escuela, unida, cantando y con gritos de aliento de cada uno sus integrantes, demostrando el gran espíritu de tanda de las mismas, culminando la prueba en la pista de atletismo.

La segunda disciplina deportiva fue el tradicional campeonato de fútbol, donde cada año demostró sus habilidades en el deporte rey.

El balance final de las competencias dio como resultado un cuádruple empate dada la suma de los puntajes de cada disciplina, lo que puso de manifiesto el alto nivel competitivo de cada una de las tandas, elevando el espíritu de Cuerpo, piedra fundamental de nuestro Instituto.

Los eventos deportivos fueron llenos de energía y lealtad, culminando el día con un almuerzo de confraternidad entre tandas y los SS.OO. del Cuerpo de Alumnos, encabezado por el señor Jefe del mismo el May.(Av.) W. Martínez y por su predecesor el Tte.Cnel.(Av.) J. Cabrera despidiéndose en esta sencilla pero emotiva ceremonia de la Jefatura del Cuerpo de Alumnos.

Como broche de oro se procedió a efectuar el tradicional "corte de la torta". Todo esto enmarcó una jornada de espíritu deportivo y camaradería, lo que nos caracteriza y nos hace sentir orgullosos de ser parte de ello. ▀

Cad. 1° Daniel Brianthe

Cad. 1° Richard Bruno





Entrega del Espadín '99

El 19 de Junio es un día muy especial para todas las personas de nuestro país, debido a que se conmemora el Natalicio del General José Artigas. Nuestra Escuela, al igual que todos los años se unió a los festejos, por lo que se realizó una ceremonia militar para recordar la fecha.

Pero para nosotros, los Cadetes de Primer Año, este día también simboliza algo más; representa el día en el cual logramos un objetivo muy importante en nuestro camino a convertirnos en Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya, ya que se nos entrega el espadín que nos identifica como Cadetes y que tanto hemos

anhelado, debido a lo que este significa.

Cuando ingresamos como Aspirantes nuestro objetivo era el uniforme que nos identificaría como integrantes de este Instituto, el cual también se entrega en esta fecha. Ahora, luego de haber pasado ya todo un año, nuestra meta era portar el Espadín. Este Espadín es símbolo de la responsabilidad que al recibirlo, contraemos y nos comprometemos con nuestra Escuela y la sociedad. También es símbolo de mando, lo cual representa el sacrificio que tuvimos que hacer y todos los obstáculos que tuvimos que sortear.

Es el emblema que poseen los Cadetes de nuestra Escuela, por eso

debemos, bajo toda circunstancia, tener presente el honor que él representa.

Personalmente no voy a olvidar nunca el día en que me lo entregaron, ese 19 de Junio, en el cual bajo la mirada de mi familia y los de mis compañeros, nos fue otorgada esa responsabilidad, que estábamos dispuestos de todo corazón a aceptar.

Ahora no queda más que mirar hacia delante e intentar seguir alcanzando logros, para así de a poco lograr arribar a nuestra meta más grande y deseada: convertirnos en oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya. ▲

Cad 1°. Richard Bruno



Panes

La Mallorquina

Integral - Lacteado Americano - Sin Sal - Salvado

Primer Curso de Vuelo en T-260 EU



Como ya lo hemos adelantado en la edición anterior de Revista Alas, la adquisición del nuevo material de vuelo ha traído consigo el ajuste de los planes de entrenamiento de modo de sacar el mejor provecho de este excelente avión: el T-260. De este modo los cursos de vuelo primario y básico se han fundido en uno solo, lo que implica que el curso de vuelo primario, efectuado en el año de Cadetes de Segundo haya desaparecido y solamente se efectúe actividad de vuelo en el último año del pasaje por la Escuela. Manteniendo el nombre de "Curso de Vuelo Básico", ha sufrido modificaciones en su contenido debido a la realidad de que (a diferencia del curso en Mentor) los Cadetes que se capacitan en este avión deberán iniciarse de cero en las artes del vuelo, sin haber pasado por el viejo y querido "Tecu". Nuestra tanda fue la última en realizar el curso de T-41 y por esto

podemos decir que corrimos con cierta ventaja (o no).

Una de las cosas que más sufrimos anteriormente a iniciar el curso fueron los "fantasmas" que este avión trajo consigo de Italia. Los rumores y comentarios jugaron una mala pasada a nuestros nervios antes de que pudiéramos sentir al avión por nosotros mismos. —"En Italia pierden el 60% de los alumnos". —"A este avión hay que volarlo más... no es una madre como el Tecu". —"Le sacás potencia y se cae como un piano..."

Además de esto, la noticia de que se iría a adoptar el método de corrección "Made in Italy" agravó el hecho de que en más de una guardia de segundo turno, apostados en el rondín numero dos al amanecer, miráramos al "gatito" medio de reojo... con todas las interrogantes y el entusiasmo que su presencia impartía,

aunque también con una cuota de desconfianza. —"¿Se complicará el asunto?" —"¿Será tan nervioso como dicen?"

CURSO TEÓRICO

El Curso Teórico comprendía materias que ya habíamos tenido referentes al T-41 (Mecánica y sistemas, Reglamentaciones, Procedimientos y Emergencias) y además nociones de Fisiología de Vuelo, Peso y Balance y Performance del avión.

En el tema mecánica, nos encontramos con un avión lleno de nueva tecnología (para nosotros) como el tren retráctil, el famoso compensador eléctrico y otros chismes interesantes de los que no teníamos ni idea. Ya no habría que darle más a la pesada ruedita del compensador de elevador, y además había que acordarse de

"...Seis Uno Tres en Base, Tren abajo y trabado, detención."



bajar el tren en Inicial...

El resto de los sistemas, como el de combustible y el sistema eléctrico nos parecieron mucho más complicados que lo que estábamos acostumbrados, aunque después de interiorizarse, uno los empezaba a entender y resultaron razonables y sencillos.

Pudimos apreciar una gran bondad al empezar a estudiar las tan temidas Emergencias. Los procedimientos de acción inmediata están hechos de una forma lógica y natural de modo de ayudar al piloto a razonar la situación y actuar de acuerdo a lo que nos suceda.

CURSO DE SELECCIÓN

A causa de ser la tanda "transición" tuvimos que afrontar el curso de selección de vuelo por partida doble; el año pasado en T-41 y este año nuevamente, esta vez en el "gatito". Además varió el método de corrección que básicamente es el mismo; la diferencia es que los parámetros de cada maniobra están detallados en un estándar de corrección, lo que hace que ésta se efectúe en forma tal vez más minuciosa que anteriormente.

Al momento de volar nos encontramos con "referencias de fábrica"... es decir, el asiento del avión está hecho de tal forma que a las diferentes alturas de los pilotos corresponde una posición más atrás

o más adelante en la cabina de modo de mantener las mismas referencias visuales para todos. Esto implica que el decolaje tenga una actitud determinada y no como en T-41 que nada más levantábamos la nariz, él salía solo. Debido a esto, más de una vez habremos recibido algún llamadito de atención... "nariz tangente al horizonte Cadete!!!"

Para ir al avión no solo teníamos que llevar la cartilla y los lentes; pasó a formar parte del recorrido habitual el pasar por la sala de paracaídas y cargar el nuestro hasta el avión. Desde un primer momento sabíamos que no utilizaríamos los que se usaban en Mentor, puesto que en el "gatito" los que usamos son de espalda. Debemos admitir que a más de uno le llamó la atención ver como salían tanto cadetes como instructores de la sala de paracaídas con los nuevos equipos los cuales poseen tonalidades bastante atípicas para el entorno.

Después del primer vuelo, los fantasmas se fueron... el avión si bien un poco más nervioso que "la madre" se comporta de forma estable y controlable. Esto puede verse afectado por nuestra experiencia anterior, aunque hubo que olvidar muchas mañas del T-41. Para algunos esto significó olvidarse de todo y aprender a volar de nuevo. En los Padrones Simulados de Emergencia tuvimos que estar mucho más despiertos a causa de la rápida pérdida de altura. Además el tiempo que duraba el descenso debería darnos para recitar los pasos de acción inmediata de "Arranque en Vuelo" y "Aterrizaje Forzoso". Con respecto al tránsito, este avión nos cambió completamente el concepto del aterrizaje; también se debe colocar la maravillosa nariz tangente al horizonte (al igual que en el decolaje), sacar potencia en el último segundo, y además la velocidad de aproximación, (bastante más elevada) y la altura de restablecida (bastante más baja desde la perspectiva del piloto) nos dio algún sustillo en los primeros vuelos. La sensación era tal cual la de darnos contra el planeta...que es muy duro.

Otra innovación fue la incorporación de maniobras acrobáticas a las básicas de vuelo. En esta etapa hicimos nuestras primeras armas en loopings, toneaus y virajes de escape, además de practicar la entrada y recuperada de

tirabuzones. La incorporación de éstas fue posible gracias a la mayor performance del avión y además sirvió como introducción para la siguiente fase, acostumbrando el estomago para lo que vendría. Por primera vez sentimos sobre nuestros cuerpos la sensación de pegarse al asiento con tres "g" y media, y a veces debido a la mano de piedra que provocara algún "bastonazo", también sufrimos algún que otro "blackout" por la falta de costumbre.

Esta fase de selección comprendía tres módulos de cinco horas cada uno; cada módulo con un instructor diferente. El pasaje de módulo a módulo era autorizado o rechazado por el instructor de acuerdo al grado de proficiencia adquirido en el mismo. En el caso de no aprobar el módulo, el alumno pasaría a un "Vuelo de Control Inicial" (en otras palabras inspección por progresos). Finalizados los tres módulos... la tan temida inspección, que ahora pasó a llamarse académicamente "Inspección Pre-Vuelo Solo". Aprobada la misma, el alumno realizaría su primer vuelo sin instructor en este avión, consistente en dos tránsitos; uno con arremetida en final y el otro con detención. Con respecto al festejo de dicho vuelo, recibimos nuevamente la clásica "felicitación" de nuestro instructor y posteriormente haríamos un corto vuelo con detención en la piscina... un poco menos resbaladizo que el pozo de aceite.

TRANSICIÓN Y ACROBACIA

Esta fase consistió principalmente en la unión de las maniobras acrobáticas básicas para formar otras más complejas como el ocho cubano, inmelmann y ranversement así también como la hoja de trébol. Otra combinación o derivado es el toneau de barril, que se realiza en forma más lenta y amplia que el toneau de alerón pero requiere mucha más coordinación. La base fundamental fue aprender a combinar las maniobras y hacerlo de modo que derivaran en una acrobacia armónica y continuada.

Lo fundamental de la acrobacia es que uno le toma confianza al avión y conoce su comportamiento en posiciones irregulares de acuerdo a su velocidad. Como característica del vuelo acrobático, aprendimos que la bocina de advertencia de pérdida suena a menudo durante las fases

de baja velocidad y ángulo de ataque elevado de las maniobras. También aprendimos a confiar en su rápida respuesta a los comandos demostrando en todo momento una agilidad sorprendente.

En esta fase uno se familiariza con las posiciones anormales del avión, pasando a ser normal el hecho de encontrarse con el avión invertido o a velocidades de doscientos nudos para tirar un inmelmann. El piloto empieza a acostumbrarse a los altos factores de carga adquiridos en las maniobras pasando a ser habitual el hecho de que el cuerpo de uno pese tres o cuatro veces más de lo real.

La fase de acrobacia consistía de dos módulos de siete horas cada uno, teniendo el alumno dos vuelos solo (uno por módulo). En la hora cinco de cada módulo, el instructor autorizaba (o no) al alumno a salir solo en la misión número seis. El vuelo correspondía a una hora de vuelo en el sector (o sobre campo) de práctica acrobática a excepción de ciertas maniobras prohibidas como el tirabuzón. Dichos vuelos solos consistían en una misión más del módulo, sin consideraciones especiales como el bombero en el cruce de pistas, ni "felicitaciones" ni saludos. Esto nos dio una mayor sensación de seguridad con nuestro avión, tal vez porque se nos confió el mismo para realizar una hora solos, sin jerarcas observando nuestro vuelo y desempeñándonos en el mismo como en una lección más, con todas las precauciones que debíamos tomar, porque no teníamos al instructor que nos dijera que la temperatura de cabeza de cilindro estaba descendiendo por ejemplo. Debíamos estar atentos al funcionamiento correcto de la aeronave porque éramos solos los dos. Esta dependencia de nosotros mismos y del avión, basados en nuestra responsabilidad como pilotos al mando nos dio grandes satisfacciones a todos. Estos "solos" se disfrutaron mucho más que el de selección porque el tiempo era suficiente para tomar conciencia de la situación y disfrutar el vuelo acrobático. Finalizado el vuelo solo un "sin novedad mi Capitán" y a preparar la siguiente lección.

Luego de las catorce horas se nos pasó la inspección final correspondiente a la fase. En ésta quedaron marcadas las características de cada uno de nosotros: los

prolijos, los mano pesada, etc. Las expresiones del instructor nos daba a entender en que categoría nos encontrábamos... A menudo muchos de nosotros pudimos escuchar un aullido - "SUAVE m'hijo!!!" por los auriculares, y luego de chequear el gesímetro observar que se nos fue un poquito la mano con la tirada...

BÁSICO DE INSTRUMENTOS

Debido a la excelente aviónica incorporada a nuestro avión y de modo de aprovechar al máximo sus bondades, la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento agregó al curso de vuelo una fase de instrumentos básico. Por primera vez se imparte instrucción de este tipo a los cadetes en nuestro Instituto de modo de adquirir conocimientos y experiencias básicas que nos sirvan para el curso a realizar en el Escuadrón de Vuelo Avanzado el año que viene en aeronaves AT -92.

Luego de un extenuante curso teórico de instrumentos pudimos apreciar como (en la práctica) ese tipo de vuelo es el polo opuesto al vuelo de acrobacia. Las correcciones eran sumamente suaves y los virajes no debían exceder treinta grados de inclinación. El gesímetro rara vez superaba la "g" y media positiva y lo que había que cultivar en esta fase más que nada era el pulso y la fineza. Cambiamos totalmente las referencias visuales por los instrumentos del avión y debíamos orientarnos completamente mirando esas agujas que en las primeras horas se movían en forma descontrolada. El horizonte artificial pasó a ser el instrumento principal del panel y debíamos efectuar un chequeo cruzado efectivo de los instrumentos para mantener el control total del avión.

Para que no hicieramos "trampa" la Jefatura de Operaciones nos proveyó de unos lentes especiales que permitían una visión limitada al panel de instrumentos solamente.

Muchas veces en los interminables briefings de instrumentos nos hablaron de la importancia de confiar en los instrumentos y no dejarse llevar por las sensaciones corporales debido a que los órganos sensores, al encontrarse con la falta del más importante (la visión de la actitud) es muy probable que se confundieran, dando

información errónea al cerebro, desembocando en una desorientación espacial. Hasta la hora cuatro nunca había experimentado nada de lo que tanto me habían hablado. Fue en esa hora que descubrí que los maravillosos lentes no eran tan perfectos como parecían, porque en una situación instrumental real (volando en el interior de la capa)... fue indescriptible la cantidad de disparates que mi cuerpo llegó a interpretar de las actitudes de vuelo. Si me hubiera guiado por las sensaciones el vuelo iba a terminar prematuramente porque estas eran increíblemente erróneas. Fue ahí que comprendí la importancia de la base teórica. Más tarde se descubrió que los lentes dejaban ver una pequeña cantidad de color verde y otra pequeña cantidad de color celeste... suficiente para que el cuerpo (por más voluntad que uno pusiera en no ver otra cosa que los instrumentos) se orientara y no se produjera una desorientación espacial. Dada la incapacidad de colocarle una capota a la carlinga del avión, se decidió proceder a la confección de ciertos dispositivos que restringieran la visión solamente a los instrumentos, dando lugar a un desfile de rarezas camino a los aviones en la línea.

El curso de instrumentos también dio lugar a una cantidad de vuelos a la Brigada Aérea II en Durazno con el fin de usar el simulador de instrumentos que allí se encuentra y donde se imparte instrucción a los Alféreces que hacen el curso avanzado en el E.V.A. Esto sirvió para practicar un poco de navegación visual y refrescar los conocimientos en esa área. Con respecto al entrenamiento en el simulador, la práctica hace al maestro... al principio nos pareció un avioncito totalmente ingobernable hasta que debido a la reiteración de misiones, se fue dando con el punto. A muchos nos resultó más fácil el vuelo real que en el simulador.

Las maniobras instrumentales comprendían "S" verticales y padrones de vuelo por instrumentos.

El curso consta de un solo módulo de once misiones más la inspección final.

FORMACION

El curso de formación implicaba el retorno al viejo y querido vuelo con referencias visuales, lo que provocó



El vuelo en formación requiere de mucha precisión en las correcciones para poner el avión donde se quiere

explosiones de alegría y jolgorio en muchos de nosotros, pensando que ya no nos bajaríamos del avión totalmente tiesos por la tensión del vuelo por instrumentos. Estas suposiciones no fueron ciertas... porque esta fase de la instrucción es aún más tensionante que instrumentos, a tal punto de bajar de las primeras horas totalmente transpirados y con alguna contractura de regalo. El hecho de ver al guía tan cerca y la constante intención de nuestro avión de abandonar su posición ideal nos provocó ciertas impresiones indescriptibles (fundamentalmente cuando nos desplazamos hacia arriba y abajo o derecha e izquierda incontrolablemente) al ver que el avión hacía lo que él quería, además de cierta tendencia a pegarse excesivamente al avión guía. Con el paso de las misiones, fuimos aprendiendo a controlarlo de forma suave y a corregir los movimientos bruscos y excesivos que en las primeras horas tanto trabajo nos

daba.

Lo importante de esta fase del curso es que nos dimos cuenta del significado de controlar verdaderamente el avión, de ponerlo donde debe estar, corrigiendo errores de unos pocos metros.

La totalidad de esta etapa consta de catorce horas divididas en dos módulos de cinco y uno de cuatro horas, más la inspección final y un vuelo "solo".

CONCLUSIONES

El Curso de vuelo básico está formulado de modo de capacitar al alumno en la mayoría de las condiciones de vuelo operativas en el T-260. Además la estructura del mismo ha sido modificada en cierta forma a fin de efectuar una transición gradual a las exigencias requeridas en el curso de vuelo avanzado, en Durazno y no encontrarnos el siguiente año con un

escalón aún más difícil de subir.

Finalizado el curso el Cadete habrá efectuado alrededor de cien horas de T-260 aprendiendo las diferentes modalidades de vuelo que nuestra profesión impone.

Con respecto al avión cabe destacar que sus características de vuelo nos muestran que es totalmente confiable, estable y sumamente ágil. Si bien en un principio el tiempo para los controles de cartilla (que son abundantes) nos quedaba un poco ajustado, con la costumbre se tornan rutinarios y no presentan ninguna dificultad.

Para ahuyentarlo los "fantasmas" a las generaciones venideras, lo mejor es citar las palabras de nuestro Jefe de Curso: "el gatito es un avión más... y los aviones están hechos para volarlos..." ▢

Sgto. Hrio. Franco Casella
Cbo. Hria. María Etcheverry

Y Llegó al Fin



Sesenta y seis días quedaban cuando comenzó nuestra cuenta regresiva, aunque ya desde mucho antes se realizaba inconscientemente.

Amaneceres y atardeceres quedaban atrás y con ellos cambiaba el ángulo superior derecho del pizarrón del salón de clases, nuestra meta en ese entonces. Todas las mañanas, al ingresar al mismo lo primero que se hacía era cambiarlo llamando así la atención de los treinta y dos y provocando siempre algún que otro comentario.

Los días parecían eternos pero cuando quisimos acordar llegó al fin, luego de varios emocionantes preparativos. Las pruebas del uniforme nos entusiasmaban cada vez más, sabíamos que era nuestro pero faltaba lo principal: la entrega oficial.

Y qué mejor día para tan importante suceso en esta carrera que el día del natalicio de nuestro Prócer Artigas, en el que también juraríamos la Bandera.

De este modo

comenzó el 19 de Junio, encontrándonos expectantes, formados en la Plaza de Armas, frente al Edificio del Comando. Pero la adrenalina nos inundaba desde que salimos del Curso, y con cada paso que dábamos sentíamos que iba a desbordar como un volcán en erupción.

Esta mezcla extraña conjugada con

los relucientes uniformes contrastaba con la gran bóveda gris y la llovizna incesante, que no fueron impedimento para la realización de la ceremonia.

Culminada la Revista y la entrega del Espadín a los Caballeros y Damas Cadetes de 1er año, marchamos orgullosos al otro lado de la Plaza de Armas prontos para realizar el Juramento a la Bandera.

Enfrentados ya a nuestro Pabellón llegó el gran momento, el de honrar Nuestra Patria por medio de éste.

Cuando dijimos “¡SI JURO!” sentíamos que habíamos logrado este pequeño sueño de inicio de nuestra carrera. Pero aún sabíamos lo más importante, detrás estaban nuestros familiares quienes también son parte de estos logros.

Rompimos filas y nos dirigimos hacia aquellos rostros que nos miraban con emoción y orgullo. Ya no era simple observación desde afuera, éramos nosotros los que portábamos el honroso uniforme de la Escuela Militar de Aeronáutica. 

Asp. Silvana Ferrero
Asp. Anabel Medeiros



Luego de la ceremonia, los Icaros lucen sus flamantes uniformes y sus felices sonrisas.



Terminados los ejercicios, junto a los instructores y personal de Brigada Aérea N° 3

Desde hacía unos días ya se venían programando las famosas "Maniobras de Invierno", y todos esperábamos ansiosos ese día, donde se podría ejecutar todo lo enseñado en las instrucciones de campo en el transcurso del primer semestre. Cada uno tenía designado un lugar para poder desde allí tener un mayor control de la situación de un supuesto ataque.

Todo comenzó con un toque de "Tropa", donde con esta señal daba comienzo el ejercicio. Al escuchar el toque lo primero que hicimos fue tomar nuestro fusil y bajar de inmediato las escaleras ocupando los lugares respectivos, obviamente en sumo silencio. Aunque sabíamos que era un entrenamiento teníamos que dar lo mejor de nosotros para que resultara un buen simulacro por si en un futuro sucediera realmente. Una vez apostados se recibieron órdenes de volver al alojamiento y de estar alertas porque en el correr de la madrugada se tocaría nuevamente "Tropa", pero esta vez no se volvería al Curso. Así que regresamos al mismo y consientes de que esta sería nuestra última noche allí, decidimos descansar, porque el día que se aproximaba sería demasiado largo.

Cuando se tocó el último toque de Tropa, con el todos nosotros tomamos las mochilas y fusiles procediendo a formar para comenzar las inolvidables Maniobras de Invierno. Fue aquí donde empearon las ilusio-

nes de un grupo de jóvenes que apenas teníamos una leve idea de lo que serían Maniobras. A pesar de los comentarios y anécdotas nos quedaba por vivir lo que sería pasar un par de días en el campo, comer lo justo, y por sobre todo saber lo que es dormir en sobre y ¿por qué no? pasar un poco de frío.

Al pasar a formar nos indicaron los lugares donde se instalaría cada Compañía.

Estos ejercicios serían los primeros para los jóvenes Aspirantes donde aplicaríamos todo lo aprendido y experimentaríamos las actividades de campo, en cambio para las damas y caballeros Cadetes no serían los primeros pero sí en ellos podrían demostrarse el afán de superación de cada año. Durante este período se pudo apreciar el buen uso de las clases de campo, haciéndose incursiones en los diferentes Cursos, aplicando las instrucciones de campo proporcionadas por los Oficiales de la B.A.III., el Tte.2º(Av.) A. González y el Tte.1º(Nav.) J. Garrido, junto con el personal subalterno de la misma. En las práctica se supo apreciar las diferentes actividades que se deben efectuar en la F.A.U., aprendimos que el ser piloto y saber como pilotear aviones no es todo, aunque todos queremos algún día llegar a serlo, sino que se deben saber varias funciones para poder ser un mejor militar, y por que no, un mejor piloto. Como por ejemplo el ejercicio de rappel, hacer patrullas nocturnas, tener resistencia en actividades físicas y el saber de cosas prácticas que no sólo las

podemos utilizar en la vida militar sino también en la civil, como las actividades que tuvimos con respecto a rescate, supervivencia, s.o.s en el agua.

En el transcurso de estos días y noches juntos, viviendo al extremo, tratando de correr contra el tiempo pudimos apreciar que a pesar de la diferencia de edades, grados y preceptos todos unidos pudimos ser un gran grupo. No sabíamos a que se referían cuando nos dijeron que debíamos formarnos en parejas de combate, ya que este era un nuevo término para nosotros. Debíamos formar con el equipo de ambos uno solo, y dividimos horas de sueño, actividades y obligaciones. Pero eso sí, siempre juntos, no debíamos separarnos un solo instante, no debíamos perdernos de vista.

Con esto se supo apreciar el compañerismo y la camaradería, aparte de la unión de fuerza, coraje y estímulo de dos personas que tratan de dar lo mejor de ellas.

El último día se realizó una competencia para demostrar y reafirmar la unión de las compañías. Se basó en tiro, natación y una corrida de 4 kilómetros, la famosa "Vuelta al Campo", finalizando como ganadora la Compañía Bravo. Esta fue la última actividad antes de culminar las inolvidables Maniobras. Por ultimo se realizo una comida de camaraderia junto con los Oficiales del Cuerpo, dando por culminadas las Maniobras de Invierno del año 2000. ▀

Asp. Natalí Fernández

Ejercicio de "Rapel Panameño"



No es Fácil Decir Adiós



No es fácil decir adiós al avión de entrenamiento Mentor T-34, que durante 24 años estuvo al servicio de nuestra Fuerza Aérea.

Fueron en total 21 las promociones (desde Condor's '76, hasta Rapaces '96) que en la Escuela Militar de Aeronáutica recibieron instrucción básica aprendiendo a controlar un avión con una performance algo más exigente que la del legendario T-41; a efectuar maniobras acrobáticas y a volar en formación; y fueron 11, (desde Pelícanos '75, hasta Cardenales '87) las que en la Brigada Aérea N° 2, en él efectuaron el Curso de Vuelo Avanzado.

El avión de entrenamiento Mentor T-34 fue diseñado por el propio fundador de la Beechcraft, el ingeniero Walter Beech, y presenta el 80% de su estructura común con el avión civil Beech modelo 35 Bonanza. El primer vuelo de este prototipo, se llevó a cabo el 2 de

diciembre de 1948. Para septiembre de 1953, la Fuerza Aérea de Estados Unidos recibía los primeros 453 Mentor T-34.

La Fuerza Aérea Uruguay encargaré su primer Mentor T-34 A el 26 de mayo de 1977, matriculado posteriormente FAU 650. Los subsiguientes T-34 B, llegaron el 16 de Marzo de 1978 de E.E.U.U., y pasaron a prestar servicios en el Grupo de Aviación N°1 de Instrucción y Entrenamiento en la Brigada Aérea N°2.

En septiembre de 1978, primero el Mentor T-34 B matriculado FAU 669 y posteriormente los matriculados FAU 670, 673, 674, 675, 676 y 677 arribaron a la Base Aérea "Gral. Artigas", para quedarse definitivamente. Durante los restantes meses de ese año y los primeros del siguiente, se formaron los nuevos instructores, y el 10 de mayo de 1979, se dio

comienzo al primer Curso Básico de Vuelo, a los Caballeros Cadetes de Tercer Año.

El 17 de junio de 1980, procedente de Chile, arribaron en vuelo, otras cuatro aeronaves T-34 B.

En diciembre de 1988, una vez finalizado el Curso de Vuelo Avanzado de promoción Cardenales '84, los Mentor T-34 B dependientes de la Brigada Aérea N° 2, pasaron a pertenecer a la Escuela Militar de Aeronáutica.

El 8 de mayo de 1991 llegaron al puerto de Montevideo, contenedores procedentes de nuestra Madre Patria, con 17 T-34 A, desarmados y un stock de repuestos. Los primeros en ser entregados a la Escuela Militar de Aeronáutica, fueron los T-34 A F.A.U. 633 y F.A.U. 644, el 24 de agosto de 1991. El día 25 sobrevolaron la ciudad de Florida, participando



No es fácil decir adiós a este avión que es un amigo. Un amigo que perdona errores (gracias a su diseño estable, y a la rápida y eficaz respuesta de sus comandos ante acciones correctivas); un amigo al que en ocasiones le hemos confiado nuestras vidas en arriesgadas maniobras, en las cuales aún sin conocer el peligro al cual estábamos expuestos, como ICAROS, explorábamos nuevos horizontes; un amigo en el cual hemos depositado un sinnúmero de ilusiones, anhelos, esperanzas y por que no decirlo, miedos, en algunas oportunidades; un amigo que ha concretado además el sueño de todo cadete: VOLAR, con todo ese cúmulo de sentimientos y emociones que esta palabra encierra, y que a todos los que formamos parte de la Fuerza Aérea nos une e identifica de alguna manera.

junto a otros 6 aviones T-34 B, del desfile aéreo realizado en conmemoración de un nuevo aniversario de la Declaración de Independencia.

Durante el transcurso de todos estos años, han servido fielmente a nuestra Fuerza Aérea, con un ínfimo índice de fallas, teniendo en cuenta además, el gran desgaste sufrido al tratarse de un avión de instrucción a alumnos bisoños.

El día 23 de Diciembre de 1999, se realizó el vuelo de despedida, en el cual gracias al efectivo trabajo de mantenimiento (que en ocasiones pasa desapercibido), decolaron 11 aeronaves Mentor T-34 A/B, cumpliendo con la navegación EMA-SUDU-SUAA-SUMU-ETA-EMA, sobrevolando la Escuela Militar de Aeronáutica en primer lugar, luego, la Brigada Aérea N° 2, el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, el Comando General de la Fuerza Aérea, la Brigada Aérea N° 1 y la Escuela Técnica de Aeronáutica.

Pero fue el 21 de marzo de 2000, cuando el último avión Mentor T-34 (FAU 633) partió en vuelo desde la Base Aérea "Gral. Artigas" hacia el Servicio de Mantenimiento (donde estaban siendo acondicionados para ser entregados a la Fuerza Aérea Boliviana), luego de finalizado el curso de vuelo teórico-práctico impartido a cuatro oficiales integrantes de la Fuerza Aérea Boliviana, designados por ésta a tales efectos.

Amaneciendo el día 15 de julio de 2000, decolaba de la Base Aérea "Gral. Artigas" una

escuadrilla de cinco aviones T-260, para escoltar a los primeros cuatro aviones Mentor T-34, que en vuelo, eran trasladados hacia Bolivia.

Con sus nuevos tripulantes y matrículas (FAB 901, 902, 903 y 904), luego de hacer migraciones y recarga de combustible en el Aeropuerto de Nueva Hespérides, nos despedimos y luego se elevaron... Desde tierra los contemplé mientras se alejaban lentamente con rumbo inicial a la ciudad de Concordia, al tiempo que gran cantidad de recuerdos, enmarañados, pasaban velozmente por mi cabeza.

Yo era adolescente cuando lo conocí, mientras a diario sobrevolaba mi casa en formaciones de hasta 16 aviones, o lo veía muy alto haciendo "piruetas"; fue entonces cuando despertó en mí la idea de formar parte de nuestra organización. Luego, durante mi examen de ingreso, la ruptura de un tránsito 360° con pasaje bajo, me dejó atónito; no sabía si lo que acababa de ver, que ganaba altura tan rápido era un avión o un cohete; algunos días después, durante el curso de Formación Militar, en el poco tiempo de ocio que tenía, desde la ventana del box 32, observaba con admiración su elegante figura mientras reposaba en la planchada de estacionamiento, siendo durante estos días, la



principal razón de mi esfuerzo. ¿Llegará el día en que pueda volar en él?, me preguntaba. Y ese día no se hizo esperar demasiado, ya que cuatro meses más tarde, como premio de educación física, me subí por primera vez a un Mentor T-34 B, con el Jefe de Departamento de Vuelo, para la realización de un vuelo local. Si bien éste no fue muy extenso, disfruté muchísimo cada segundo del mismo, y forma parte hoy de mi larga lista de los vuelos que nunca se olvidan. Con el tiempo comprendí, que un vuelo "más" para un instructor o piloto de una aeronave, puede llegar a ser especial para el alumno o pasajero.

Son innumerables las anécdotas, algunas jocosas y otras no tanto, en las cuáles el T-34 es protagonista, así como las experiencias vividas por todos los que lo hemos volado. Fueron en total 13 promociones las que en el día de su egreso de la Escuela Militar de Aeronáutica como Oficiales, pudieron sentir una particular grandeza, muy difícil de describir con simples palabras, al efectuar frente a sus familiares y amigos, una demostración aérea, totalmente solos. Y a aquellos que han tenido la oportunidad de volar siendo cadete en él, dirijo las siguientes preguntas: ¿a quién no le han aumentado las pulsaciones durante el sobrevuelo, a mínima altura, de una escuadrilla de T-34, al escuchar el potente sonido que exhalan sus grandes escapes?, o ¿quién no se ha sentido libre y poderoso al mismo tiempo mientras realizaba su vuelo solo, tentado por instantes, a sobrepasar los límites establecidos?, o ¿quién no ha bajado

con el mono de vuelo bañado en sudor luego de tratar de mantenerse al lado del guía, durante las primeras horas del curso de vuelo en formación?, o ¿quién, en el momento maravilloso de abandonar el suelo, para ir al cielo, nuestro hogar, no ha olvidado completamente todos sus conflictos terrenales?, o ¿qué piloto hoy, de transporte, caza, o helicóptero, que haya volado alguna vez Mentor T-34, no desearía subirse nuevamente a esta vieja y querida cabina?. Sin duda, por esto y muchas otras vivencias, que a la mayoría nos ha tocado vivir en un momento de nuestra carrera en la cual estábamos colmados de expectativa e incertidumbre y teniendo en cuenta además, su real eficacia como entrenador, el Mentor T-34 ocupará un sitio grabado a fuego en nuestras memorias, ganando así la inmortalidad.

No es fácil decir adiós a un amigo, que no se ha llevado a nadie consigo, afrontando sólo a la muerte en varias oportunidades, logrando absorber gracias a su hábitculo muy resistente, accidentes tan violentos, como por ejemplo los ocurridos con los aviones matriculados FAU 665, FAU 676, FAU 666, FAU 679 y FAU 638. Desde entonces, varios pilotos le debemos la vida.

No es fácil decir adiós a un amigo, que más que un avión es un símbolo; un símbolo que encontramos dibujado o fotografiado, en muchas oportunidades en cada una de las diferentes ediciones de la revista ALAS, incluso

en tres de sus quince portadas. También participa en numerosos artículos que se refieren al vuelo, pero en absoluto al propio avión.

No es fácil decir adiós a este avión, que en la década del '50 fue uno de los mejores entrenadores del mundo; en América Latina fue utilizado además, por las armas aéreas de Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, República Dominicana, El Salvador, México, Perú, Venezuela, recientemente Bolivia. Me consuela saber que no está agonizando detrás de un hangar, o en algún otro lecho de muerte, sino que va a iniciar en el hermano país de Bolivia una nueva vida, creando en instructores y cadetes de la FAB, grandes expectativas y desafíos, como lo hiciere en tantas otras oportunidades.

No es fácil decir adiós a este amigo, que si bien no es el avión más rápido, ni el más grande, ni el más lindo, ni el más nuevo y que además despidе olor a combustible cuando hace acrobacia, y apenas le alcanza la potencia al ladero cuando vuela en formación..... sin embargo, ¡QUE LINDO VUELA!, que gran estabilidad nos brinda su excelente diseño, y que seguridad su motor Continental de 225 HP.

Adiós Mentor, adiós; tu vida en nuestra Fuerza Aérea quedará plasmada en muchos capítulos de nuestra historia y también en nuestros corazones. ■

Cap. (Av.) Daniel Ubillos

La despedida... escoltados por aviones T-260 de la unidad.



Galería de Profesores

Desde la década del '60 contamos con la presencia del profesor Juan Luis Martínez Fungi en las aulas nacionales, siendo desde ahí responsable de la formación de innumerables estudiantes, entre ellos nosotros, Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, tarea que desempeña desde el año 1986.

Poseedor de un vasto currículum en el ámbito de la enseñanza civil y militar, maestro de primer grado, profesor de literatura, formado en profesorado de letras en la ciudad de Córdoba, República Argentina en el año 1961.

Dictó su primera clase en nuestro país en el Instituto Normal de la ciudad de Minas en el año 1962.

Dentro de estos años de labor se encuentran cursos y cursillos, de los cuales se destacan: Cursillo de Lenguaje (1967), Cursillo Sociolingüístico (1974), Curso de Evaluación en el CENAI (1976), Curso de Director en Secundaria (1985), Curso de Técnica Personalizada Educativa Metodológica del Estudio Eficaz (1984), Curso de Actualidad Docente de Idioma Español y Literatura en la Universidad de la República (1986).

Toda esta actividad se encuentra amalgamada con la vida familiar, la lectura y la música.

Actualmente es profesor en el Liceo Militar "General Artigas" y en nuestro Instituto, donde a través de la literatura imparte el conocimiento de otros horizontes prestos a ser conquistados con el mágico hábito de la lectura, con un análisis preciso extrapolable a los otros aspectos que conforman la vida



de un militar. Y en un militar integrado a la sociedad es fundamental la comunicación que une dos estilos de vida tan diferentes pero tan complementarios como son el militar y el civil, y esta tarea es la que cumple con nosotros, preparándonos para la inserción en el mundo que está más allá de los límites de nuestra Escuela.

Entre nosotros es además una palabra de aliento, de comprensión, de consejo, que nos ayuda a salvar los obstáculos, entregando toda su vocación y dedicación a esta causa que la ha hecho suya. ▀

Cad. 2° Darwin Ramos

MG. INFORMÁTICA

Venta de Computadoras y Servicio Técnico a Domicilio.



Por Consultas :
099 663278



A 50 Años de los Mitchell

Compendio de las experiencias narradas por algunos de los integrantes de las tripulaciones que transportaron en vuelo a este histórico avión.



Gas: Abierto $\frac{3}{4}$ "

Hélice: Adelante (*Full-increase*)

Mezcla: Atrás (*Idle-Cut-off*)

Super-compresores: "Low"

Flaps de Capot: Abiertos

Aire frío "cold" a los carburadores

Llave de gasolina: "Abierta"

Switches: "On"

Llave maestra de magnetos: "On"

Magnetos de motor: "Both"

Switch de booster-pump: "On"

Hélice: Libre

Engrane el motor, luego de arrancar, mezcla rica.

Así comenzaban a girar los dos motores Wright Cyclone de 1700 HP cada uno, del bombardero mediano Mitchell B-25, avión que ameritaba su renombre luego del raid sobre Tokio en 1942, cuando 16 de estos aparatos

conducidos por Jimmy Dolittle decolaron del portaaviones USS Hornet, realizando un ataque hasta el momento pensado imposible. La versión utilizada en dicha incursión fue la "J", la cual de un total de 10.000 B-25 fabricados, 4.000 lo fueron en esta última versión. En 1950 al conmemorarse el centenario de la muerte de nuestro prócer, serían traídos en vuelo, 11 B-25 "J" para nuestro país, los cuales lucirían con orgullo en su timón de dirección el pabellón de guerra de nuestra Fuerza Aérea, y que junto a los Mustang F-51 D pasarían a conformar nuestro material de vuelo.

Hace tan sólo 50 años, el Douglas C-47 matriculado FAU 507, partía a los Estados Unidos con la misión de transportar a 16 pasajeros los cuales se constituirían de las futuras tripulaciones de los citados bombarderos. Tras largas gestiones ante la USAF se realizó la instrucción y entrenamiento en un aeródromo cercano a Los Ángeles (California), donde la Ground Central Airport Company realizaba el reacondicionamiento de no sólo los B-

25 J, sino también de los F-51 D, de pronto envió hacia Uruguay.

El aeródromo de Palmdale fue el utilizado, ubicado en el Desierto de Mojave a unos 200 Kilómetros de la ciudad de Los Angeles. Al sólo efecto del traslado en tierra, las tripulaciones utilizaban camionetas rurales, que luego también servirían a las tripulaciones de los F-51.

En marzo comenzaron los vuelos de instrucción en Glendale, y tras haber realizado el Curso teórico, los vuelos debían hacerse en Palmdale debido a sus mayores dimensiones de operación, lo que obligaban el traslado de las tripulaciones al fin de cada día en un B-25, siendo piloteado por los instructores estadounidenses. El entrenamiento finalizó en el mes de mayo y el día 20 de ese mes se llevaron los once B-25, matriculados desde el número 150 al 160 al aeropuerto de Burbank (cercano a Glendale) para la larga misión de traslado hacia nuestro país en tres escuadrillas distintas.

PRIMERA ETAPA (LOS ANGELES, EL PASO, SAN ANTONIO)

Dicha etapa se realizó en dos partes debido a que las condiciones meteorológicas en Los Angeles no permitieron el despegue a la hora prevista, pues el aeródromo estaba cerrado. Por consiguiente el día 22 se cumplió el tramo Los Angeles- El Paso, y el día 23 El Paso- San Antonio.

El día 22, se efectuó el despegue; el plafond existente era muy bajo, con lloviznas y mala visibilidad con lo que se debió volar casi enseguida por instrumentos. La torre de control sólo autorizaba a despegar individualmente sin permitir que saliera un avión hasta que el anterior hubiera comunicado haber atravesado la capa de nubes. Una vez atravesada ésta, los aviones se reunían con sus respectivos guías sobre el radio - beacon de Burbank a 10.000 pies de altitud para recién entonces poner el rumbo de destino. Este procedimiento, debido al estado del tiempo, aumentó el intervalo con que despegaban los aviones, aumentando la duración prevista del vuelo.

El primer avión despegó a las 14:55 horas iniciándose así la larga misión de regreso a casa. Las escuadrillas volaban con una separación de 5 minutos. Las comunicaciones se realizaron en forma normal, el tiempo en ruta fue bueno. Luego de 5 horas aproximadamente, volando tanto instrumental como visual, la escuadrilla A aterrizó en El Paso. Eran las 17:00 horas; las escuadrillas B y C aterrizaron con una diferencia de 10 minutos de la primera.

23/5/50 (EL PASO- SAN ANTONIO)

La primera escuadrilla despegó a las 10:40 horas, haciéndolo 10 minutos después la escuadrilla B y la C (siendo este procedimiento el estándar a lo largo de toda la misión). El tiempo bueno facilitó la reunión de los aviones; y el aterrizaje lo realizó un avión de la Escuadrilla A (ladero) ya que el avión guía de la misma debió aterrizar último debido a que no le funcionaba el indicador del tren de la rueda izquierda. El total de navegación desde Los Angeles a San Antonio fue de 1.211 millas.

SEGUNDA ETAPA (SAN ANTONIO - TAMPA, FLORIDA)

El 24 de Mayo comenzó la segunda etapa, siendo esta un tramo de 1.086 millas.

El FAU 155 debió realizar este trayecto un día después debido a la espera de repuestos. Los demás aviones de la escuadrilla A, B y C realizaron el mismo itinerario, teniendo que variar un poco su ruta para evitar una zona de maniobras de la USAF, modificándose el tramo entre Pensacola y Croso City, pasando por Talla Hasse. El vuelo debió realizarse a 8.500 pies (por encima de la capa) pero el tiempo comenzó a desmejorar con algunas lluvias parciales y viento del este, debiéndose modificar la altura a 1.500 por debajo del plafond. Una vez aterrizado el último B-25 de la escuadrilla A, se desató una tormenta con fuertes precipitaciones y vientos arrachados de 60 millas por hora obligando a amarrar los aviones mientras que las escuadrillas B y C debieron aterrizar en el aeropuerto internacional de Tampa. El día 27 de mayo todos los aviones efectuaron un vuelo de prueba debido a que se les había realizado una inspección de 50 horas.

TERCERA ETAPA (TAMPA - LA HABANA, CUBA)

El día 28 de mayo se reanudó la misión en una etapa de 349 millas de distancia. Hubo algunas dificultades para entrar en enlace con la torre en Cuba, ocasionando un sobrevuelo de 10 minutos sobre el campo de aterrizaje. Tras salvar dicha dificultad, se habían recorrido un total de 2.646 millas, mientras que los colores vivos de nuestra Fuerza Aérea traspasaban fronteras internacionales.

CUARTA ETAPA (LA HABANA - PUERTO RICO)

Con una distancia de 1.054 millas, la escuadrilla A despegó a las 07:25 horas del día 29 de mayo, haciendo lo propio las escuadrillas B y C. En vuelo, ya sobre el agua, la bruma no dejaba descifrar bien el horizonte, lo que determina que el avión guía vuela instrumental, aterrizando 5 horas más tarde, en la base estadounidense de Ramey en Puerto Rico.

QUINTA ETAPA (RAMEY - ATKINSON; GEORGETOWN, GUAYANA BRITÁNICA)

Siendo uno de los tramos más largos con 1.164 millas, se sucedieron algunas complicaciones que ocasionaron retrasos en el FAU 154 (avión guía de la Escuadrilla B) que debió aterrizar en Piarco, Puerto España, (Trinidad) por encontrarse en Panne el sistema hidráulico que cierra la ventanilla del aire caliente del carburador. Los demás aviones prosiguieron su vuelo hasta Atkinson.

La misión estaba durando 27 horas de vuelo en 5.794 millas.

SEXTA ETAPA (ATKINSON - BELEN, BRASIL)

La distancia era de 930 millas con condiciones meteorológicas favorables, por lo que se voló en un principio a 9.500 pies modificándose la altura en el transcurso de toda la etapa. Luego de volar por Belén, Fortaleza y Bahía, estaba por comenzar la etapa más ansiada para los tripulantes uruguayos. El día 9 de Junio despegaron desde Río de Janeiro a las 09:45 horas y ya en vuelo recibieron un informe meteorológico adverso, por lo que tuvieron que aterrizar en Porto Alegre, continuando con la misión un día más tarde. El día 10 de Junio de 1950 a las 15:30 horas, tras 52 horas de vuelo y un total de 9.053 millas arribaron a la capital de Uruguay los 11 bombarderos B-25 en excelente formación.

"...once bimotores avanzaban sobre la calle de rodaje a la planchada de la Base Aeronáutica N° 1, frente al hangar entonándose la gloriosa Diana de Pallete dando un toque emotivo a esta ceremonia cuando se estrechaban los acordes de la Diana, con el poderoso ronquido de los 22 motores Wright que se venían acercando..." (vivencias relatadas por el Teniente 1°(Av.) J. Maruri. "Historias de la FAU 2° Tomo".

Años más tarde el 7 de noviembre de 1957 arriba a Montevideo un B-25 J, al cual se le otorgó la matrícula FAU 161 y dos meses después (10 de enero), arribaron tres bombarderos más, dos de ellos modelo "J" (FAU 162 y 163) y el único B-25 modelo H, matrícula FAU 164. Todos ellos conformaron el Grupo de Aviación N° 3 (Bombarderos).

El 7 de Agosto de 1963, la Fuerza Aérea oficialmente dio de baja al bombardero North American B-25 Mitchell con trece años de servicio a la vanguardia de la patria. ■

Cbo. Hrio. Gerardo Taje

N.R. Agradecemos al Cnel. (Av.) Carlo Mercader el habernos ilustrado sobre esta histórica misión.

Irónicos logos felices

Nota: Los hechos aquí narrados, personajes, situaciones y lugares son ficticios; cualquier semejanza con la vida real es mera coincidencia...

Me encontraba escuchando "atentamente" una conferencia en la Escuela sobre... eh... bueno, no viene al caso. En un momento dado miré hacia la ventana; un celeste ideal llenó mis ojos y mi mente; entonces me pregunté: -¿Qué daría yo por volar en ese cielo tan azul? - Nada, por supuesto. Pero no es porque no quisiera volar, sino porque ¿Qué voy a dar si ni lo puesto es mío?... y saqué cuentas: el camuflado, las botas, la cama, etc. No. - ¿Qué me queda? - Un bolso lleno de ropa blanca; y claro... ahí dije: - daría mi sueldo. Disimuladamente empecé un recuento rápido de mi capital, no sin antes haberme visto enfrascado en una lucha "cuerpo a

cuerpo" con el broche de mi bolsillo el cual se resistía a ser desabrochado.

Logré así darme cuenta de que mi capital total ascendía a la módica suma de 120 Pesos... (tanto descuento le hacen a uno). - En fin, poco pero mío - pensé. Luego se me ocurrieron las clásicas "daría un ojo de la cara", "cinco o diez años de mi vida" y otras... (que mejor no recordar). En esas meditaciones estaba cuando escuché...

- Aspirante, acompáñeme hasta Operaciones.

- Aspirante, venga conmigo.

Salimos raudos detrás del Teniente, llegamos a Operaciones y ahí deduje que

íbamos a volar. ¡Qué suerte; no perdería mis únicos 120 Pesos! ¿O sí?

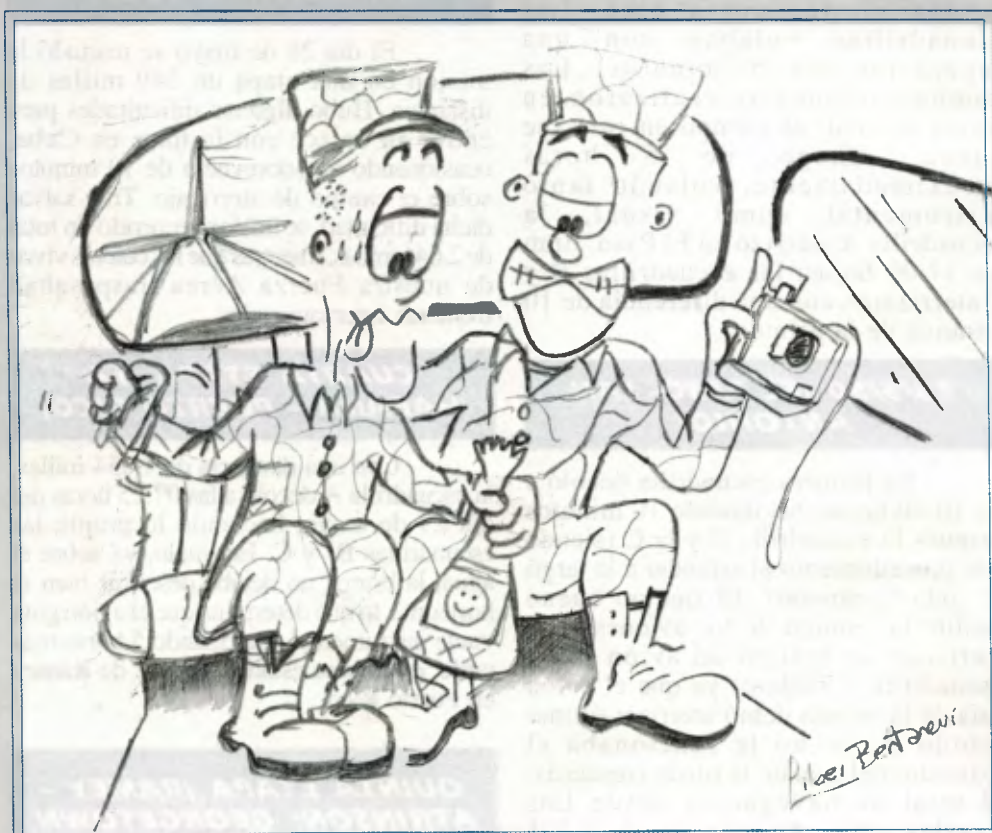
¿Serían tan altos mis pensamientos?

Iba sólo con lo puesto y una bolsita plástica con un logo feliz. - Igualita a las de casa - pensé; pero... nosotros no salíamos de compras así que... su finalidad sería muy distinta esta vez... ¡Ptuj! ¡Qué asco! ¿Realmente habría que usarlas o serían solo mitos cuentos y leyendas?

- Vamos, hay que apurarse. - Y allá vamos - me dije... - me voy al 606 en la línea. -

Con nostalgia pensé: - pobres mis compañeros que están en la conferencia; ¿querría alguno tomar mi lugar y dejar tan interesante charla? (estas últimas palabras

"Es que mi compañero como un "chino loco con su cámara de fotos" se ha tirado sobre mi para sacar unas fotos de Punta del Este."



están cargadas de un leve contenido sarcástico)

- Bueno, suben o no suben Aspirantes...

No puede uno delirar en paz. Después dicen que la juventud no piensa - ¿Querrá este hombre donar mi cerebro (que casi sin uso está) para algún trasplante o algo así?

Ya estamos listos, cinturones ajustados, permiso dado y... allá vamos. ¡Qué hermosa sensación la de volar!, que por cierto no es nueva; de pequeño lo hice en las Termas (claro que por cinco dólares la vuelta). Ver Salto desde la altura, sus calles sus plazas, las piscinas termales de Arapey y Daymán... las vacaciones... el calor tan intenso que asfixia, asfixia.

- ¡Me asfixiooo! - (me encuentro gritando).

Es que mi compañero como un "chino loco con su cámara de fotos" se ha tirado sobre mí para sacar unas fotos de Punta del Este. Yo, en pleno delirio, ni cuenta me di; aterricé mentalmente aquí, y me puse a contemplar el

panorama (hermoso por cierto).

Sentimos que el piloto nos dice: - volvemos; han visto la costa, no hemos tenido turbulencia, un vuelo perfecto ¿Verdad jóvenes?

Con mucha rectitud contestamos - Sí señor mi Teniente.

Pero claro, el vuelo estaba en pleno inicio; la "diversión estaba por comenzar"...

...Resultó ser que hasta ese momento el vuelo iba siendo perfecto por la sencilla razón de que había sido recto; pero debíamos regresar y para ello era imperiosamente necesario realizar un viraje "suave" que nos pusiera en la dirección correcta para tal fin. Fue en dicha maniobra que me di cuenta de unos detalles casi imperceptibles como:

- 1) La utilidad de la bolsita plástica y lo irónico de su logo feliz.
- 2) La susceptibilidad de mi aparato digestivo para con los movimientos bruscos.
- 3) El vuelo ya no era tan perfecto (al menos para mí).

Como puede apreciarse, fui víctima de una situación que le he dado el nombre de "síndrome del volador inexperto", lo cual, supongo, debe pasarle a muchos de los que, como yo, no están muy acostumbrados a esto de "sentirse pájaro". Pero más allá de las peripecias, no podía quejarme puesto que aquello, que un rato atrás había estado añorando, en este momento se estaba cumpliendo. Además fue una experiencia única la cual recordaré siempre por dos razones fundamentales:

- 1) Porque a veces, sólo a veces, siento un pequeño malestar al pasar cerca de "esos" logos felices.
- 2) Porque fue una de las sensaciones más fuertes que he sentido y además reafirmó aún más mi vocación de volar.

Espero (mejor dicho esperamos) con ansias los próximos vuelos, no para reafirmar nuestra vocación, sino para que al hacerlo con más frecuencia, dejar de lado la necesidad de llevar con nosotros los "irónicos logos felices".?? ▲

Asp. Líber Bentancur



"Fue en dicha maniobra que me di cuenta de unos detalles casi imperceptibles como:

- 1) La utilidad de la bolsita plástica y lo irónico de su logo feliz.*
- 2) La susceptibilidad de mi aparato digestivo para con los movimientos bruscos.*
- 3) El vuelo ya no era tan perfecto (al menos para mí)."*

Cuerpo de Alumnos



Cadetes de Tercer Año *"Clíos 97"*



J. Maubrigades, E. Tanco, P. Etchandy, A. Metre, A. Avellanal, D. Pérez,
M. Etcheverry, A. Luzuriaga, S. Carlevaro, M. Da Silveira, C. Ballesté, F. Casella,
C. Arévalo, A. Sandes, P. Bique, F. Terra, P. Odella, P. Machado, M. Ferreira,
R. Barrios, R. Viera, G. Tajés, E. Correa



Cadetes de Segundo Año *"Raptors 98"*



A. Bordagorry, L. Lapeyra, C. De Los Santos, E. Fernández, W. Díaz, F. Bertassi,
M. Olivera, J. Landarín, W. Martínez, D. Ramos, D. Cervantes, G. Camacho,
N. Coyto, P. Nario



Cadetes de Primer Año *"Antares 99"*

I. Matonti, M. García, R. Suarez, J. Alvarez, M. Elduayen, W. Guedes, H. Cigarán,
C. Falero, D. Brianthe, M. Sabbatelle, J. Silveira, S. Morales, J. Lima, M. Diana,
J. Peralta, R. Bruno. Ausente: L. Beloqui



Aspirantes *"Icaros 2000"*

S. Hernández, A. Curbelo, C. Rodríguez, D. Leal, W. Veistaras, C. Segovia,
D. Lezcano, G. González, L. Salvini, D. Laudicio, L. Bentancur, L. Fuentes,
D. Silveira, J. Castiella, H. Cabrera, G. Picos, F. Miguel, J. Orrego, N. Fernández,
S. Ferrero, E. Carrero, D. Fernández, L. Díaz, S. Cor, A. Medeiros, P. Lima,
F. Galván, J. Thevenet, A. Oliva, L. De Souza, N. Bonifacino

FIDAE 2000

LA MAS IMPORTANTE EN SUDAMERICA

Del 27 de Marzo al 2 de Abril Santiago de Chile nos recibió una vez más a todos aquellos que respondimos a su convocatoria aeronáutica. Una verdadera fiesta.

El aeropuerto de Los Cerrillos se acondicionó para albergar a las distintas oficinas de la organización, las instalaciones de los expositores y los servicios, pero por sobre todas las cosas y en todos los lugares, las vedettes de la muestra: **los aviones**.

Una vez más el Comando de la Fuerza Aérea Uruguaya consideró la importancia profesional que significa la asistencia a este evento y se hizo presente con la delegación más numerosa de Señores Oficiales de una Fuerza Aérea extranjera, que haya visitado la feria. Sin dudas el contacto con la tecnología aeronáutica actual enriquece la visión de nuestra realidad y nos permite dialogar en un mismo lenguaje de conceptos con el resto del mundo aeronáutico.

Con respecto a la muestra en sí, en nuestra nota sobre FIDAE 98 informamos de algunos números que ilustraban sobre la magnitud de la feria. Todos esos números de éxito fueron superados en la edición 2000. Los países presentes fueron 46, y la cantidad total de aeronaves expuestas fue de 143. En ese total debemos incluir 28 helicópteros.

Las instalaciones contaban con 9 gigantescos pabellones de exposición y 4 bocas de accesos principales desde la Avenida Pedro Aguirre Cerda al área total de la feria que contenía más de 22.000 metros cuadrados disponibles para los 311 expositores.

Esos son, como dijimos, algunos de los números internos de FIDAE, pero ¿les interesaría conocer algún número que genera indirectamente la feria?. Por

ejemplo, ¿sabían ustedes el monto de ingreso inmediato por concepto de servicios (hotelería, turismo, transporte, gastronomía, etc.)?

La respuesta fue dada por el Presidente de FIDAE 2000, General de

Aviación César Topali: la feria permite por esos conceptos "entre 35 y 43 millones de dólares" y "genera cerca de 4.000 empleos" directamente vinculados al área de exposición.

Una vez brindados estos datos

FERIA INTERNACIONAL
DEL AIRE Y DEL ESPACIO

FIDAE 2000

Del 27 de marzo al 02 de abril
Aeropuerto Los Cerrillos
Informaciones 5305750 <http://www.fidae.cl>

¿alguien pondrá en duda que FIDAE es el acontecimiento aeronáutico más importante de Sudamérica?.

FIDAE EN RELACION CON EL CIBER-ESPACIO Y EL MEDIOAMBIENTE

En esta edición ya las sorpresas se iban anticipando y se podía acceder a la información general a través de una página web que se lanzó oficialmente a partir de 1998, cuando comenzó a exponer los objetivos y la organización de este acontecimiento.

¿Cómo buscarlo?. Sencillo sólo digitando en internet la dirección: www.fidae.cl se podrá encontrar el mundo de la feria en nuestro ordenador. Desde los detalles históricos de la misma hasta una completa guía de expositores y servicios de la propia organización.

A partir de allí cada cibernauta conformará su propia crónica de FIDAE o planificará en forma pormenorizada su visita a la feria logrando una mayor concentración en sus temas de interés.

A tono con las políticas de atención al respeto de nuestro entorno, la edición 2000 contó con un Plan General de Seguridad Aeroespacial para la Protección del Medioambiente y Prevención de

Accidentes, el cual apuntaba a prever la resolución de cualquier contingencia que pusiera en juego la seguridad física y ambiental en todos los casos imaginables. Desde la determinación de estrictos límites las zonas y alturas de demostraciones aeronáuticas hasta la previsión de la contaminación química por causa del uso de combustibles y lubricantes, pasando por una gama inenarrable de medidas medioambientales y de seguridad, este plan involucraba a todo el

cuarenta y tres aviones se concentraron en las instalaciones de Los Cerrillos. Algunos de ellos se destacaron ya sea por su porte, por sus características novedosas o bien por su interés comercial. Todos nos ofrecieron un maravilloso paisaje de capacidad aérea, pero sin duda no pudieron pasar desapercibidos los que a continuación nombraremos:

Por supuesto que las intenciones chilenas por la adquisición de aviones caza continúa haciendo esforzar a los fabricantes de este tipo de aeronaves. Cada uno está dispuesto a superar a su competidor en la oferta atributos de sus máquinas.

Esta disputa que se continúa desde la edición anterior ha favorecido enormemente la muestra porque se trata de demostrar las ventajas comparativas permanentemente, y esas ventajas son las que nos gustan ver a todos.

Un particular lugar ocupó el emplazamiento del "Mako" de Daimler Chrysler Aerospace

(Alemania) quien se hizo presente con una maqueta de tamaño natural -como aquella que mostró al sueco "Gripen" en ediciones anteriores y que en esta ocasión se hizo presente con tres JAS 39B-, revelando un modelo de caza de bajo presupuesto decidido a competir en ese sentido con los F-16 o el Mirage 2000 apostando a un



*El Director Ejecutivo entrante y el saliente de FIDAE apostando al éxito
Foto: Revista Show News*

personal asignado a la feria. De esta forma se consiguió sistematizar la acción para un desempeño eficaz frente a las eventualidades.

ALGUNOS EJEMPLARES EXPUESTOS

Como ya describimos, ciento



*La atracción de los "Gran Porte Comerciales" el A 340 - 300
Foto: Revista Show News*



*Una silueta extraña para alerta aérea. El EMB 145 AEW
Foto: Revista Show News*

concepto de mayor economía.

Brasil continúa teniendo un destacadísimo lugar en el contexto sudamericano, y sus pasos se encaminan a consolidarse como el líder de la tecnología aeronáutica de la región. Así lo demuestra la presentación de sus jets regionales EMB-145 AEW&C y el RS contruídos específicamente para satisfacer las necesidades del Programa SIVAM (Sistema de Vigilancia de la Amazonia) equipados en una de sus versiones con un avanzado sistema de alerta aérea anticipada (sistema de radar Erieye).

Por supuesto que no estaba ausente el EMB 314 "Super Tucano" de los cuales se han previsto utilizar 99 para ser destinados al plan SIVAM.

A la hora de hablar de aviones de transporte debemos referirnos ineludiblemente al Airbus A-340-300, que con su impresionante porte efectuaba permanentes vuelos de demostración de performances que resultaron a veces casi increíbles de acreditar. Su capacidad es de 400 pasajeros o un equivalente en carga

de 37.875 Kg. Despliega una velocidad crucero de 0.82 mach y alcanza una velocidad máxima de 0.86 mach, tiene un alcance máximo de 13.519 km. y el techo de servicio es de 45.000 pies. ¿Qué más le podemos exigir? La empresa de bandera chilena

Lan Chile no ha querido quedarse atrás en la adquisición de este supertransportador y ha confirmado la adquisición de siete A340-300 con opción a 7 más para el futuro.

En materia de helicópteros, se hicieron presentes una treintena de aparatos, imponiéndose con una fuerte presencia Bell Helicopters con su AH1-1W "Cobra", el B-407 y el B206B-3 de la



Algunos de los Aviones chilenos en exposición

USAF, entre otros.

Asimismo Eurocopter se ha consolidado como la compañía de preferencia en Chile destacando que el 50% de la flota militar, el 82% de la flota gubernamental y el 29% de la comercial están equipadas con sus helicópteros. Asociada al éxito de esta empresa, los motores franceses de Turbomeca (Makila, Arriel y Arrius) cumplen un destacado papel en toda Sudamérica con una presencia constante en la atención al cliente y el seguimiento de sus entregas, combinando celeridad, eficacia y eficiencia.

No podemos dejar de mencionar las impactantes demostraciones de los clásicos "Halcones" de Chile con sus "Extra 300" y de la "Escuadrilha da Fumaça" de Brasil con los T-27 "Tucano".

A medida que transcurren los años cada una de estas escuadrillas acrobáticas van sumando nuevos fanáticos y realmente dividen las preferencias de los aficionados intentando, con arriesgadas maniobras, conquistar el asombro del público.

UN DESTACADO CUMPLEAÑOS

Coincidentemente, la aeronáutica

Los Ttes.los R. Román, A. Medeiro, R. Aquines y A. Sosa de la E.M.A. visitando FIDAE 2000



chilena celebró el 70° Aniversario de creación de la Fuerza Aérea Nacional el 21 de Marzo.

Este importante hecho fundamenta con carácter de histórica, la importancia y la jerarquía que la actual Fuerza Aérea de Chile ostenta en el espacio de la defensa aeronáutica. En aquel momento se constituía en la tercera Fuerza Aérea independiente de las demás instituciones armadas, en el mundo (la mayoría de las Fuerzas Aéreas conquistaron este status luego de acaecida la Segunda Guerra Mundial).

El Comandante en Jefe de la FACH General (A) Don Patricio Ríos es hoy el vértice operativo de esta organización, y en sus dichos establece la dirección hacia donde ella apunta en el Siglo XXI, las fuerzas aéreas se deben constituir en la herramienta de desarrollo y progreso que requieren nuestras sociedades según su opinión, y ello se cumple porque "Cada día llegamos a nuestros conciudadanos con el transporte aéreo de bienes y

servicios, la provisión de asistencia y la comunicación de políticas gubernamentales de manera que ellos se sienten que compartimos valores, costumbres, lenguajes y principios de una nacionalidad" (según declaraciones publicadas en Aviation Week's Show News 29/03/00).

LA RESPONSABILIDAD

FIDAE no es una persona, pero a la hora de responsabilidades todos sabemos que a diferencia de la autoridad, éstas no se delegan y son intransferibles.

Quien tuvo bajo su responsabilidad el echar a andar el montaje de la feria fue su Director Ejecutivo, el Cnel. (A) Enrique Rosende Alba. Este cargo no le fue otorgado por casualidad como no lo fue tampoco el éxito de FIDAE 2000.

La designación del Cnel. Rosende fue una apuesta a la capacidad, y a la hora de presentar las

credenciales de este militar que tuvo a su cargo la Dirección Ejecutiva debemos decir que es Profesor de Logística y Teoría Política, posee los títulos de Magister en Filosofía Política y Magister en Administración y Gestión de Recursos Humanos. Evidentemente las probabilidades de fracasos se atacaron desde el principio y por eso a la hora de señalar a los responsables no nos queda más que transmitirles el agradecimiento por el aporte de su capacidad para que este evento se constituya en el principal acontecimiento aeronáutico del hemisferio sur.

El nuevo Director Ejecutivo para la próxima edición es el Cnel. (A) Juan Squella, a él le cabe ahora la responsabilidad.

Si nos promete más de lo mismo, nos gustaría repetir la experiencia. Pero si planea novedades, haremos lo imposible para poder asistir a la FIDAE 2002. ▀

Tte 1° (Av.) Alvaro Sosa Farías

Cooperativa de las Fuerzas Armadas



* Pueden ser Socios de Cofa's los Sres. Oficiales en Actividad o Retiro.

* Planes de Venta: Descuentos Contado Efectivo, Pago Diferido, Créditos.

* Envios a domicilio a todo Montevideo y al interior por la agencia que usted decida.

* Supermercado, Electrodomésticos, Bicicletas, Motos, Herramientas, Juguetería, Audio y Video, Prendas de vestir, Perfumería y Restaurant.

Cofa's es mucho más ...

CASA CENTRAL Y SUCURSALES
33 AÑOS A SU SERVICIO

TEL: 409 6421
FAX: 400 1467

COLONIA Y ACEVEDO DIAZ

INTERNET: WWW.MULTI.COM.UY/COFAS
E-MAIL: COFAS@ADINET.COM.UY

Un Sueño

Cbo. Hrio. Gerardo Tajés

Literatura

Que hermoso sería volar libremente en el cielo; contemplar desde lo alto la extensión de la tierra, contemplar el sol, que en un atardecer descansa sin fuerza en el horizonte, volar como aquella vieja paloma, en un vuelo sin obstáculos, sin razón alguna... tan solo volar.

El cielo comenzaba a teñirse de naranja, la tarde estaba llegando a su fin y Jordán, como era ya costumbre, no se perdía los atardeceres desde un pequeño montículo de escombros, su montaña diría él, que le dejaba con una vista privilegiada. Para Jordán, la "montaña" era el rincón más hermoso, por lejos, lugar en el cual acudía a pensar o a jugar, y quizás como en esta ocasión a contemplar con los últimos rayos de sol, la inmigración de las palomas desde la placita hasta los tejados aledaños, listas para pernoctar en las frías noches otoñales.

Con el viento característico de la estación, cada una de ellas, volaba lentamente, batiendo sus alas en una forma que llamaba la atención en gran medida a Jordán. Sus movimientos no eran como los de otras aves, eran más suaves, pero a la vez extensos.

Pero había una paloma en particular, una que le llamó mucho la atención, quizás por la gran gama de colores, grises, blanco con marrón, etc. Era una paloma muy llamativa, tenía un "no sé qué", la cual exigió a Jordán a no faltar a sus citas, para observar el vuelo de las palomas y de esta última en particular, con sus movimientos y planeos envidiables, que sin duda deleitaban al joven Jordán.

Y así transcurrió día a día, infaltable a la reunión, Jordán y la paloma, él observando y ella tan solo haciendo lo que para Jordán era lo máximo: volar.

Ahora las noches comenzaron a ser más duraderas, por lo que la luz del día se reducía cada vez más y esto obligaba al joven soñador a anticiparse llegando más temprano como era costumbre para no perderse ningún detalle. Y así, paloma tras paloma, se hicieron al vuelo y Jordán muy atento, buscaba entre todas ellas, a la paloma de múltiples colores que tanto le había llamado la atención.

Pero esta tarde no ocurrió nada, o mejor dicho, no había logrado encontrarla entre el sinnúmero de palomas, pero de inmediato pensó que había sido por desatento, por lo que al día siguiente, estaría ahí a la misma hora y prestando mucha más atención.

En la nueva tarde, las palomas se preparaban para iniciar sus vuelos a los tejados, por lo que Jordán abrió aún más sus ojos. Pero nuevamente, no pudo encontrarla, y una sensación extraña invadió a Jordán, al no poder encontrar a su relativa nueva amiga.

La noche se hizo dueña del pequeño patio y el joven contemplaba las estrellas una a una, mientras hacían aparición delante de sus ojos, tumbado boca arriba en su "montaña" y pensando una y otra vez, en su amiga, en su aleteo suave, en su plumaje, en su... Jordán! Jordán!

- ...¿Quién anda ahí!!
- Aquí, arriba, en el árbol!!

- ¿Quién es?

- No me reconoces, tú has venido a verme ¿lo recuerdas?

Al verla, Jordán, se horrorizó mucho, porque sabía que, aunque con tan solo doce años, que no era racional que una paloma hablara, y en el mejor de los casos, nadie le creería.

- No Jordán, no te asustes.

Pero Jordán estaba asustado, petrificado en su montaña, un calor circulaba por sus venas y sus piernas no le respondían, quería correr, quería gritar... pero no podía. La paloma, como un títere, lo observaba detenidamente y esperaba. Jordán apenas balbuceó: "... las palomas... no hablan.

- Claro que no, Jordán.

Jordán, más confuso aún, le preguntó: ¿pero entonces, por qué lo haces?

- Porque es tu sueño, tu imaginación.

Jordán pareció relajarse un poco, tan solo, brevemente había estado temblando y ahora se encontraba hablando a una paloma; pero sin pensarlo, atinó a preguntarle por qué no había aparecido hoy. La paloma, totalmente erguida, casi sin mover sus alas luego de extendidas, planeó hasta casi un metro de Jordán, en un poste de dos metros de altura y pasando suavemente le contestó: - Tan solo no aparecí, porque rompí las reglas.

- ¿Qué reglas?

- Todos tenemos reglas, tú tienes reglas, nosotras las palomas también.

- ¿Cuales son, dímelas?

- Las palomas, solo debemos volar poco, de un lugar a otro, el menor tiempo posible, no debemos realizar movimientos bruscos a no ser que nuestras vidas estén en peligro, volar desde la placita hasta el tejado y de ahí hasta la placita.

Jordán, aún confuso le pregunta - ¿... y qué hiciste?

- Quizá volar más alto, mucho más alto, donde nos tienen prohibido volar, y cuando no pude más, quise picar como las gaviotas, solo que mis alas no aguantaron y me desplomé en tierra.

- ¿Estás muerta?

- No

- ¿Y para qué quisiste hacerlo?

- Porque volar es hermoso, la libertad es hermosa... ¿tú acaso nunca has volado?

- No!!

- Porque no vuelas... ahora!!

- ¿Cómo?

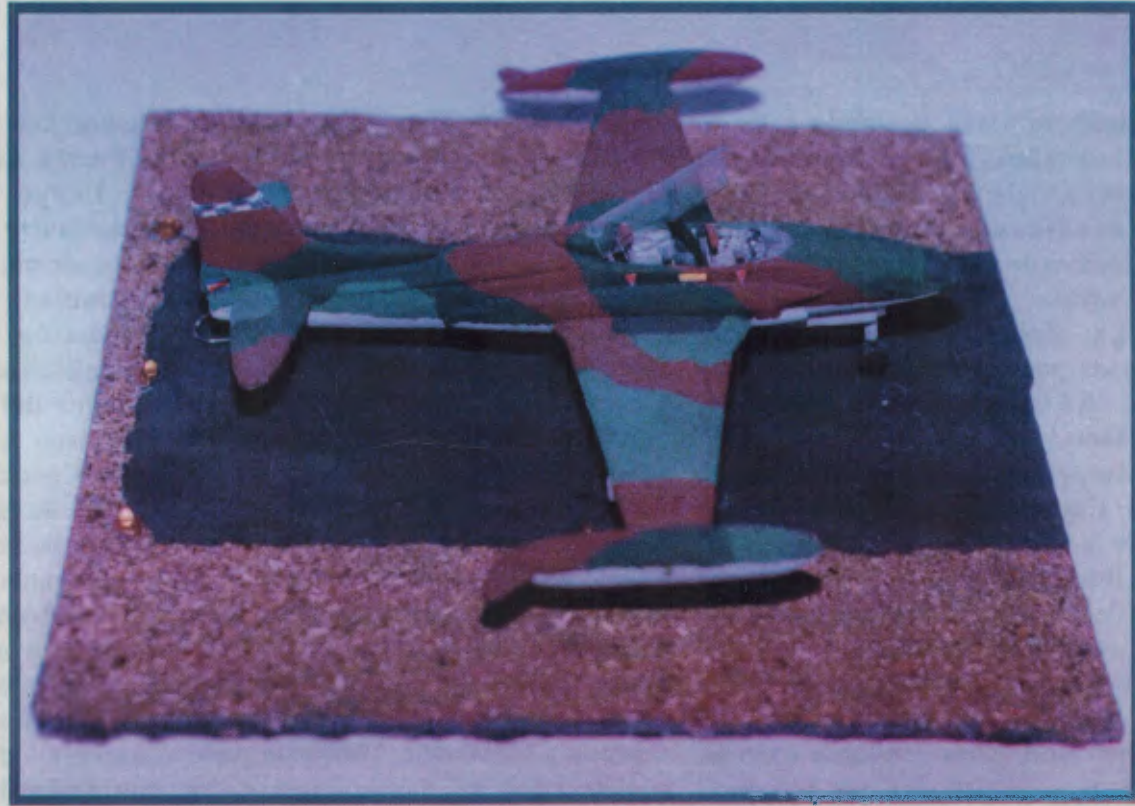
- Es fácil, imagínate unas alas, es tu sueño Jordán.

Jordán sintió el aire golpear su rostro, sus pies no estaban en el suelo, flotaban, sin duda estaba volando y a su lado estaba ella, fiel amiga, más esplendorosa que nunca con sus plumas blancuzcas y grises, juntos hacían lo que Jordán tanto había soñado y por lo que ella...

Hoy día, Jordán recuerda muy a menudo aquel sueño, o tal vez aquella realidad, ese simple suceso hace quince años atrás. Aún recuerda y se pone nostálgico al ver cualquier pájaro y en especial una paloma, demostrar las cualidades del vuelo y esté lo que esté haciendo, como norma, contempla el arte del vuelo. Jordán logró su sueño, y hoy también vuela, pero como el niño que aún lleva dentro, espera siempre el retorno de su recordada amiga, que algún día volverá y juntos emprenderán el vuelo para encontrarse estelando hacia el futuro.

Plástica

Cbo. Hrio. Eduardo Correa



Fotografía

Cbo. Hrio. Pablo Odella



Visita a la A.F.A.



Como se viene haciendo hace ya muchos años, una delegación de Señores Oficiales y Cadetes partieron a la Academia da Força Aérea (AFA) con motivo de realizarse el intercambio de Cadetes.

La delegación, que estaba formada por los Tte. 1° (Av) A. Sosa y M. Russo, los Cbos. Hrios. P. Machado y M. Ferreira, los Cads. 2° W. Martínez y E. Fernández y el Cad. 1° H. Cigarán, partió el 20 de Agosto desde la Base Aérea N° 1 en un EMB-110 Bandeirante de la Fuerza Aérea Brasileira. Luego de seis horas de viaje, con una parada en el Aeropuerto de Porto Alegre, arribamos a la AFA. Fue una suerte que el tiempo estuvo de nuestro lado, permitiéndonos apreciar los hermosos paisajes que brinda el

territorio vecino. Esa noche cenamos a orillas de la cascada de Emas, uno de los lugares característicos de la ciudad paulista de Pirassununga, la cual está a 15 km y es la más cercana a la Academia, visitamos también la iglesia y la plaza, donde pudimos apreciar una actuación de la Banda Municipal.

Como breve información les diré que la Academia da Força Aérea cuenta con unos 750 Cadetes que se dividen en los escalafones de Aviadores, Intendentes e Infantes. Las cadetes femeninas pueden integrar el escalafón de intendencia únicamente, y los cadetes Aviadores reciben instrucción aérea práctica durante el segundo y cuarto año. Luego de pasar cuatro años en la Academia, se

reciben con el grado de Aspirante de la Fuerza Aérea Brasileña.

Luego de saludar a las autoridades, hicimos una recorrida por la Academia, donde pudimos conocer sus aulas, lugares de estudio y dispersión, anfiteatro y el museo, donde hicimos un alto para apreciar los trabajos del pintor Sgto. 1° Nelson Francisco Anaia, quien dirige dicho lugar. Conocimos el I° y II° EIA, y sus aviones de entrenamiento T-25 y T-27. Sin duda fue una experiencia muy emocionante conocer a los pilotos de la Esquadilha da Fumaça, quienes nos recibieron muy amablemente en su lugar de trabajo.

Tuvimos la oportunidad de conocer diversos lugares del pintoresco Brasil. Es así, que ninguno

de nosotros, ni tampoco la propia delegación que nos acompañó, puede olvidarse del turismo aventura que hicimos en la ciudad de Brotas. Dentro de las tantas actividades que ofrece, nuestra "aventura" fue hacer rafting en el río Yacaré Pepira. Sin duda fue una experiencia llena de adrenalina, para que quede grabada en nuestra memoria, el bajar los rápidos y las cascadas de dicho río, y el poder apreciar la flora y fauna típica del lugar.

Conocimos ciudades como Ribeirao Preto, donde pudimos socializar con la juventud brasileña, y sobrevolamos ciudades como Curitiba, entre otras. Sin duda fue muy bueno conocer las ciudades universitarias de Sao Carlos y de Araras.

No podemos dejar de destacar las actividades que se realizan en la AFA y las unidades de todo el Estado de Sao Paulo. En la Fazenda se producen



El traslado hacia la Academia fue realizado en un Bandeirante de nuestra Fuerza Aérea

Visitando "el nido" de la Escuadrilha da Fumaca



alimentos tales como arroz, azúcar, café, carne, leche y derivados de la leche como yoghurt y queso, muy deliciosos por cierto. No pudimos dejar de traernos algunos productos elaborados ahí.

Sin lugar a dudas fue una experiencia fantástica. La denominación de "semana inolvidable" tiene sus motivos. Es muy bueno poder vivir esas experiencias, porque nos hacen conocer diferentes métodos de enseñanza formas de vida, que nos ponen a reflexionar sobre los nuestros, para así mejorarnos como profesionales y personas, y poder compartir información con nuestros camaradas.



Desde ya nuestros gratos saludos a los hermanos brasileños, y en especial al Cap. César, Tte. Short y los Cads. Amaral, Igor, Toscano y Salvatti, quienes nos acompañaron durante nuestra estadía en Brasil. 🇧🇷

Cad. 1° Hebbber Cigarán

Las imágenes que ilustra la página reflejan las actividades que compartieron los Oficiales y Cadetes de intercambio con los anfitriones de la Academia Da Força Aérea en Brasil como las visitas a sus instalaciones, una salida de "rafting" y algo más...



SF-260 E/F



SF 260 T/P

SU MISION ES VOLAR.
LA NUESTRA ES BRINDARLE LOS
PROGRAMAS MAS EFICIENTES AL MENOR COSTO
EN CADA ETAPA DE SU ENTRENAMIENTO



MB 339

AERMACCHI S.p.A. representada por **DURANDAL LTD**

Luis de la Torre 1004 - 11300 - Montevideo, URUGUAY
Tel.: (598 2) 708 5575 / 709 7267 Fax : (598 2) 708 394
E-mail : maildurandal@yahoo.com

La Alpargata Colorada

Para aquellos quiénes aún hoy atraviesan sus arcadas y pasillos golpeando con fuerza las plantas de los pies, en las ya descoloridas baldosas. Para quienes todavía maduran pensamientos, y con ellos la inevitable y para siempre perdida adolescencia, en la soledad de algún oscuro y terriblemente frío rondín. Para los que continúan sacrificando minutos, horas, días y meses de preciosa juventud en pos de un ideal, de una vocación arraigada desde muy niños cuando, caminando por la calle, y sintiendo una inevitable atracción, levantaban la vista ante el menor ruido de avión, sin poder comprender cómo el resto de la gente que les rodeaba, ni siquiera se percataba de la presencia de esa hermosa máquina zumbando por el aire. Para ellos, es comprensible que no piensen necesariamente en la palabra “cariño”, cada vez que, encontrándose por apenas algunas horas fuera de su cerco perimetral, en uso de alguna justificada comisión (o simplemente disfrutando del accidente que para los cadetes significa la tan anhelada licencia), algún compañero liceal o amigo de barrio les pregunte curiosamente acerca de la “Academia del Aire”.

Pero sin embargo, para quiénes hemos visto transcurrir algunos años desde aquella tarde, en que con ronca voz y nudo en la garganta gritábamos: - “¡¡Sí, Juro!!” -, al tiempo que los “sopletes” realizaban un certero pasaje bajo sobre nuestras cabezas; evocamos aquellos años de inconmensurable esfuerzo personal, interminables corridas, sacrificado estudio, largas noches de vigilia y agitados días de maniobras, como los mejores años de nuestra juventud, durante los cuales compartimos maravillosos e inolvidables momentos con entrañables camaradas del aire.

Es precisamente sobre uno de ellos que este relato trata.

No era egresado del Liceo Militar, no tenía antecedentes militares en la familia, los únicos superiores que había tenido en su vida fueron los curas y profesores del colegio.

Así es que, armado de coraje, saco, corbata y preguntas golpeando alocadamente en su cabeza, ingresó por la puerta principal de la Escuela Militar de Aeronáutica con muchos temores y grandes expectativas: Por fin iba a poder develar los misterios que envolvían a esos extraños seres uniformados con gorra blanca y pequeño sable colgando de un costado, que tantas veces había visto en la parada de ómnibus del legendario “El Avión”, mientras que con su familia, rauda pasaba por la carretera hacia la capital.

El primer día de Escuela bastó para afirmar la definición que unas semanas más tarde de él diera su Jefe de Grupo.

No puedo menos que detener por un instante el relato del joven aspirante, sin dedicar unas palabras a esta noble persona que algunos tuvimos la suerte de poder estar bajo su mando. Para este Jefe de Grupo habría que dedicar todo un capítulo aparte. Excepcional persona. A pesar de la distancia que lo separaba de sus Aspirantes, siempre estuvo allí cuando lo necesitaban. Siempre con voz pausada, demostrando en todo momento una interminable paciencia con todos. Consejos de padre, palabras de amigo. Se convirtió en un entrañable camarada. Lamentablemente su carrera como Oficial quedó un día inesperada y

violentamente trunca. Cosas del destino quisieron que en una situación límite, no alcanzara a manipular la manija de eyección en el asiento de un Alfa. Lo recordaremos por siempre al tiempo que por la radio y apenas perceptible, escucho a Billy Joel, quien sin temor a equivocarse, sigue entonando: “...only the good die young”.

O sea que, y retomando el tema del párrafo anterior, este Aspirante no tenía idea sobre la actividad castrense en absoluto. Teniendo en cuenta lo dicho, no será entonces de extrañar, la forma en que se desenvolvió, ya desde su primer día de ingreso a la Escuela.

Apenas tuvieron tiempo de acomodar momentáneamente sus bultos en los cuartos (allí se enteró que no sólo en la F-1 existían boxes), cuando los hicieron cambiar de indumentaria para poder cumplir actividades de educación física.

Después de una sesión de gimnasia un tanto extensa y agotadora en su humilde opinión (era la primera vez en su vida que dejaba un charco de transpiración debajo del lugar donde había quemado una hora y media de calorías), se dirigieron hacia la pileta de natación. “Extraña costumbre la de esta gente”, pensó él - “a todos lados van corriendo”. No podía, ni hubiera podido imaginarse en ese momento su joven e inocente alma, de las interminables vueltas a la plaza de armas durante las “hermosas” tardes veraniegas de riguroso reclutamiento.

Luego de la extenuante sesión de natación, se encaminaron a las duchas.

Hasta ese momento, no había encontrado el momento oportuno para

decirle al “muchacho”, que los dirigía, que se debía ausentar por un rato en la tarde y noche, debido a que justamente ese día se trataba del onomástico de su madre.

Cuando por fin lo divisó un poco apartado del resto del grupo, atándose los cordones con un pie apoyado en el piso y el otro sobre el banco de las duchas, se acercó cuanto pudo y adoptando la misma posición que él, le manifestó sin más trámite: “¿Disculpáme, pero cómo podríamos hacer?” - los ojos del “muchacho” comenzaron a agrandarse al tiempo que la tez de su rostro viraba a un tono llamativamente rojizo - “porque vos sabés que hoy es el cumpleaños de mi madre y a mi me gustaría salir para poder estar con ella, ¿viste?”. El “muchacho”, quién se trataba ni más ni menos que del Sargento de la Segunda Sección del Curso Preparatorio, no daba crédito a sus oídos. Le resultaba difícil creer que algún subordinado, y muchos menos un Aspirante, pudiera estar dirigiéndose a EL, en esa forma tan osada como irrespetuosa. Para el Aspirante no dejaba de ser una mera pregunta de lo más habitual y corriente. A él nunca se le iba a cruzar por la mente tener que tratar de Usted a un “muchacho” de su misma edad, o a lo sumo un par de años mayor.

El Cadete, con toda su paciencia y buena voluntad, le respondió en forma tajante y hasta podría decirse desdeñosa, que no se preocupara, que luego lo resolverían. El Aspirante se quedó sin entender porqué se había cortado tan abruptamente el diálogo, pero sin embargo le preocupó más el poder saborear la sabrosa torta de cumpleaños, que la descortés respuesta.

Se imaginarán la expresión en su cara, cuando les dijeron que luego de dejar las vestimentas de piscina, pasarían a Rancho. Obviamente y sin lugar a error, se imaginó que se dirigirían hacia una cabaña con techo de madera y paja o algo muy similar.

Ya de regreso y satisfechos - gracias al rico y abundante rancho -,

comenzaron una clase teórica de Instrucción Militar, en la cual y antes de comenzar con el tema preparado, el Cadete haciendo marcado énfasis, dejó bien en claro y sin dudas, el tipo de trato que pretendía para las ocasiones en que tuvieran que dirigirse a él. El Aspirante quedó con la vaga impresión que el mensaje tenía como destinatario una sola persona.

Finalmente, luego en la tarde, pudo asistir al onomástico de su madre, en lo que sería su primera comisión y nada menos que en el mismo día de ingreso !!

LA PRIMERA NOCHE

Ya de regreso de su comisión e instalado en su box, se encontró con sus camaradas, o lo que de ellos quedaba, quienes recién volvían de la retreta, con un sinnúmero de anécdotas. Había estado afuera sólo por unas horas pero tuvo la sensación de haberse ausentado toda una semana. Parecía que una aplanadora les hubiera pasado encima. Estaban extenuados y con los músculos doloridos, pero rápidamente entre cuentos a media voz y risas imposibles de contener, se fue enterando de todo lo que se había perdido de la primera tarde de reclutamiento. Todo lo hacían al tiempo que prolijamente y de acuerdo a las órdenes impartidas, doblaban y ordenaban la ropa cerca de la cama y colocaban las alpargatas debajo de la misma, con abundante cantidad de talco por encima de la tela negra (aún sigo sin comprender porqué).

Para la hora señalada, todos estaban acostados y en un casi perfecto silencio. El Aspirante aguardaba ansioso con la idea que antes de dormir leerían alguna Gente, Caras o Noticias, pues le habían dicho que el Cadete iba a pasar “revista”.

A medida que el Cadete se acercaba de box en box, los comentarios se hacían cada vez en voz más queda. Cuando el Cadete llegó a su box, el Aspirante se percató de que la “revista”

iba a ser de otro estilo. En lo más hondo de su ser, se sintió engañado una vez más.

Luego de finalizar la revista y cuando el Cadete se disponía a atravesar el umbral del box, el Aspirante con tímida e inocente voz le preguntó la hora. Pronto se dio cuenta del grave error que había cometido. El Cadete, sin poder creer lo que escuchaba le increpó: “¿Justo a mí me viene a pedir la hora?. ¿Tiene cinco compañeros en el box, y sin embargo me pide la hora a mí, al Sargento de la Segunda Sección del Curso Preparatorio?”. De reojo el Aspirante veía cómo sus compañeros se escondían debajo de las sábanas, unos con cara de miedo, otros controlando la carcajada. A medida que veía abrir y cerrar las fauces del león embravecido, intentaba encontrar alguna respuesta coherente y creíble para dar. Con los pies transpirados y al tiempo que para sus adentros se decía: “De ésta no zafo!!”, respondió con un hilillo de voz: “Lo que pasa es que se la pido, así yo tengo la misma hora que Usted para mañana no llegar tarde a formación”. Aparentemente la respuesta dio su resultado, porque el Cadete, aunque refunfuñando y no muy convencido, se la dijo encaminándose nuevamente a la puerta. El Aspirante respiró tranquilo, pero sufriendo otro irrefrenable acto de demencia y debido a que la iluminación del techo se apagaba desde el exterior del box, le pide al Cadete aprovechando la ocasión y antes de que éste se alejara demasiado del interruptor: “Mi cadete... de paso... ¿no se anima a apagar la luz?”. Se hizo un silencio sepulcral en todo el Curso. Se dibujaron gestos de incredulidad y ojos fuera de las órbitas en más de un rostro. Ni siquiera él mismo lo podía creer después de haberlo dicho. Qué metida de pata!!!. Esta vez el Cadete no pronunció palabra. Pero para su asombro, apagó el interruptor y sin ni siquiera mirar atrás, se limitó a dirigirse a su dormitorio. Al día siguiente iba a lamentar todas y cada una de las preguntas que había formulado la noche anterior.

FORMACIONES PARA LA MERIENDA

Estando formados en la primera formación de té, recuerdo que nuestros "buenos" clases, nos preguntaron quién deseaba vascolet o toddy, en vez del aguado té de costumbre. Obviamente que el Aspirante estaba totalmente decidido a aceptar el vascolet, pero se demoró un instante más en considerar tal ofrecimiento, tiempo que fue más que suficiente para que otro compañero en formación, quién había sido mucho más rápido que él, y que habitualmente en su casa saboreaba el exquisito toddy, levantara la mano lo más alto que había podido y casi gritando dijera: "Yo, mi cadete".

Al principio se enojó consigo mismo por permitir que otro le ganara la oportunidad de saborear vascolet, pero más tarde supo que no le envidiaba nada, porque aún después de haber finalizado con el aguado té, se escuchaban las plantas de los pies alrededor de la plaza de armas, del desafortunado y goloso Aspirante que había querido tomar la rica y achocolatada bebida.

En otra oportunidad, también en formación de té, los clases preguntaron si

veíamos sobre la pared del Curso que linda con la plaza de armas, el mapa del Uruguay. Completamente compenetrado en la búsqueda del mapa y aguzando la vista sobre los caprichosos ladrillos, el Aspirante preguntó: "Permiso mi cadete, ¿el mapa se encuentra dibujado o en relieve?"

Para qué explicar que en esta ocasión, el que terminó dando vueltas sobre la piedra laja sin poder tomar el rico y aguado té, fue él mismo.

DEMOSTRACION DE HABILIDADES

Ya casi habiendo finalizado el período de reclutamiento y con el Jefe de Grupo presente, los orgullosos clases quisieron hacer una demostración de movimientos a pie firme durante una formación de rancho, a otro clase que recién se presentaba de su licencia.

La verdad es que el movimiento en cuestión era bastante sencillo. Se trataba de un giro sobre los talones hacia la izquierda, pero la "trampita" consistió en que (como todos sabemos, la voz ejecutiva puede ser cualquiera), el clase no tuvo mejor idea que elegir: "deré".

Una vez finalizado el movimiento

el Aspirante supo que algo andaba mal, ...muy mal. En vez de ver la acostumbrada nuca de su camarada, en su línea de vista se encontró sorpresiva e inexplicablemente con unos desorbitados ojos y cachetes inflados como aguantando la risa. Naturalmente y al instante le nació la duda: "quién se equivocó, ¿él o yo?". La respuesta no se dejó esperar. Inmediatamente se escuchó un desgarrador alarido portando como principal ingrediente su propio apellido. Lamentablemente y sin poder ocularlo, el equivocado era él. Su jefe de grupo se agarraba la cabeza, pensando en todo el año que le quedaba aún por delante, teniendo en su grupo un espécimen de tal naturaleza. Lentamente se le acercó y sin dejar de mirarlo fijamente a los ojos, vociferó en su rostro a menos de una palma: "Usted es más civil que una alpargata colorada!!!"

Así fue que de allí en más y por un buen tiempo, impreso le quedó ese particular apodo que su jefe de grupo le asignara en una agradable y veraniega noche de reclutamiento. ▀

Cap. (Av.) Pablo Simone



El Primer hotel de Punta del Este

Sea Princess



*Habitaciones con TV color, video,
frigorífico y baño privado.
Sala de reuniones, congresos,
fiesta y toda nuestra cordialidad.*



La Atención que Usted merece en Av. España y la Rambla.

Tel: (042) 220 065 - 220 267

Punta del Este - URUGUAY

El Helicóptero en apoyo a una patrulla en la selva



Amanecer en Camboya

Foto: May. Carlos Bruno

Vegetación, clima, y situación política caracterizaron a una de las misiones más complejas en que participaron nuestras FF.AA. Esa misión fue Camboya.

...Llegados a la Zona de Operaciones, se pudo comprobar que a muchas de las zonas que le correspondía cubrir a nuestro personal, el único modo de llegar era por aire.

Fue precisamente en Camboya, que aprendimos a valorar ese "hermoso ruido" entre los árboles.

Fueron muchas las vidas las que se salvaron y con el correr del tiempo y el reflexionar sereno permite, hoy decir con una gran convicción, que entre otros factores, el elemento aéreo contribuyó a que la Misión fuera un éxito. Basta solo enunciar un ejemplo de tantos, donde un Medevac

(Evacuación Médica) y una extracción de fin de Misión dan una pauta de la vital importancia del medio aéreo.

...El objetivo era llegar a una aldea distante unos 40 km y efectuar un reconocimiento junto a los líderes locales.

El estudio previo de la carta topográfica indicaba la posibilidad de realizar el recorrido por sendas, en vehículos todo terreno. Pero la lluvia nos jugó una mala pasada... pero la Misión había que cumplirla. Por ende se decidió salir a marchar caminando, con todo lo que significa; donde el primer obstáculo, un crecido río, nos estaba dando una muestra de lo duro de una inolvidable misión.

La patrulla estaba compuesta por 3 Oficiales y 35 integrantes de tropa, con mucho armamento individual y colectivo, debido a la

situación de alerta que se vivía.

Al pasar las horas y los kilómetros; la falta de agua a consecuencia del sofocante calor y la tensión de patrullar una zona conflictiva y desconocida en su mayor parte, se hizo sentir entre los hombres. Uno de ellos, con alta fiebre, hacía presumir que nos encontrábamos frente a un caso de la típica enfermedad del sudeste asiático; la temida Malaria.

La deshidratación de algunos integrantes de la patrulla y el caso anteriormente mencionado motivó un enlace de apoyo con nuestra base principal; solicitando lo que en ese momento era un regalo del cielo: El Helicóptero.

Habiendo pasado las coordenadas del lugar y despejando improvisadamente un área

construimos una precaria zona de aterrizaje. La vegetación desde el aire es “un cerrado verde”, lo que impone a los hombres de tierra, pasar correctamente las coordenadas y señalar en forma oportuna cuando se presume que el piloto ve la bengala.

Un enlace radial continuo con los hombres del aire, poniéndolos al tanto de la situación de inteligencia, permitiría un aterrizaje en una zona asegurada por nuestras tropas; dando de este modo el marco necesario a una operación coordinada solamente con el elemento radio.

...El sonido del Bell 212 emocionó nuestros corazones; en él se evacuaría a nuestro hombre y vendrían las provisiones de agua y suero hidratante para el resto de la patrulla.

Pareció una eternidad el descenso; fue complejo, ya que la zona preparada era muy “ajustada” para el aterrizaje, pero al final se logró.

Habiéndose reabastecido la patrulla y recuperado las energías necesarias se siguió viaje hasta nuestro objetivo, donde la partida del helicóptero nos produjo un sentimiento de agradecimiento y también de soledad ante la partida de nuestro apoyo; al pensar que “ No teníamos

Foto: May. Carlos Bruno



duda que lo necesitaríamos de nuevo para poder regresar “

...Y así fue, otro helicóptero con características muy diferentes (Mi 26), en otra zona, pero siempre viniendo desde los cielos; extrae a toda la patrulla con la satisfacción de deber cumplido; bajo el hermoso ruido del cual nunca más olvidaré y recordaré como el más bonito que dispone un líder para comandar su tropa con seguridad en la selva. El del

helicóptero, que apoya a los hombres en tierra cuando sus vidas corren riesgos. ▴

Extraído de las Memorias de mi padre que se desempeñó como Cte. de Compañía de Rápido Despliegue en Camboya.

Cad. 1° Richard Bruno

Foto: May. Carlos Bruno



Toda una Tradición

Coincidiendo con el Aniversario del Grupo de Servicios de Escuela el día 11/10/00, se realizó la inauguración de la denominada "Plazoleta Don Rómulo Pérez", en los jardines internos de nuestra querida Escuela Militar de Aeronáutica.

Un hecho sencillo, pero cargado de sentimientos y que nos llenara de satisfacción. Quienes conocemos, al Sr. Tte. Cnel. (TE) Don Rómulo Pérez, no podemos dejar de admirar la calidad de su persona y lo que significa su trayectoria dentro de los cuadros de la Fuerza Aérea y particularmente en el área de Mantenimiento de la E.M.A. Pero el motivo de este artículo no es el de explayarnos en las innumerables experiencias de su vida pues ello ameritaría un trabajo mucho más extenso (tarea que

queda como desafío), sino abocarnos al hecho en que en el mencionado jardín y a la sombra de un ciprés calvo y una palmera, hay un simple banco de plaza. Este banco es originario del predio vecino de "La Polaca" y fue ubicado en un lugar estratégico. Todo aquel novato que se aventura a preguntar por él, recibe sistemáticamente y con cierto aire de suficiencia por parte de los "Oficiales de la casa", la misma respuesta:

-¿Ese banco? Ah!, es el de Don Rómulo. Retrayéndonos unos años en el tiempo los que tuvieron la suerte de prestar Servicios en la E.M.A., podremos revivir estas imágenes nítidamente: Temprano, en las mañanas primaverales y veraniegas el punto de reunión para la entrega de novedades, presentación de la Licencia o planifica-



Como en los viejos tiempos

ción de las actividades del día era ese banco.

Todos, de alguna manera, al pasar frente al mismo no sólo disfrutábamos del mate matinal que nos ofrecía ese camarada, sino que allí se recurría a una fuente inagotable de aliento, instruyendo con su charla amena o amortiguando los sinsabores. Años más tarde, luego de retirado aún don Rómulo continuó acompañándonos por el fuerte lazo que lo une a esta Institución y a los amigos que aquí tiene. Por todos estos motivos se entendió que este banco merecía tener su plazoleta, pues el mismo simboliza la camaradería, el compañerismo y la amistad, valores fundamentales en nuestra Fuerza Aérea que nos identifican y que en definitiva conforman...toda una tradición. ■



El Tte. Cnel. (TE) Don Rómulo Pérez junto a los actuales Sr. Director y Sres. Jefes del instituto

May.(Av) Daniel Pérez
May.(Mant) José Borderre

Metauro s.r.l.
REGALOS EMPRESARIALES

*Regalos y atenciones personales.
Plaquetas, pin's, calcos, gorros, portafolios,
cuero, bolsos y más...*



Quijote 2412 y M. Fierro C.P. 11.600 - Tel/fax: (005982) 486 2715 - 487 3127 - E-mail: anibabr@adinet.com.uy

Alejarnos... Jamás



Quizás, lo más importante y verdadero que nos sucede hoy, es poder decir adiós y realmente no alejarnos.

Decimos adiós a los muros y a las piedras que vieron y sintieron desde un principio, el inicio del sueño que guió nuestros pasos a esta Escuela.

Escuela Militar de Aeronáutica; que ampuloso e inalcanzable era tu nombre y cuánto deseábamos ser parte de ti. Nosotros, una generación, una tanda que tendría el orgullo de ser la primera en compartir el común anhelo de imitar a las aves, y también ser los últimos Oficiales que la FUERZA tendrá del siglo XX NOVELES con historia. Los que hoy partimos a continuar nuestra preparación, sabemos que tras nuestros pasos, al igual que lo hicimos en su momento, quedan aquellos que en un continuo devenir, cubrirán la momentánea ausencia, que no tal, sino lógica maduración tutelada por hombres que nos precedieron.

Pero, ¿cómo decir adiós a todas las alegrías y a todos los miedos?, ¿cómo decir adiós a todas las satisfacciones y a todas las lágrimas?. Ellas, alegrías y lágrimas, miedos y satisfacciones esculpieron nuestro espíritu, y en el crisol ardiente, en la matriz prolífica de esta Escuela, forjaron nuestras fuerzas para cumplimentar que la Aviación es la Vanguardia de la Patria.

¿Adiós? ¡¡NO!! Imposible irse y olvidar. Nuestro corazón sigue acá. Podemos con los labios decir adiós, pero alejarnos, ¡jamás!!

Cbo. Hrio. Gerardo Tajés

Ciños 97



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA

20 años de la Fuerza Aérea Uruguaya



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA



FUERZA AEREA URUGUAYA

El Vendedor de Cerebros

"The Rospigliossi Story"

Por el Cnel. (Ar.) Elbio Firpo

Aviso a los Navegantes

Nada como un prólogo para aventar interpretaciones erróneas. Agradecemos a nuestros camaradas de la antigua Escuela Militar, nuestra afectuosa "abuelita", por prestar sus instalaciones para que el mezquino personaje del cuento muestre sus facetas más materialistas. De igual modo a la Armada Nacional donde su Comandante, en breve diálogo con Rospigliossi, exhibe el verdadero espíritu de los marinos cuyo icono más representativo, el venerable "Cap. Miranda", nos llena a todos de orgullo y admiración.

El respetado profesional Dr. Joaquín Andrade fue en los años 60 nuestro primer profesor de Yudo en la Escuela Militar de Aeronáutica. Estamos seguros que aceptará con humor su inclusión

en este relato, una forma de agradecimiento para quien nos inició en el noble mundo de las artes marciales.

Los vendedores que medran con la Institución a la que un día pertenecieron - y a la que todavía pertenecen aún estando en retiro - no me resultan simpáticos. Todos desarrollan una faz mercantilista

que los degrada a nuestros ojos y que ellos no perciben o si lo hacen no les importa. De ahí que algunos lectores creen identificar en Rospigliossi a tal o cual persona. Pero Rospigliossi es imaginario. O más precisamente para ser coherentes con esta apreciación: casi imaginario.

Siempre que entrego un artículo a esta querida revista a través del Sr. Tte. Sosa me invade una ligera inquietud, quizás producto del temor de que resulte poco apropiada, plomiza o simplemente rechazada.

O acaso - ¿por que no? - a mi tía María Helena que tuvo una influencia decisiva en mi temprana infancia y a la que agradeceré toda mi vida el haber desarrollado mi amor por la lectura. Sensible, frágil y muy temerosa, desconfiaba de todo

y de todos y es probable que algo de su naturaleza extremadamente impresionable se haya transmitido a mi persona.

María Helena se mudó a los EE.UU., más exactamente a la ciudad de Salem en Nueva Inglaterra, hace muchos, muchos, muchos años.



"María Helena se mudó a los EE.UU., más exactamente a la ciudad de Salem en Nueva Inglaterra, hace muchos, muchos, muchos años"

Interpretación gráfica : Carlos Colman Amaro.

El Coronel Enzo Rospigliossi es un hombre de recursos. Su temprano retiro fue -según sus propias palabras- un error que la Institución lamentará a corto plazo. El cese de actividad no ha sido, sin embargo, óbice para detener el espíritu emprendedor y creativo del Oficial Superior que ha seguido en permanente búsqueda de la excelencia, panacea descubierta a partir de uno de sus cursos en los EE.UU.. En su despacho la foto del Dr. Joaquín Andrade, abanderado de la nueva religión presidía la liturgia de Rospigliossi en la Fuerza Aérea, ámbito ideal para la promoción y venta del producto.

Diariamente, el antiguo judoka, predica por ondas de F.M. las bondades de la "excelsius - lux" y sus escuchas de acuerdo a sus estados de ánimo, tienen la posibilidad de cambiar de estación o de apagar el receptor.

Con Rospigliossi tal posibilidad no existe... o por lo menos no existía hasta que la edad vino al rescate de los habitantes del Comando bastante alejados del ideal perfeccionista del rapsoda. Oficina por oficina, despacho por despacho, en el Casino de Oficiales y en el comedor, donde se les ocurra, ahí estaba su voz martillando la melopea infinita. Su plúmbea prédica obtuvo sin embargo algunos éxitos y pronto un grupo de acólitos, al igual que aprendices de brujos, castigaban a distintos niveles, según grado, repitiendo la idea del maestro. Manuales y artículos proliferaron al impulso del "Rospito" - como se le conocía familiarmente - e incluso se dictaron cursos y conferencias que apuntaban a un mismo objetivo: el culto a lo perfecto.

Su innegable capacidad para las relaciones públicas facilitaron el encuentro con organizaciones civiles y estatales a quienes deslumbró con su avasallante personalidad.

Impecable en sus camisas americanas, sus brillantes zapatos Jhonson de igual factura, su aprieta corbatas con el escudo del Comando Sur y hasta su polí, adquirido en Channut A.F.B. le daban desde lejos la apariencia de un oficial norteamericano. Observado de cerca la imagen difería bastante. Rospigliossi era lati-

no por todos los poros, incluso su perfil recordaba vagamente a Vittorio Gassman en sus últimas películas, el aderezo de su prominente abdomen y la infaltable compañía del termo y el mate no dejaban dudas en cuanto a sus orígenes.

Crecía "Rospito" bajo la mirada aparentemente indiferente de sus pocos superiores al extremo que su despacho era una especie de República "Parva Domus" en que la Presidencia, los ministerios y los Servicios y Entes descentralizados coincidían en su persona. Su último acto fue la postulación para el premio a la excelencia a nivel nacional, para lo cual presentó un voluminoso informe que debió estar, aunque no puedo asegurarlo, en primera persona. Algo así como la novela de Roa Bastos "Yo, el Supremo".

Lo cierto es que el telón cayó definitivamente sobre Rospigliossi y se desvanecieron sus esperanzas de alcanzar el Olimpo cuando los dioses y los inexorables cincuenta y cinco años lo obligaron al retiro.

Cuentan las crónicas de la "Vaca Azul" que en su último almuerzo - del que dio buena cuenta de un succulento pollo - el "Rospi" aplicó su última "masa" y partió con su bien ganado galvano mientras un suspiro de alivio, largamente contenido, brotaba del pecho de los sufridos comensales.

Ya en la tranquilidad de su hogar no tardó en abocarse a la redacción de sus memorias en tanto esperaba en vano que sus influyentes relaciones lo llamasen proponiéndolo para importantes cargos.

Pero el tiempo pasaba y aunque el "Rospi" no era hombre de bajonearse fácilmente debió recurrir al apoyo moral de Sixto Pompeyo, su antiguo mentor, quien había resumido su vida en cinco tomos y

esperaba respuesta de la "Editorial Vergara" de Madrid para su publicación. Recordaremos que Sixto Pompeyo es también autor de un breviario "0.5 de F-51", donde narra magistralmente sus experiencias en el "Mustang" y brinda invalorable consejos para los futuros pilotos.

De sus estadías en EE.UU., Rospigliossi mantenía una suscripción con el "Miami Herald". Me apresuro a decir que no por razones sentimentales - Rospi no era un ser particularmente sensible - si no por su suplemento "The little cock Louis Supplement", que ofrecía centenares de oportunidades de las que venía haciendo uso desde



"Rospigliossi era latino por todos los poros..."

Interpretación gráfica : Carlos Colman Amaro.

mucho tiempo atrás. Una tarde en la Sección "compraventas" leyó: "Whitesands enterprise buys brains not very used. Useless with references. Cash US\$ 25.000 Mr. Mike Goldwater. Fort Lauderdale. Florida. www.com.brain".

Leer el aviso, iluminarse la caja registradora de su cabeza y sentarse frente a la computadora fue un instante. En minutos hablaba en inglés con Goldwater y en otros pocos Mike y el Rospi ya parecían conocerse de toda la vida.

- Mr. Goldwater? - preguntó Rospi.

- Yes...? - contestó cautamente Goldwater con prevención anglosajona.

- Pleasure to meet you... I'm Colonel Rospigliossi... Uruguayan Air Force...

- Colonel?... Colonel?... Colonel... the pleasure is mine... How are you? - dijo ahora con tono entusiasta.

- I'm interested in selling you a lot of brains... is it possible?

- Cool!. Cool!... My dear Colonel... Cool!!!!...

Y ambos, Mike Goldwater en la soleada Florida y Enzo Rospigliossi en el ventoso Montevideo tuvieron la misma visión: una extendida pradera donde los cerebros brotaban como apetitosos melones esperando por ellos para cosecharlos.

Pleno de optimismo, aventados los nubarrones de la incertidumbre, el Rospi enfrentó el lucrativo desafío de la búsqueda de cerebros con un minucioso estudio de Estado Mayor y un padrón de búsqueda cuyo epicentro era su propio hogar.

Con el "Research, testing and selection of the best brains" que le enviara por fax, Mike desde Florida, Rospigliossi descartó inicialmente a su propia esposa. Decisión tomada no por razones afectivas como podría pensarse, sino por el hecho de que no cubría las especificaciones requeridas por manual. Al parecer su cónyuge en una escala del 1 al 10 apenas alcanzaba el 3, equivalente a "cerebro de paloma" (Pidgeon brain).

Pero el verdadero coto de caza para Rospigliossi estaba en los espacios abiertos de las Brigadas Aéreas, hacia allí saldría el corsario en su primera incursión. Claro

está que antes tendría que convencer a las jerarquías correspondientes de sus propósitos.

Confiaba sin embargo en el bien ganado afecto de sus superiores y subalternos para que le facilitaran la tarea.

Decidió ir el martes sobre mediodía. Llevaría la ropa de gimnasia y la paleta, se cambiaría en uno de los tantos baños secretos del Boiso, jugaría con oficiales subalternos que no podrían negarse y también aceptaría la coca que con seguridad le ofrecerían.

Después se acercaría a la cancha de Tenis donde, entre cipreses, los gritos se sustituían por gemidos apagados y los aficionados con grado no menor a Teniente Coronel - inmóviles como postes - festejarían con ligeros movimientos de cabeza alguna jugada magistral. Rospigliossi saludaría desde lejos - respetuoso y silencioso - y permanecería profundamente interesado mirando el partido. Sus años, su retiro y el hecho de que los jugadores hubieran sido oficiales subalternos cuando él ya era Mayor lo habilitaban al leve aplauso y a una amplia sonrisa que dividiría entre los contendientes a igualdad de grado, en caso contrario haría un mohín de frustración cada vez que el superior jerárquico pifiara una bola. Interiormente se preguntaría: ¿Cuánto faltará, para terminar? ¿Jugarán, otro? ¿Me invitarán a almorzar? Y reflexionaría, amargamente... pensar que a éste lo crié de potrillo... si es por mí jamás hubiera salido "sólo"... siempre fue un acomodado..... todo sea por los cerebros...

Pero el martes llovió. Al atravesar la puerta de entrada a Boiso-Lanza adivinó la cancha de Tenis enfangada y el frontón convertido en laguna y presintió mientras estacionaba que las cosas no saldrían como las había planeado. Para empezar de su antiguo despacho habían quitado los cartelones pegados sobre los vidrios y no vio la palabra excelencia por ninguna parte. Sobre la mesa muy pocos papeles, apenas una bandeja de oficios y un portalápices. Un oficial joven ocupaba la silla tras el escritorio. Prefirió no entrar. En cada despacho que visitaba si bien era saludado amablemente, se producía algo así como

un desbande de palomas. Todos tenían que hacer e incluso en Relaciones Públicas, clásico lugar de refugio en días grises, donde siempre había un mate invisible circulando entre cajones, aparecía desolado y triste. Capturó sin embargo a nuestro historiador entre su mesa de trabajo, el ventanal y el archivo histórico nacional. Tomaba una taza de té inglés mientras repasaba su último trabajo: "Breve historia del Aeródromo de Ponchito Quemado" enjundiosa obra de más de quinientas páginas. Nuestro elegante Herodoto se levantó respetuoso a su llegada, se quitó sus lentes, y sin demostrar en absoluto molestia por la interrupción lo invitó a sentarse. Poco le interesaban a Rospigliossi las andanzas adolescentes de Tydeo Larre Borges o la llegada del Lionel de Marmier al puerto capitalino, por lo que, pocos minutos después volvía a los corredores desiertos.

La presa mayor estaba tras la puerta enchapada en cedro y la luz roja encendida del despacho del Comandante. Dispuesto a pasar por encima del ayudante, Rospigliossi se sorprendió al ver su antiguo subalterno abriendo la puerta.

- Hansón - dijo dirigiéndose al Mayor - pícame el auto. Recién entonces reparó en Rospigliossi.

- Rospito... ¡que gusto! - y una amplia sonrisa iluminó su hermoso rostro.

- Matungo - respondió el Rospi que abrazó aparatosamente a su camarada.

- Me voy... Me voy, Rospi, Me espera el Ministro... Venite otro día con tiempo y tomamos unos mates.

Si algo no tenía Rospigliossi era un solo pelo de nabo. Sabía que el "number one" había abandonado esa práctica antihigiénica y poco elegante hacía mucho tiempo. Por otra parte el delicioso aroma de una salsa francesa que se filtraba imperceptible desde la pequeña cocina del Comandante afirmaba su convicción de que había sido derribado con tren abajo y que los radares de alerta temprana - vulgo "batilanas" - habían contribuido eficazmente con ello.

Cuando la puerta volvió a cerrarse declinó la oferta de Hansón de una audiencia para el próximo mes y bajó las



"Capturó sin embargo a nuestro historiador entre su mesa de trabajo, el ventanal y el archivo histórico nacional"

Interpretación gráfica : Carlos Colman Amaro.

escaleras sintiendo la frustración de sus jugos gástricos que soliviantados la emprendían contra su vacío y generoso estómago. Cuando se alejaba lentamente bajo la persistente lluvia no miró hacia atrás donde cientos de ojos lo empujaban inexorablemente hacia la salida.

Nadie es profeta en su tierra, no hay peor cuña que la del mismo palo - se lamentaba Rospigliossi en tanto frente a la pantalla de la computadora buscaba en la Florida a su socio americano para transmitirle las malas nuevas.

- TAKE IT EASY... ENZO... TAKE IT EASY... TRY WITH THE NAVY... TRY WITH THE NAVY...

¡La Marina! Cómo no se me ocurrió antes - exclamó entusiasmado - este gringo se las sabe todas... es inútil el primer mundo es el primer mundo.

No fue fácil acceder a una

entrevista con el "bote uno".

- Señor... ¿por que asunto es? De interés para la Armada - contestó Rospigliossi frente al interrogatorio telefónico del ayudante.

- ¿Coronel retirado... Señor? - Afirmativo.

- Señor... ¿es acaso por seguros de autos, sistemas de seguridad, productos alimenticios, profilácticos?

- No es por venta... sino por compra - contraatacaba el Rospi.

- Señor... si es por compra de chatarra...

- No es por chatarra, ni por anclas, ni por mástiles o cadenas, quiero tratar personalmente con el Almirante una compra específica que involucra una gran cantidad de dólares.

- Señor... ¿mañana 11:30?

- Mañana 11:30 - y sonrió satisfecho

mientras colgaba el tubo.

Desde la altura del edificio de la aduana, Rospigliossi observaba el lento balanceo de los buques en la dársena. Había decidido hacer un planteo franco y directo, por cada cerebro naval ofrecería diez lucas verdes.

Estaba seguro de que la oferta era buena. Podrían por lo menos pintar ese viejo velero de tres palos con el que se masoqueaban cruzando el Atlántico año tras año, y un escalofrío lo recorrió de solo pensarlo.

Cuando se abrió la puerta del despacho lo recibió el aroma del café recién hecho y el tenue perfume de los sillones de cuero.

- Señor - dijo utilizando el modismo naval - que gusto... y que placer disfrutar la vista del "Miranda"... ¡que belleza!

- Cuando quiera navegar ... no tiene

más que decirlo... señor.

- ¡Ha!... de tener tiempo... un cruce del Atlántico... el sueño de toda mi vida... señor.

La mirada del marino lo incomodaba. Ojos negros profundos y penetrantes. A pesar de su calva, rodeada por escasos cabellos pegados cuidadosamente a su cráneo, el Almirante se veía joven.

Desde las paredes Campbell, Nelson, Blight, Fisher, Churchill, Harwood, Morgan y Drake, hicieron titubear a Rospigliossi.

- Verá ... Señor... yo quiero comprar cerebros... si... si... humanos por supuesto... con poco uso... si... si... indolora totalmente... ¿como?... no Señor... jamás pensaría en Oficiales... señor... pensaba en los "buñuelos"...

Una llovizna fría lo recibió al traspasar las enormes arcadas en busca de su auto. La entrevista había durado menos de tres minutos.

- Pero... quien se cree que es este loco... ¿Nimitz?...y que él no come buñuelos... pero de donde saliste... ¡rostrún!... ¿del Richard Anderson?

Desde el Mercado del Puerto el olor de la parrilla, como un peligroso canto de sirenas para sus bolsillos, lo volvió casi humano. Pero solo fue un instante. ¡Gurí! - le gritó al vendedor de panchos de la calle Colón - dame uno con bastante mostaza - y se fue controlando los tres pesos del vuelto rumbo a su Mitsubishi "full equip".

Seguía lloviendo cuando dos días después descendía en el estacionamiento de la "abuelita". Repuesto de su segundo golpe, el "Rospi", con nuevos ánimos enfrentaba su tercer desafío. Una nueva comunicación con Mike le había devuelto el alma al cuerpo y ahora a las 15:30 de una tarde lluviosa y gris, el Cnel. Bravo - compinche del basket - lo esperaba en su despacho.

- Hermano - exclamaron al unísono cuando en apretado abrazo intercambiaron sonoros golpes en sus respectivas espaldas.

- Pero estas hecho un pibe hermano... ¿cómo haces?... dejá... dejá... no me digas... ya me imagino - y le extendió al Rospi que jamás tomaba por la

tarde - un mate espumoso que apenas cabía en la palma de su mano.

Excitado por la dosis de mateína hirviente que se chupara de un saque del enorme recipiente, más la calurosa bienvenida de su camarada, el Rospi comenzó a hablar.

Bravo resistía las palabras que sin solución de continuidad caían sobre su M-65, resbalaban sobre su pantalón de montar y se amontonaban bajo sus botas a las que intermitentemente castigaba con su fusta. En el fondo de sus escondidas pupilas negras, una luz roja, brillante como soldadura de punto, acentuaba sus reflejos.

Pero Rospigliossi no lo percibió. Cuando Bravo súbitamente le espetó: - ¡Pará hermano!... voy a hablar con el Comandante... - cesó su verborrágica exposición y pasándose la palma de la mano por la boca se limpió la abundante saliva que se amontonaba en sus comisuras.

Después, la tarde cayó lentamente. Sobre las siete el olor del "rancho" acarició sus narinas. Sonó una trompa. Bravo se tardaba. Se conformó pensando en la apetitosa tumba con pirón que sin duda compartirían.

La lluvia manchaba las paredes de la "abuela" y caía sobre la desierta Plaza de Armas. Para retreta se sabía de memoria todas las frases que colgaban de las paredes y bajó la vista cuando creyó que Latorre lo miraba con desaprobación.

Abandonó el estacionamiento mientras el toque de silencio acompañaba lánguido su reflexión mascullada entre dientes: - Antes los "verdes" eran otra cosa...

El avión se deslizaba hacia la noche y Rospigliossi tendido en el asiento se aprestaba a descansar. Acomodó en el bolsillo de la camisa los tenedores de plástico que había recuperado de la cena y dedicó a la azafata una sonrisa bobalicona.

Mike lo había convencido de este viaje a Miami asegurándole que allí bajo el eterno sol de la Florida las cosas cambiarían. Más que la actitud de sus camaradas de armas le dolía el hecho de

haber tenido que pagar el pasaje después de vanos esfuerzos para que alguna compañía se los facilitara gratuitamente.

Aterrizado en Miami y terminados los trámites de Aduana y migración se dedicó a ubicar a Mike a quien conocía solamente por su voz. En el amplio espacio del aeropuerto buscaba a su socio por encima de las cabezas de tantos pasajeros.

Por fin se reconocieron. Mike, alto y atlético, apretó con su velluda mano la de Rospigliossi mientras que con amplia sonrisa y alegres ojos azules le daba la bienvenida.

En pocos minutos estuvieron lejos del aeropuerto y el ánimo de Rospigliossi mejoró notablemente cuando la larga limousine se detuvo frente al "Maxim's" restaurante de reconocida fama en la ciudad.

Siguió mejorando cuando la visión de los manjares que se ofrecían a sus ojos, provocó una inundación de jugos gástricos que casi lo ahoga y alcanzó el paroxismo cuando el vino francés se deslizó como elixir por su garganta.

Rospigliossi nunca fue un alcoholíco, pero vale la pena aclarar que no por convicción sino por bolsillo. El placer del alcohol lo había restringido al vino envasado en cajas de cartón que compraba en Tristán Narvaja y por supuesto, sin restricciones, en todo tipo de invitación donde su economía no se viera afectada. Con la comida sucedía otro tanto. Ya no podía "pesetear" al rancho de servicio exigiéndole la costilla más grande o doble porción de matambre a la leche. La dura realidad es que, sumida su señora en un régimen eterno de adelgazamiento, debía contentarse la más de las veces con paté y galletas. No podemos negar que este cúmulo de circunstancias contribuyeron a que Rospigliossi viera limitada su capacidad de discernimiento que giraba en torno a las botellas de Chardonay 92 regando generosamente los bolos alimenticios que, en rápida sucesión, descendían por sus glotis.

Creemos que Goldwater con su voz hipnótica ayudó a ese dejarse ir de la conciencia para - en el momento preciso - convencer al Rospi de que le vendiera su cerebro ofreciéndole una suma tentadora. Desconocemos los detalles

de la transacción, así como el lugar de la clínica, el traslado y los instrumentos utilizados para remover el órgano. Sabemos que despertó en la mañana con una agradable sensación de liviandad y dio buena cuenta de un succulento desayuno americano. Apenas un ligero escozor, como de picaduras de pulgas, alrededor de su frente y nuca.

Sobre mediodía se abrió la puerta. Un hombrechito de cutis oscuro, gruesos bigotes y túnica de médico se presentó a Rospigliossi:

- Buen día Coronel - dijo con voz de estado asociado - soy el doctor Rosamel Quintanilla... ¿cómo se siente?

- ¿Doctor?... ¿Dónde está Mike?

- El Doctor Goldwater tuvo que volar a

Tailandia donde removerá dos cerebros de gorila... le dejó sus saludos... yo estoy ahora a cargo de su recuperación - dijo - en tanto entregaba al Rospi un sobre manila.

- ¿Recuperación?... de que habla - mientras de una ojeada contaba los dos mil dólares que contenía el sobre.

- Coronel, le hemos extraído el cerebro con total éxito, la clínica le agradece su contribución y ese dinero es por las molestias que le hemos causado.

- ¡¡Dos mil dólares!! - estalló Rospigliossi - ¡¡prepárense para una demanda! Mike me aseguró 25 verdes...

- En condiciones normales

Coronel, pero en este caso han surgido dificultades... por otra parte en este contrato firmado anoche ud. acepta esta eventualidad.

- ¿Dificultades?... ¿De que tipo?

Quintanilla pulsó un timbre. Janina, la enfermera de 25 años nacida en Wisconsin, asistente de Rosamel, dejó sobre la mesa de luz una bandeja con un objeto brillante.

- Ese es su cerebro Coronel... puede tocarlo, tiene un proceso de vulcanizado acrílico que lo protege... vea...

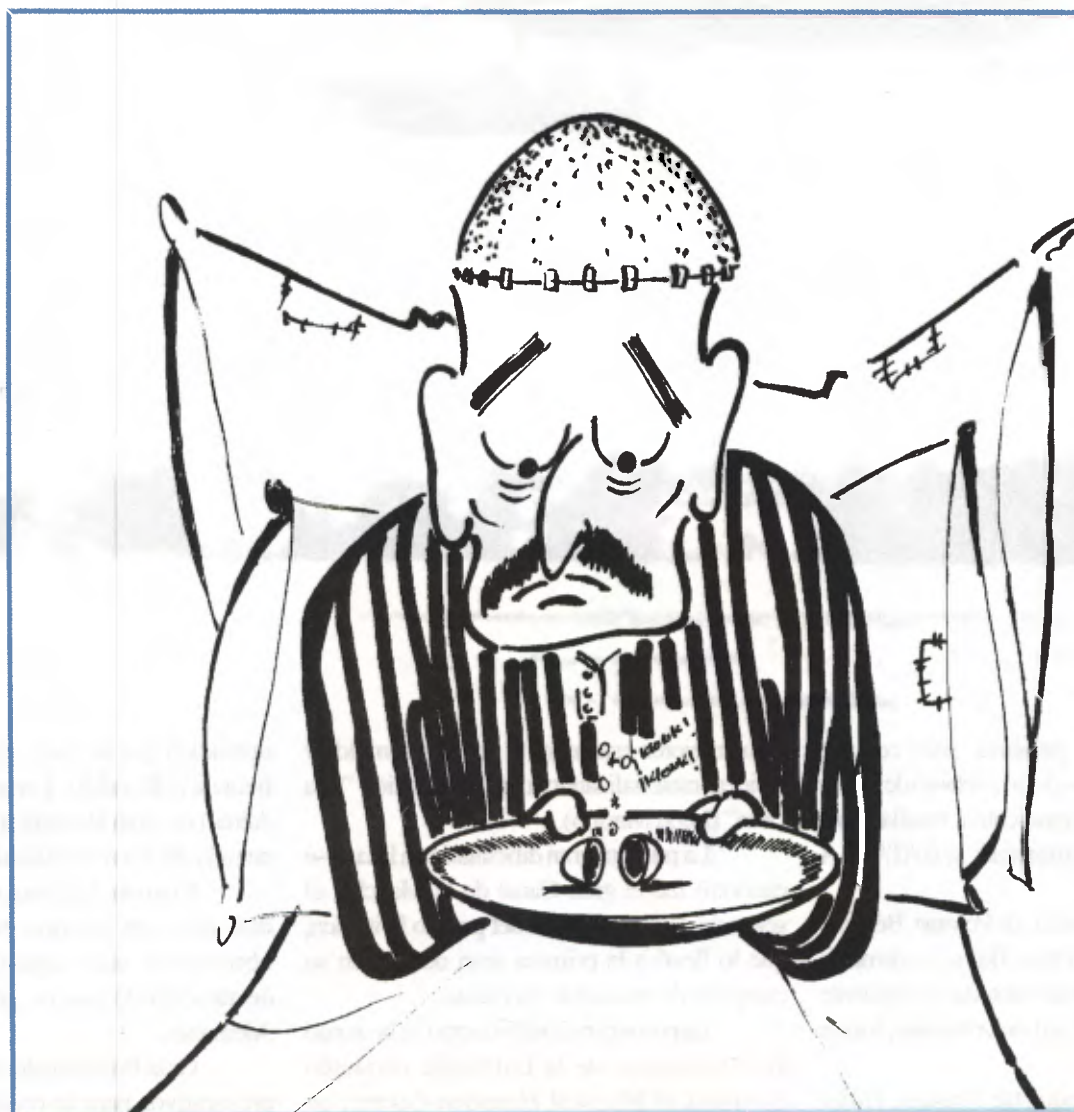
Y ayudando a Rospigliossi que no se decidía abrió los dos hemisferios

cerebrales y un vacío mas profundo que un aljibe surgió de la brillante carcasa.

- ¿Ve Coronel?... vacío como una pelota... de hecho Ud. funciona con un entramado superficial de células nerviosas adheridas a su cráneo... Ud. nunca tuvo un cerebro operativo. Ergo: no sirve para nuestros propósitos.

Y extendió a un Rospigliossi - mudo como las ostras que había consumido en el Maxim's - otro sobre.

- Es un pasaje aéreo para Montevideo,... American... sale a las cuatro... le elegí ventanilla y no fumadores... Buen viaje Coronel.



"...y ayudando a Rospigliossi que no se decidía abrió los dos hemisferios cerebrales y un vacío más profundo que un aljibe surgió de la brillante carcasa"

Interpretación gráfica: Carlos Colman Amaro.

Rospigliossi nunca habló de lo ocurrido en Miami. Su rutina de retirado incluía el lustrado diario de su envase cerebral, alguna llamada a su superior y amigo Sixto Pompeyo - que traducía sus memorias al francés - y la minuciosa lectura del "Little Cock L o u i s Supplement" en busca de oportunidades.

Sus compañeros de promoción nos enteramos eventualmente del "incidente Goldwater" pero no nos sorprendimos. Siempre pensamos que si el Rospi, tenía alguna materia debajo del polí no sería precisamente de color gris. ■

La Batalla de Inglaterra



Con estas pocas palabras, pero con tan profundo contenido, se da un adelanto de lo que fue la más grande y significativa batalla aérea en la historia de la humanidad; la BATALLA DE INGLATERRA.

Luego de las caídas de Polonia, Bélgica, Holanda, Francia y los Países Bajos, la Alemania nazi de *Adolf Hitler* intentaba dar el siguiente paso de su infastuosa sed de conquista; tomar Gran Bretaña.

Luego de conquistar Francia, *Hitler* comenzó a darle forma a una idea que tenía en mente desde mucho tiempo, una venganza que se traía de antes, desde finalizada la Primera Guerra Mundial, la de tomar Inglaterra. Nombró

a sus mejores estrategas y empezó a moldear su idea, materializándola en la operación "Sea Lion" (León Marino).

La primera gran dificultad con la cual se encontró fue el gran Canal de la Mancha; el segundo, la gran tozudez del pueblo Británico, que lo llevó a la primera gran derrota en su campaña de insaciable conquista.

La primera encomendación se la otorgó al Comandante de la Luftwaffe (aviación alemana), el Mariscal *Hermann Göring*, un as de la aviación de la Primera Guerra Mundial, más destacado por su vanidad que por sus 22 derribos en la anterior guerra. Este diseñaría y estaría a cargo de la primera parte de la

operación que le daría la superioridad aérea frente a la Royal Air Force (RAF, Real Fuerza Aérea) de Gran Bretaña, a la cual le seguiría la entrada del Ejército Alemán en la Isla.

Cuando Alemania comienza con los diálogos, con Londres para una rendición, obtuvieron una negativa seguida de la declaración de guerra, que sorprendió a los Alemanes.

Gran Bretaña entonces comenzó con los preparativos para la contienda. Sin conocer exactamente el poder de la Luftwaffe, comenzaron las movilizaciones hacia el sur de la Isla y comenzaron a aumentar la producción de armas, especialmente en la aviación.

*"Nunca en la historia de los conflictos humanos,
tantos le debieron tanto a tan pocos"
Sir. Winston Churchill*



La superioridad numérica que tenía la Luftwaffe ante la RAF dio lugar a que luego de culminada la Batalla se la comparara con la confrontación de David y Goliath entre un valiente pero débil reino y la mejor Fuerza Aérea conocida hasta ese entonces.

"La Englishche Luftwaffe deberá ser reducida, moral y físicamente, de manera tal que le sea imposible realizar ningún ataque significativo a una invasión a través del Canal" *Adolf Hitler* 16 de julio de 1940.



El primer principio estratégico usado por los alemanes es el de "el

bombardero siempre llegará". Este principio fue usado por estrategias de la Primera Guerra Mundial como *Mitchel* de USA, *Rougeron* de Francia y *Douhet* de Italia. *Göring* halló esto muy fácil de adoptar y lo traspasó a sus planes estratégicos; la Luftwaffe era un arma ofensiva por completo que actuaría en coordinación con el Ejército.

Esta estrategia fue efectiva durante la anterior Guerra debido que los Altos Mandos no encontraron una defensa efectiva. Parte de esto incluía la idea de no solo controlar sus cielos

sino también los cielos de su adversario.

La Directiva 16 era la directiva estratégica para llevar a cabo los planes Alemanes. Esta y las posteriores órdenes de *Göring* fueron igualmente inequívocas: la Luftwaffe debería emplear todos los medios a su alcance para destruir el Mando de Cazas de la RAF.

Tres Divisiones de la Luftwaffe, llamadas Luftflotte o flotas aéreas, (la Luftflotte 2, en el noroeste de Francia y los Países Bajos, la Luftflotte 3, en el noroeste y el sur de Francia, y la Luftflotte 5, en Escandinavia) se turnarían para atacar la organización de tierra de Dowding (Jefe del Comando de Cazas) y las fábricas de cazas británicas. Luego de tener la superioridad aérea se pasaría a atacar los puertos y ensenadas. Mediante esto la Luftwaffe abriría el camino para la invasión del Ejército y la Marina.

Hitler se reservaba el derecho a realizar ataques de terror como represalias.

El día 16 de julio, día en que *Hitler* emitió la directiva es considerado por muchos como el día en que comenzó la BATALLA DE INGLATERRA, pero durante el mes siguiente a este día Alemania solo se

limitó a atacar a las embarcaciones que estaban en el Canal de la Mancha.



A mediados de julio de 1940 no existía duda alguna de quien tenía los pilotos más expertos en combate entre las dos fuerzas aéreas; la Luftwaffe había estado perfeccionando sus habilidades como guerreros del aire en la Guerra Civil Española. Su capacidad de destrucción se

había agudizado, no en entrenamientos y juegos de guerra, sino en un verdadero combate, donde o se era rápido o se moría.

El Capitán de la RAF *Alan Deere*, comentó "caen sobre ti como malditos rayos", *Deere* vio como un Me-109 se abalanzaba sobre uno de sus compañeros y lo derribaba. El mismo apenas sobrevivió debido a que colisionó intencionalmente contra un Me-109 oblicuamente, y realizó un forzoso en Kent con el motor apagado y las hélices torcidas.

Adolf Galland, un veterano de la Legión Cóndor (luego se transformaría en uno de los mejores ases alemanes) decía "la primera regla de oro en los combates aéreos es ver al enemigo primero y no ser visto, como un cazador que persigue a su presa y así tener una posición de ventaja"

Al 13 de Agosto, día en que Alemania llevaría a cabo la audaz aventura, se lo llamó como *Adler Tag*, el Día del Aguila. En su víspera *Hitler* atacó puertos, estaciones de radar y bases aéreas costeras Británicas. En el amanecer del 13 de agosto las bases aéreas de la Luftwaffe en el norte de Francia estaban nubladas y cubiertas por una llovizna. No obstante, 74 Dornier de la Luftflotte 2 despegaron poco antes de la 5 a.m., sin tener en cuenta la orden de *Göring* de posponer el ataque para la tarde, y



Motor:	Rolls Royce Merlin III de 12 cilindros en V enfriado a líquido
Armamento:	8 ametralladoras Browning 0.303 con 300 tiros cada una
Performance:	Velocidad máxima: 365 MPH a 19.000 ft Velocidad de Crucero: 210 MPH Régimen de ascenso inicial: 2500 ft/min Potencia: 1175 HP en el despegue



Supermarine Spitfire II (Escuadrón 118)

continuaron su vuelo hacia Inglaterra sin apoyo de cazas. Protegidos por las nubes, bombardean la Base Aérea de Eastchurch en la isla de Sheppey, en el estuario del Támesis. Creían que estaban atacando una base de cazas, pero la inteligencia alemana había cometido un error. La base aérea pertenecía al Mando de costas y quedó operativa en 10 horas. Las bajas alemanas tan solo fueron de 4 aviones derribados y 4 averiados.

Luego comenzó la verdadera ofensiva del Día del Aguila: 150 bombarderos escoltados por Me-109 atacaron Southampton, el puerto británico más grande. Cuatro escuadrones de la RAF decolaron para enfrentárseles. La ola de bombarderos estaba compuesta por Stukas y Junkers 88. La defensa británica estaba compuesta por cazas Blenheim, versión modificada del bombardero Blenheim Mark IV, utilizados para combates nocturnos, 16 Km/h más lentos que los Junkers 88 totalmente cargados. Estos últimos dañaron a unos cuantos cazas británicos y continuaron hacia su objetivo, destruyendo e incendiando una gran cantidad de muelles y almacenes. Los Stukas fueron menos afortunados y se enfrentaron con Spitfires. Trece Spitfires descendieron entre la escolta de Me-109 derribando a uno en el camino. Con el sol

a su favor, no tuvieron piedad con los Stukas. En esta pasada 9 fueron derribados y el resto soltaron sus bombas y se dispersaron. La masacre fue hecha por miembros del 609º Escuadrón de Spitfires. Uno de sus miembros hizo un comentario que luego acabaría en los anales de la RAF: el día 12 de agosto era el día de la apertura de la temporada de caza del urogallo (un ave de bosque), y era llamado como el Glorioso Doce, “no pude asistir al Glorioso Doce este año, pero... ¡el Glorioso Trece fue el mejor día de caza que haya tenido!”.

Los alemanes también alardeaban. Habían hecho un número inaudito de salidas (1.485 contra las 700 de la RAF) y habían vuelto a sus bases con datos exitosos de sus incursiones. Atacaron con éxito 6 bases aéreas británicas y otras instalaciones, y paralizaron el puerto de Southampton.

Lo que más satisfizo a Göring fue el número de derribos ante la RAF que sus pilotos aseguraban haber hecho: 70 Spitfire y Hurricanes, y 18 Blenheim. Las pérdidas de la Luftwaffe se estimaban en 12. Se ordenó que se sirviera champán a todos los pilotos que habían participado en estas oleadas.

El verdadero resultado era de 13 cazas de la RAF, pero la Luftwaffe había perdido 23 bombarderos y 11 cazas. Esto justifica por qué

los ases alemanes tuvieron cientos de derribos y los aliados solo decenas en sus haberes.

En las 48 horas siguientes se ordenó que en los siguientes ataques se utilizaran todos los cazas disponibles de las Luftflotte 2 y 3, el 75% de los bombarderos en picado, y el 50% de los bombarderos convencionales. Esto significaba la utilización de 975 cazas, 190 bombarderos en picado y 432 bombarderos convencionales.

Un problema al cual Alemania se tuvo que enfrentar, fue el radar. Los británicos sabían donde estaban la Luftwaffe en sus ataques. Los alemanes lo ignoraban, y supieron su costo cuando la flota aérea 5 tuvo el encargo de realizar un ataque sorpresa por el Mar del Norte contra bases aéreas y fábricas de aviones. Su flota fue detectada 1 hora antes de su arribo, los cazas de la RAF tuvieron tiempo de sobra para salir y situarse contra el sol, listos para descender contra los bombarderos. Los 65 Heinkel, escoltados por Me-110, fueron casi de inmediato dispersados y obligados a tirar sus bombas lejos del blanco. 50 Junkers 88 pudieron lanzar sus bombas sobre un depósito de combustible en una base aérea y pudiendo destruir 10 bombarderos Whitley en otra base. El 20% de la flota alemana fue destruida.

En cambio el 15 de Agosto, en el sur, las cosas no fueron tan buenas para los británicos. Fuertes ataques se daban en bases aéreas de la RAF. No existía un solo pedazo de cielo en 320 kilómetros en el cual no se estuvieran

Motor: Daimler-Benz DB 601 A de 12 cil. en V invertida enfriado a líquido
Armamento: 2 cañones MGFF de 20 mm con 60 tiros c/u y 2 ametralladoras MG 17 de 7.9 mm con 1000 tiros c/u
Performance: Velocidad máxima: 354 MPH a 12.300 ft
Régimen de ascenso inicial: 2900 ft/min
Potencia: 1100 HP en el decolaje



Messerschmitt BF 109 (Staffel 4)

librando combates aéreos. Estelas de vapor, humos negros y destellos rojos era lo que se apreciaba en los cielos británicos. Los Stukas, Junkers 88 y Heinkels cruzaban una y otra vez el canal para realizar los ataques. Aunque el combate era a miles de metros, se escuchaba el estruendo del combate desde la tierra: las ráfagas de las Browning inglesas y de las MG 17 alemanas, motores forzados al máximo, chillidos de las hélices, caídas en picada, o el tronar de un Spitfire o un Messerschmitt al volar en pedazos. Nunca había habido un día así y nunca volvería a haber otro. 1.785 salidas realizaron los alemanes, la RAF perdió 34 aviones y la Luftwaffe 75. Se perdieron muchos pilotos y otros tantos fueron heridos; ambos lados fueron sacudidos por las pérdidas.

Llegó el verano, el clima para los combates aéreos era el ideal, pero fatal para el que no viera primero a su adversario.

Ases



Comenzaron a aparecer los primeros ases en ambos bandos: uno de los líderes-cazadores era británico; otro, alemán. *Stanford Tuck* era un británico delgado y rubio, que había ingresado a la RAF en 1935, aprendió la persecución cuando de niño perseguía ciervos para cazar en su Sussex natal. En la retirada de Dunkerque, logró 8 derribos en cuatro días. Sus camaradas lo consideraban un tipo con suerte en lo que a derribos se refiere: "siempre estaba ahí cuando estaban los nazis" decían, cuando en un vuelo de paseo derribó a dos Me-

109 que encontró en el trayecto. En noviembre dio cuenta de 25 derribos. Aparte de esto era muy buen líder, preparaba muy bien a los novatos. En el lado alemán estaba *Werner Mölders*, un magnífico aviador e innovador. Había desarrollado tácticas nuevas para el combate aéreo como por ejemplo volar en formaciones abiertas para poder sacarle provecho. Era un enemigo implacable de los británicos. En noviembre ya contaba con 45 derribos.

Existían otros como el británico *Douglas Bader*, el cual como Cadete había perdido sus piernas en un accidente. Pese a sus dos piernas ortopédicas no tuvo piedad contra los alemanes, se enfrentaba a estos con una frialdad y brutalidad inigualables, con lo cual se hizo ganar el respeto en ambos bandos. Tenía 23 derribos.

El alemán *Adolf Galland*, era quien secundaba a *Mölders* con 40 derribos. Tenía una implacabilidad admirable al igual que su caballerosidad. En una oportunidad en la cual *Göring* le preguntó que necesitaban él y sus compañeros para poder ganar la batalla él le contestó "denos un escuadrón de Spitfires".

Galland se negó bruscamente a la directiva de la Luftwaffe de ametrallar pilotos de la RAF que saltaran en paracaídas como represalia a estos por ametrallar los hidroaviones de la Cruz Roja que rescataban a los pilotos alemanes derribados en el canal, considerando esto como algo horrible por parte de los británicos pero que no debía afectar la honorabilidad de los alemanes e instruyó a sus pilotos de ala para que omitieran tal directiva. Siempre fue cortés con sus enemigos. Al mismo Bader cuando fue derribado y conducido a un hospital alemán, le mandó buscar para tomar el té y mostrarle la base alemana. Nunca subestimó a sus enemigos.

Galland luego de la guerra estuvo hasta su muerte en Argentina

como asesor de la F.A.A.

Continuando con la batalla, el Mando de Cazas contaba con sólo 750 cazas. Estaba al borde del agotamiento, la moral de los pilotos se estaba debilitando ante los ataques alemanes.

La Batalla de Londres



Aquí comienza lo que sería el error estratégico más grande de la batalla: la orden de *Göring* de hacer un cambio de planes para dedicarse a acabar con la moral del pueblo británico, comenzando con los ataques exclusivamente a la capital inglesa: Londres.

Contradiendo las directivas expresas de *Hitler*, *Göring* comienza a realizar una selección de blancos para un plan, que él consideraría grandioso pero que fue el principio de lo que sería el cambio del curso de la batalla.

Este cambio se dio lugar a partir del 7 de setiembre y le dio el respiro suficiente a

la RAF para poder sobreponerse en sus bases dañadas alejadas de Londres y dejarlas nuevamente operativas, además del respiro de los pilotos para recuperarse nuevamente de la fatiga sufrida por las oleadas anteriores.

Esa misma noche 625 bombarderos se dirigieron a Londres para la primera oleada, continuando también durante el día. Las escoltas eran de 648 cazas. Esa oportunidad fue la primera en la cual se usó bombas de 3.600 lbs. El ataque fue sorpresivo y sólo después de la primera pasada, los ingleses se dieron cuenta que el objetivo era Londres. De inmediato se puso al Comando de Cazas a repeler el ataque cuyos daños hasta el momento eran importantes.

Los ataques subsiguientes fueron esperados de otra forma: la RAF colocó sus escuadrones más al sur para poder defenderse con anticipación. La Luftwaffe no pudo alcanzar sus blancos originales. En los días siguientes los germanos pudieron llegar nuevamente a sus blancos originales debido a la meteorología, la cual les favorecía, llegando a pensar por la falta de oposición que la RAF estaba aniquilada.

En la semana del 13 de Setiembre a

la RAF sólo le quedaban 80 Hurricanes y 47 Spitfires en depósito, el nivel mínimo de reserva.

El domingo 15 de Setiembre llegó el clímax de los combates diurnos. Quedaban sólo 24 escuadrones en la RAF. Todo su potencial. Se los utilizó para atacar desde el norte de Londres hasta el sur. Resumiendo, atacarían de ida y vuelta a los alemanes en sus oleadas. Al mediodía habían 300 Spitfires y Hurricanes en el aire simultáneamente. Cuando llega la primera oleada alemana, estos quedaron estupefactos con la cantidad de aviones de la RAF en comparación a lo que ellos creían. Cuando a esa hora Churchill pregunta a los altos mandos cuantas reservas quedaban, estos le contestaron "ninguna, Señor". La RAF tenía todo su potencial en el aire.

La segunda oleada alemana no pudo progresar ya que les había dado el tiempo a los ingleses para reabastecer sus aviones. La Luftwaffe se dio cuenta de que la RAF no estaba aniquilada como ellos pensaban sino que se encontraba más sana que nunca.

Los cielos no habían sido ganados, las disputas continuaban, por lo que una invasión

todavía no era segura para ser enviada.

El 17 de setiembre se pospuso por tiempo indefinido la Operación "León Marino".

El Comando de Cazas había ganado la Batalla de Inglaterra; ellos fueron los **tan pocos**. ▲

Cad.3°. Eduardo Tanco

La información necesaria para la confección de la presente reseña fue recabada de las siguientes fuentes:

- *La Segunda Guerra Mundial - La batalla de Inglaterra I y II - Time-Life Books Inc, Ediciones Folio, Barcelona*

- *Grandes Epocas de la Aviación vol. 13 - La R.A.F. en Guerra I - Time-Life Books Inc, Ediciones Folio, Barcelona*

Además queremos agradecer desde estas líneas la colaboración del Dr. Víctor Tanco quién nos brindó el material necesario y también aportó sus vastos conocimientos sobre el tema.

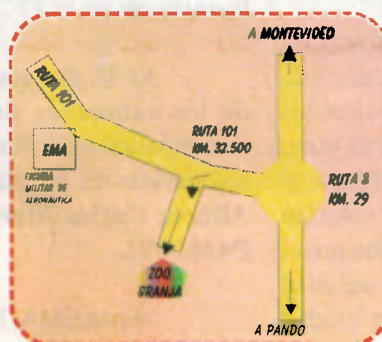
Leogranja **ECOLÓGICA** **RESTORAN AGRO TURISTICO** **ORGANIZACION DE FIESTAS** **GASTRONOMIA PROPIA**



Campo recreativo - Cumpleaños - Despedidas - Casamientos - Eventos Privados



Ruta 101 Km. 32.500 - Barros Blancos
Telefax: 288 3150 - Cel: 094 44 78 13



RESERVA DE FAUNA
CALGATAS



Foto: Cnel (Av) Carlos Mercader

EJEMPLO DE VIDA

Desplegó sus alas por primera vez en el año 1942, en el curso de aplicación como Cadete de la Escuela Militar, en aquellos años en que volar era solo para algunos. Llegó a tener la mejor nota académica entre 46 integrantes de su promoción, para pasar al Curso de Caballería. En cambio, se formó durante tres años como Cadete perteneciente al Curso de Aeronáutica. De ahí en más, voló miles de horas, tantas como la experiencia ganada, hasta colgar sus guantes en 1998. Sin duda una vida volcada a su vocación aeronáutica.

“Ingresé a la Escuela Militar en 1939; ya como Cadete en el Curso de aplicación volaba dos veces por semana, los martes y los jueves preparábamos el mate, nos subíamos a los camiones y emprendíamos el viaje, para quizás volar tan solo de diez a quince minutos. Volábamos el Tiger Moth y la primer noche que salí en el mismo tome como referencia la ciudad

sentido Este e hice dos loopings... ¡Son pavadas que uno hace, no las hagan!”

El 21 de diciembre de 1944 se recibe el Alférez Carlos Mercader, promoción “por la tradición”, brevet de Piloto Aviador N° 136.

“Yo me recibí con el Curtiss, un avión metálico y liviano. Recuerdo que debíamos hacer tres cosas para aterrizar en lo que refería al tren: soltar primero el carenado, dar presión hidráulica y bajar por último el tren. El por que de estos pasos, es que a veces habían emergencias, debido a que cuando alguien bajaba el tren primero, se apoyaba la rueda al carenado y no había quien lo abriera...vi muchos que hacían pérdida de cola para poder bajar el carenado.”

“Una vez tuve una emergencia con Da Silveira (NR: Abuelo de nuestro compañero) y bajamos sin tren. Él iba de piloto y yo lo acompañaba, sin problemas, no rompimos mucho; ya estábamos haciendo allí en Pando el Curso de Instructores en el 45’.”

El 18 de octubre de 1945, luego de los exámenes de vuelo y teóricos correspondientes, finalizan los Cursos de aplicación de Oficiales, obteniendo el Alférez Carlos Mercader el brevet de PAM N°92.

“En la EMA, luego del Curtiss pasé

a volar el AT-6, luego el PT-19 o PT-26 y con el Tiger Moth hacía acrobacia, aterrizaje al punto, vuelo nocturno entre otros. Volábamos en lo que podíamos, esta es una Fuerza Aérea muy chica, pero rica en historia.”

“En el 47 se creó el Grupo Aviación N° 3 de bombardero y pase a ser el Alférez de la izquierda, Carrasco aún no estaba formado, por lo que todos los aviones molestaban en la Escuela, que por esas fechas el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica era el General Berisso. Se consiguió autorización para usar los hangares de Laguna del Sauce ya que los marinos no la utilizaban y eran con pista de bitumen. Estuvimos como tres o cuatro meses aterrizando allí pero luego se formó



Foto: Cnel (Av) Carlos Mercader

Carrasco y yo pase a volar allí aviones AT-11. Carrasco comenzó a operar con aviones C-47, AT-11 y Avient (avión de enlace). Mi primer misión al extranjero la cumplí en un C-47 como copiloto."

"A partir de estos años volé bimotor C-45, la versión civil del AT-11, era muy cabotero, convencional y sus motores al accionarlo tenían una gran tendencia a ir a la izquierda. En cambio el C-47, era una maravilla. Muy limitado para el pasajero, revolucionó el transporte aéreo, con sus ruedas grandes aterrizaba en cualquier pista mayor a 750 metros más o menos. Hice unas mil horas en C-47. En el Grupo 3 volaba muchas misiones de correo, sanitarias e inclusive muchas idas al interior."

"En 1950 fueron a buscar los B-25 Mitchel y me mandaron a mí. Era un avión bárbaro, solo que dos por tres se le caían los caños de escape, era un avionazo. !!! Tenía el tanque Tokio, para tener mayor alcance para aquellos aviones que atacaron a Japón en la guerra y a nosotros nos venía

bárbaro. El B-25 pasó a formar solo en Grupo 3 y los demás aviones al recién formado Grupo 4 (C-47, AT-11 y otros más). La flota de B-25 fueron traídos en vuelo desde USA."

"Cuando veníamos en ferry en el B-25, recuerdo que yo era el copiloto de **Jorge** y fui el que hice toda la navegación de la traída de los B-25 al Uruguay. Aunque era copiloto, yo volaba el avión. El Mitchel era un avión fuerte, pero tenía un problema con el aire caliente del carburador, si uno ponía dicho aire para evitar la formación de hielo porque venía muy alto, había que tener cuidado ya que la temperatura subía y donde se atascara el sistema y no sé si por asustarnos, nos decían que teníamos un minuto para declarar emergencia, cortar todo o alguna otra acción sino el motor explotaría."

"Para pasar a la cabina se debía pasar por encima del tanque Tokio, también la rueda de nariz era loca y se tenía que tener muy buena práctica para estacionarlo. Allá

en USA hicimos el entrenamiento, recuerdo que haciendo un ejercicio de falla de motores, se nos cayeron los caños de escape, por eso recuerdo tanto lo de los caños de escape en pleno despegue. Cuando llegamos acá hace cincuenta años, ya estaba designado para ir a buscar a los F-51."

Es así que a principios de la década del 50 USA tomó la decisión de enviar aviones Republic P-47D Thunderbolt a países de América del Sur. Uruguay fue uno de ellos, pero nuestro país aspiró aviones aún más modernos, ellos fueron los Mustang F-51, quedando por un tiempo a la par de muchos de sus vecinos territoriales.

"Nos preparábamos en la cabina trasera de los AT-6, para luego pasar a los Mustang que era un avión igual que cualquier otro, solo que había que respetarlo, tenía 1650 HP, enfriado a Glicol. Recuerdo que cuando llegamos a Porto Alegre mi avión





perdía este líquido porque se me rompieron los caños, pero no llegué a tener una emergencia en vuelo. Veníamos en tres grupos diferenciados en tres colores diferentes del cono de hélice. El primer grupo llegó el 22 de noviembre, el segundo un día después y por último, el 4 de diciembre llegó el tercer grupo.”

“En el año 1951 y 1952 regresé a la EMA y fui Jefe de Estudios del Curso de Aplicación. En 1953 comencé a prestar servicios en el Grupo Aviación N°4 Transporte y un año más tarde fui instructor de C-47. En el año 1956, llegarían los primeros Lockheed T-33 para sustituir a los F-51, rindiéndose los cursos teóricos entre el 1° y el 31 de Agosto. Ese año arribaron los primeros cuatro T-33 al mando del Coronel Mitterlling y demás pilotos de la USAF para luego asignárseles más tarde las matrículas del 201 al 204, donde prestaron Servicio en el Grupo de Aviación N°2 Caza.”

“En 1956 fui designado jefe del Curso teórico para oficiales para la llegada de los primeros T-33, abriéndose la era del

avión a reacción en nuestro país. Para entonces yo era Jefe del Grupo N°2 de Caza. Recibimos instrucción de parte del Tte. Cnel. George P. Epperson y el mayor Frank L. Gailer y con cinco o siete horas, yo y el Capitán W. Samarello el 9 de noviembre hicimos el primer vuelo solo, frente a autoridades nacionales y extranjeras, volando los aviones 402 y 403 (USAF), porque aún tenían las insignias norteamericanas. Mi avión fue el que sería el FAU 202. Uruguay fue el primer país en tener estos reactores y es así que fuimos pilotos de estos aviones.”

“A fines del 56, terminé el Curso de pasaje de grado y en el 57 se llamó a concurso de oficiales para realizar el curso de instructor de aviones a reacción en USA, donde tuve la oportunidad de hablar con Von Braun, quien llegó con un grupo de médicos, todos ellos aviadores. En ese curso en USA, fui el único que volé nocturno e incluso a Von Braun no lo dejaban volar el T-33 (avión que había ayudado a construir), por ser demasiado importante. En 1957, por diciembre, fui nombrado jefe del Grupo de

Aviación N°1 (reconocimiento táctico).”

“Yo volaba todos los aviones en Carrasco, B-25, F-80, T-33, F-51, etc., los robaba y cuando venía la orden contraria yo ya estaba en Durazno. Mi compañero infaltable era el mate, en vuelo tomábamos en los C-47, B-25, AT-11 y nadie sabía y en el Mustang en el viaje no tomaba pero llevaba la materia y a la altura que volaba se sentía que el agua hervía.”

“El 17 de marzo de 1959 fui el coordinador e ideador de que como homenaje del día de la Fuerza Aérea sobrevoláramos por todas las capitales departamentales del país e inclusive toda la costa hasta Montevideo. Yo volaba en uno de los cuatro Mustang del Grupo 1 que conformaban el desfile junto con cuatro B-25 del Grupo 3 y 6 F-80/T-33 del Grupo 2. Fue muy emotivo.”

El Cnel. Carlos Mercader el día 27 de mayo de 1959, con el grado de Mayor ya contaba con un total de 2304 horas discriminadas como piloto de monomotores T-6, PT-26, PT-19, L-17B,

DH, F-51 con 877 horas; como piloto de bimotores C-47, AT-11, C-45 y B-25 con 1267 horas; así como aviones a reacción T-33, F-80, con 160 horas. También se cuenta como observador con 446 horas, así como de instructor de vuelo por instrumentos de aviones C-47, B-25, AT-11, T-33 y T-6. Esto era el comienzo de una larga carrera.

EI MUSTANG

“Tenía una pérdida cercana, creo que de 85 a 90 nudos si mal no recuerdo. En el '59, como Jefe del Grupo 1, hicimos el gran esfuerzo de mantener ocho Mustang en orden de vuelo, que habían quedado desplazados a las actividades que realizaban, ahora, los F-80 y T-33. El último vuelo en F-51 lo iba a realizar el Alférez H. Itte en el FAU 267, que había realizado recientemente el Curso en Mustang; la orden de desactivación del F-51 estaba por venir. Pero en su vuelo solo tuvo un accidente falleciendo. Yo pienso que al cambiar la llave del tanque de combustible, se le paró el motor y cuando se dio cuenta y al pasar bien la llave de combustible debería de tener el gas todo abierto lo que produjo 1650 HP de golpe, produciendo una serie de Toneau, entrando en pérdida. Para sacar la pérdida en un F-51, había que bajar la nariz hasta llegar a 180 nudos para comandarlo, si uno lo sacaba antes el avión se desplomaba. El otro problema que tenía era que la fuerza del parmotor era tal que el gas era suave al decolaje, con media potencia, muy bien compensado y a medida que ganaba velocidad se iba dando potencia. Este problema causó más de un accidente en este legendario avión.”

Tras el accidente del FAU 267, el 2 de julio de 1959 se aceleró sin dudas la desactivación del F-51 Mustang. El 14 de Agosto del mismo año, se realizó el último vuelo oficial del F-51 en nuestro país, al mando del Mayor (Av) Carlos Mercader en el FAU 274.

“El vuelo lo tuve que hacer ya que no se podían quedar con esa imagen. A todo esto vino la orden de que no se volaran más. Con los F-51 llegué a ser hasta vuelos

sanitarios, al departamento de Artigas a buscar un remedio. A las tres horas más o menos estaba con el remedio en Carrasco, en línea recta era una maravilla...”

“Entre todos los aviones que volé y volvería a volar, es sin duda el Mustang el mejor. Luego a fin de año ascendí a Tte. Cnel. y seguí volando en el Grupo N° 4 de transporte.”

En 1960, 6 F-51 fueron dados a Bolivia ya que por Resolución Ministerial fueron dados de baja el 23 de febrero de 1960. Los FAU 254, 255, 259, 260, 263, 274, partieron hacia Bolivia en dos grupos en distintas fechas, siendo escoltados por aviones F-80, cumpliendo así casi 10 años de servicio en nuestra Fuerza Aérea Uruguaya.

LA ERA DEL CAZA A REACCION

“Con el T-33 no podía alcanzar la velocidad del sonido y tengo idea que con el F-80 podía hacerlo, pero desde el ala comenzaban a desprenderse estelas, era como si se rallase el cielo.”

“La acrobacia me encantaba y con los F-51 hacíamos la famosa carrera del ratón, pero para resaltar con los T-33 hice mucha formación, incluso en Estados Unidos. En el T-33 yo subía a 40000 pies y hacía toda la acrobacia en forma suave, como si estuviera dentro del agua, claro que a esa altura me dolía todo; en cambio con el Mustang subíamos a 35000 pies sin problemas.”

“En los aterrizajes en T-33 teníamos que tener cuidado debido a la velocidad del motor que era a miles de vueltas y se debía cortar mucho antes la llave de gas y en caso de que fuera un aterrizaje forzoso se debía cortar todo de manera de llegar los más frío al suelo por la posibilidad de explosión. En el decolaje teníamos que levantarlo un poco y mantenerlo a nivel para hacerlo agarrar una velocidad de 270 nudos para que si fallara el motor pudiéramos hacer un viraje ascendente y aterrizar, porque planeaba cualquier cantidad. El avión con velocidad se salvaba aunque se plantaba el motor. El T-33 tenía 54 emergencias y se tenía que tener especial cuidado en reencenderlo en vuelo a baja

altura, arriba no había problema, debido a que el motor tenía que tener muchas revoluciones porque si se le da gas y el motor no tiene las revoluciones que corresponden, se prendía fuego y la cámara de combustión explotaba ya que no se le daba tiempo a que se quemase y saliera, lo alimentabas de más, ahora ya no pasan esas cosas.”

“El avión estaba hecho para enseñar, el instructor tenía alguna dificultad debido a la poca visibilidad con que se contaba en la cabina trasera, mismo en las operaciones de aterrizaje. En cada vuelo lo menos que se hacían eran 10 o 12 aterrizajes.”

En 1962 se retira de la Fuerza Aérea e ingresa a CAUSA (Compañía Aérea Uruguaya S. A.), realizando el trayecto Carrasco, Aeroparque, Colonia, Aeroparque, Carrasco. Ese año quedó habilitado para volar como Comandante en Curtiss C-46. A posterior, inicia en la compañía ARCO. En el año 1970, se habilita en el Convair 240. El 20 de noviembre de 1980 en el vuelo 201 a las 9:00 AM es secuestrado el y su tripulación con pasajeros en la ruta Colonia Buenos Aires. Luego de 20 horas, convence al secuestrador para que libere a los pasajeros y éste se entrega pacíficamente.

En 1982, recibe el premio a la Aviación Nacional. En 1986 completa 13800 horas de vuelo, de las cuales 3000 son en la Fuerza Aérea y el resto volando en las compañías CAUSA y ARCO. Hoy, con más de 16650 vuelos en 25 años, nos llena de orgullo haber podido entrevistar a un ejemplo de vida, para tenerlo como ideal a seguir.. ▲

“...el destino de la persona está marcado, deben ser prudentes y no dejarse llevar por el amor propio, no deben tener problema de regresar si piensan que algo anda mal, no deben dejar nada al azar, el volar es lo más hermoso que conocí en la vida y si me hubieran permitido, seguiría volando...”

Carlos Mercader

**Cbo.Hrio. Gerardo Tajés
Cbo.Hrio. Eduardo Correa
Cbo.Hrio. Martín Da Silveira**

Noticias Destacables

1 de Febrero

Panameño

Como en ocasiones anteriores, este año la República Oriental del Uruguay ofreció becas a la hermana República de Panamá para que jóvenes que tienen en sus mentes el deseo de volar y ver



el mundo desde lo más alto posible, estudien en nuestro Instituto, la Escuela Militar de Aeronáutica.

Es por esto que, orgulloso de representar a su Patria en nuestra tierra forma parte del Cuerpo de Alumnos el Cadete de Primer Año Julio Peralta, quien luego de aprobar el Curso de Reclutamiento junto a los Jóvenes Aspirantes, pasó a integrar la Fuerza Efectiva del Curso profesional de la mano de la tanda "Antares".

De más está decir que tanto nosotros como él y sus compatriotas que cumplen su formación en la Escuela Técnica de Aeronáutica, compartimos los mismos sentimientos patrióticos y el sentido nacional.



16 de Marzo

Relevo de Sr. Sub Director

Llegó en este año el primer relevo de Autoridades en la Escuela Militar de Aeronáutica, y sin lugar a dudas surgía de todo esto un inevitable nerviosismo propio de dicha situación. El cambio, era algo muy significativo, ya que otro integrante de esta



Fuerza formaría una vez más nuestra Institución, pero desde otro punto de vista, ahora como Jefe, con fines diferentes.

De este modo, luego de varios ensayos preparativos de la tan memorable Ceremonia, llegó el momento del suceso de mando.

El día 16 de Marzo se efectuó el cambio de Sub Director en nuestro Instituto, luego de una lectura de orden donde se estableció el mando y un pequeño desfile en nuestra Plaza de Armas en el que se rindieron honores a estos hombres que iniciarían un nuevo cargo, asumió entonces la Sub Dirección, el Tte.Cnel.(Av.) Antonio Alarcón, proveniente de del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, dejando el mando el Tte.Cnel.(Av.) Walter Martínez, quien ocuparía luego el cargo de Edecán del Señor Presidente de la República.



Relevo de Sr. Director

Pudimos haber permanecido mucho tiempo en un lugar y hoy ya no estar, o tan solo haber estado y hoy permanecer, dejar ciertos rastros o huellas marcadas para siempre o tal vez dejar solo un nombre, son muchas las cosas que podemos dejar pero mas hermosas son aún las que nos podemos llevar.

Aquello que para unos ya es historia es el comienzo para otros cuando llega el momento de ejercer nuevos mandos.

El 15 de Agosto se realizó el relevo del Director de la Escuela y días después (foto a la derecha) se le entregó como recuerdo del instituto un sable grabado y el gallardete correspondiente.

El Cnel. (Av.) Enrique A. Bonelli

pasaría a ocupar luego el cargo de Director Nacional de Infraestructura Aeronáutica, dejando en manos la Dirección de nuestro Instituto al Cnel.(Av.) Eduardo Bianchi, quien prestaba servicios como Sub-Director de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.



8 de Agosto

Visita C.J.F.A.

El día a nuestra Unidad recibió la visita del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el Teniente General



(Av.) Don José Pedro Malaquín. El Sr. Comandante en Jefe recorrió las instalaciones de la Escuela, comprobando el estado de conservación y el cuidado de toda la infraestructura edilicia de la misma.

Tras la recorrida se lo invitó a realizar un vuelo con uno de los cadetes que está realizando el primer Curso de Vuelo en las recientemente adquiridas aeronaves T- 260, donde pudo comprobar el alto nivel de instrucción que se está impartiendo en este nuevo avión.

Mas tarde se llevó a cabo un almuerzo de camaradería con la presencia de todo el Cuerpo de Oficiales, el Cuerpo de Alumnos en su totalidad y el personal subalterno de la Escuela, culminando así la visita.

Setiembre

Expo INJU 2000



En el mes de Setiembre se realizó una nueva jornada de "Altemed", auspiciada por el Instituto Nacional de la Juventud. En dicho evento se presentan las diferentes opciones educativas tanto públicas como privadas de todo el país.

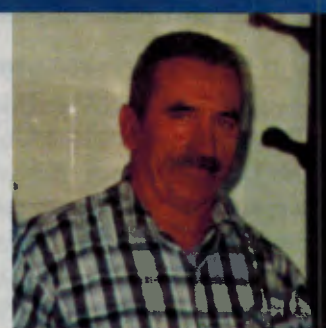
Nuestra Fuerza Aérea fué representada por un STAND integrado por nuestra Escuela y la Escuela Técnica de Aeronáutica. En este espacio se informó y se dió a conocer las diferentes actividades desarrolladas por la Fuerza Aérea.

Oficiales, Cadetes y Alumnos integraron el equipo que se encargó de dejar una excelente imagen en tan interesante evento.

Noviembre

Tras 25 Años...

En el mes de Noviembre del corriente año pasó a situación de retiro el C b o . (S . G .)



Antenor Pellejero, tras 25 años de servicio en la Unidad.

El popular "Pelle", peluquero de tantas generaciones que han pasado por la Escuela, abandonó las actividades trabajando hasta el ultimo momento. Siempre con una sonrisa en los labios, y una anécdota jugosa que contar, "El Pelle" hacia que luego de la visita semanal por peluquería uno se sintiera con energías renovadas. Tal es la alegría que el contagia que era muy difícil ver salir a alguien de peluquería sin una sonrisa dibujada en el rostro.

Es así que hoy despedimos a "El Pelle" recordándolo tal como él es y como siempre lo conocimos, es así que con un apretado abrazo le decimos hasta pronto.

Congresos de Historia Aeronáutica

Con una extraordinaria participación de los países iberoamericanos se celebraron en los años 1999 y 2000 los Congresos internacionales de Historia Aeronáutica y Espacial, en España y Perú respectivamente.

En ellos nuestro país ha tenido una destacada participación a través de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, actuando como institución fundadora de la Federación Internacional de Estudios Históricos y Aeroespaciales, así como en la presentación de exposiciones de pesquisas e investigaciones que aportan siempre datos originales e interesantes respecto a los hechos de la aviación.

MADRID

El día 11 de Octubre de 1999, en el Cuartel General del Ejército del Aire en Moncloa, Madrid, el Sr. Ministro de Defensa del Reino de España, Don Eduardo Serra Rexach, declaraba inaugurado el 5º Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial (el primero que se llevaba a cabo en Europa luego de los efectuados en América: Argentina en 1995, Chile en 1996, Uruguay en 1997 y Brasil en 1998).

En dicha ocasión se logró concretar una importante concurrencia, con delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, España, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Allí, en la madre Patria, se efectuaron diversas actividades protocolares de las cuales se destacó especialmente la invitación del Sr. Presidente del Gobierno, en nombre de S.M. el Rey Don Juan Carlos, a participar de los actos celebratorios del 12 de Octubre, Día de la Fiesta Nacional de España. Dichos actos fueron presididos por el propio monarca, y las delegaciones invitadas, ocupando un palco frente a las máximas autoridades, pudimos contemplar un admirable desfile militar, que lamentablemente no pudo contar con el pasaje del componente



aéreo debido a la inclemencia meteorológica que nos hizo soportar un tempestuoso chaparrón.

Asimismo tuvimos la oportunidad de conocer y trabajar, durante las sesiones académicas, en la sede del Archivo del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, sito en el Castillo de Villaviciosa de Odón (propiedad perteneciente al E.A. desde 1965, y cuya construcción original data de 1496, el cual a través del tiempo ha protagonizado situaciones vinculadas a notables acontecimientos de la historia española).

Una jornada de desbordante interés resultó la visita a la histórica Base Aérea de cuatro Vientos donde se erige actualmente el Museo de

Aeronáutica y Astronáutica, y donde la delegación oriental entregó un cuadro con la fotografía del Aviocar C212 de la Fuerza Aérea Uruguaya aterrizado en la Antártida, hecho que implicó la presencia, por primera vez en la historia, de un avión de construcción española en el continente blanco.

Durante las sesiones de trabajo fueron expuestos diversos estudios históricos de la aeronáutica de los países participantes, Uruguay no fue la excepción, pero nuestra delegación presentó investigaciones que vinculaban a nuestro país y a España en el desarrollo de los mismos.

El Tte. 1º (Av.) Juan Maruri expuso la disertación "El aviador uruguayo Mario García Cames y su vinculación con la aviación española" donde presentó documentación probatoria de que el primer avión en volar sobre territorio español era propiedad del uruguayo Mario García Cames. Dicho acontecimiento sucedió en febrero de 1910 en la ciudad de Barcelona, y se entregó como obsequio a la entidad organizadora una acuarela del Cnel. (Av.) Carlos Mercader donde se ilustra la silueta del Bleriot XI tipo "Canal de la Mancha" del pionero uruguayo con la pintura del pabellón nacional dibujada en el timón de dirección.

Personalmente tuve la oportunidad y el honor de presentar ante los congresistas el trabajo titulado "El intento del Cruce transatlántico del hidro Uruguay. El secuestro de sus tripulantes, y el rescate español", donde se detallaron las interesantes vicisitudes de esta gesta de la aviación nacional llevada a cabo en febrero de 1927 y que tuvo como protagonista a una tripulación oriental encabezada por el pionero Brig. Tydeo Larre Borges.

En cuanto a las actividades extra académicas, se efectuó una visita a las instalaciones de CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), donde apreciamos los términos que la tecnología aeronáutica utiliza en la modernidad para efectuar su aporte de excelencia, economía y competitividad.

Más pronto de lo que todos hubiéramos

querido, el tiempo determinó el momento de las despedidas y con muchos, innumerables y hermosos recuerdos, debimos dejar Madrid recordando el concepto transmitido por el Director del SHYCA del EA, el Gral. José Sánchez Méndez: "Volar es llenar los pulmones de espacio, los ojos de belleza, el corazón de Patria y el alma de Dios".

LIMA

El siguiente encuentro de la Historia Aeronáutica se efectuó en la ciudad de Lima, donde a partir del 25 de Setiembre de 2000 pudimos reencontrarnos con amigos que comparten el interés por la investigación de la historia aeronáutica (las delegaciones asistentes fueron las de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, España, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela).

Circunstancialmente las alas peruanas estaban conmemorando el nonagésimo aniversario del cruce de los Alpes por el piloto Jorge Chávez Dartnell.



La delegación de la Academia de Historia Aeronáutica de Uruguay en Lima.

Los homenajes protocolares se efectuaron en la Base Aérea de "Las Palmas" donde tienen su sede la Escuela de Oficiales de la FAP y el Museo Aeronáutico del Perú que fueron visitados por todos los congresistas, y cuyas instalaciones resultaron de sumo interés por la esmerada exposición de los objetos y documentos testimoniales que allí se custodian.

El lugar de trabajo en esta oportunidad fue un salón de conferencias de la Escuela Superior de Guerra Aérea (distrito de La Molina) donde cada delegación presentó su trabajo referido a la: "Participación de la Fuerza Aérea del país en provecho de su desarrollo". Una vez más Uruguay consideró la oportunidad propicia para vincular los hechos a exponer con el país anfitrión, y entonces el Tte.Gral.(Av.) Carlos P. Pache presentó el trabajo titulado "Albores de la aviación sanitaria en el Uruguay". En dicha disertación se hacía referencia a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación llevada a cabo en Lima en 1937, donde se designó a Uruguay como sede de la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria a efectuarse en 1939, además de detallar con ilustraciones de época las distintas aeronaves de misión sanitaria que fueron utilizadas por la aviación militar en nuestro país.

Otro de los detalles a destacar de la

presencia de nuestra delegación en el Congreso del Perú fue el hecho del obsequio ofrecido por nuestra Academia al Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. El presente consistía en una obra del Cnel. (Av.) Carlos Mercader que plasmó en acuarela el "Bombardeo de Poesía Al Perú" rememorando el raíd protagonizado por el entonces Cnel. Cesáreo L. Berisso y por el Tte. Cnel. y poeta Edgardo Ubaldo Genta en un vuelo de adhesión a los cuatrocientos años de la fundación de la ciudad virreynal, quienes al sobrevolarla dejaron caer sobre ella centenares de volantes impresos con un poema de salutación al pueblo incaico denominado "Al Perú", que el poeta militar había concebido especialmente para esa ocasión.

Cuando aún estábamos acostumbrándonos a la niebla persistente, a la percepción de esas siluetas "piel canela", y nos conquistaba la leyenda de Ayar-Uchu, nuevamente el tiempo dictó su sentencia y debimos empezar ahora a recordar las palabras del pionero Jorge Chávez en los labios de nuestro anfitrión, el May.Gral. FAP Eduardo Angeles Figueroa quien luego de regalarnos sus bellas evocaciones poéticas nos comprometió con la arenga de "Arriba, Siempre arriba". ▀

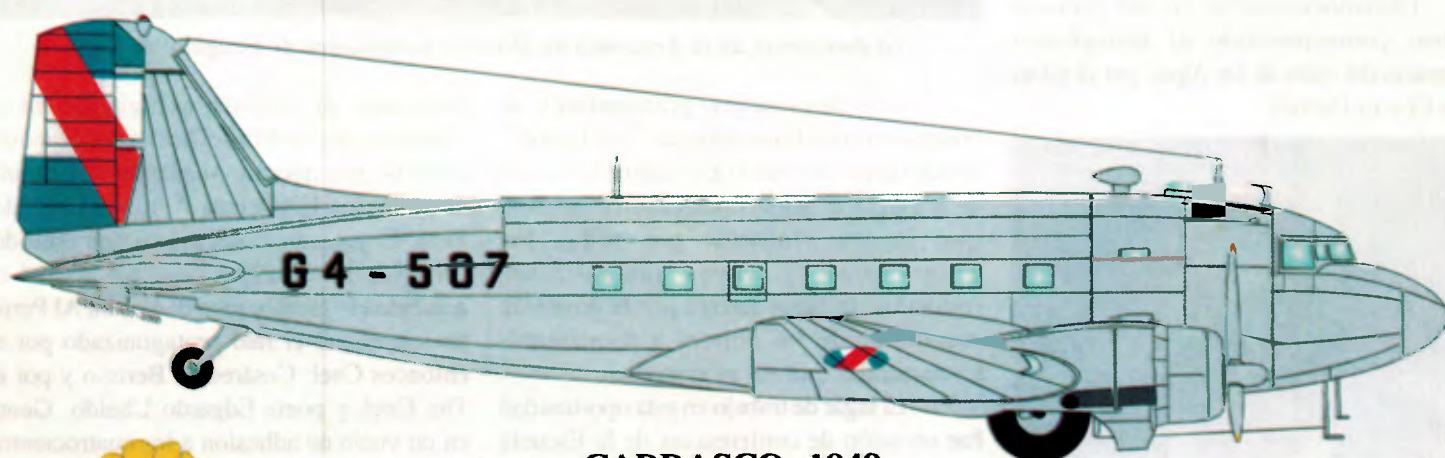
Tte 1° (Av.) Alvaro Sosa Farías

Insignias y Esquemas de Aviones de la Fuerza Aérea

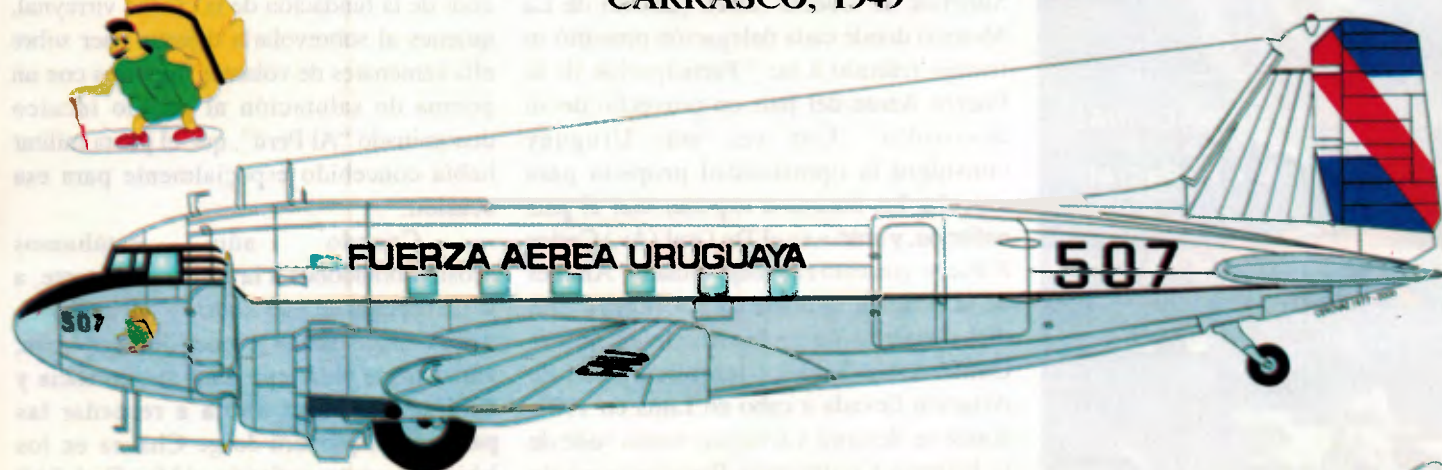
Por Pedro Otto Cerovaz

Recordarán ustedes, que en nuestro anterior encuentro, expusimos el tema de los emblemas o blasones que portaron distintos aparatos de la Escuela Militar de Aeronáutica, y que abarcaron un período de casi medio siglo en la vida de este Instituto.

Hoy nos referimos a un legendario aparato que prestó servicios en el arma aérea, en sus comienzos al ejército y posteriormente a la Fuerza Aérea de nuestro país.



CARRASCO, 1949



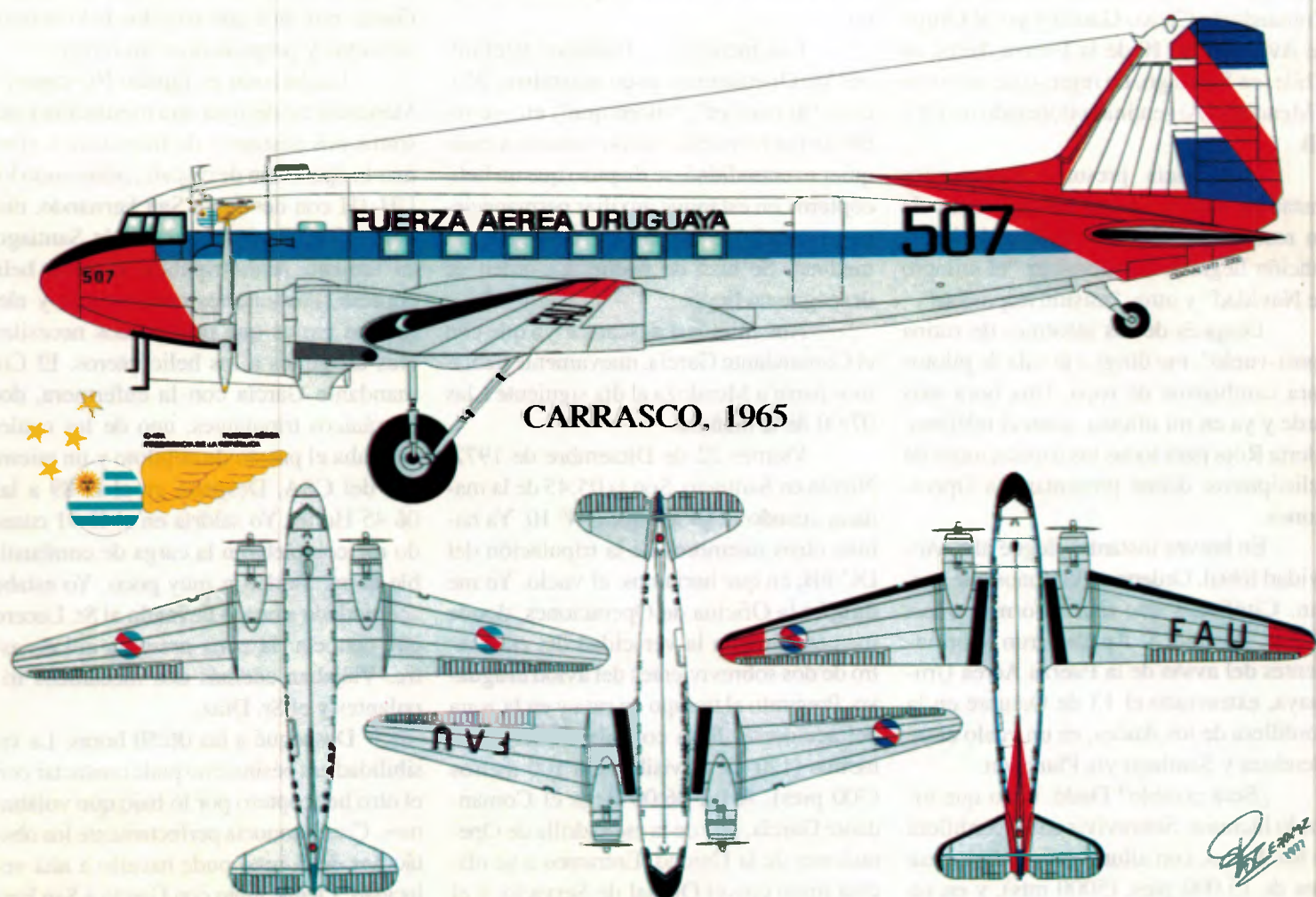
CARRASCO, 1959

Pedro Otto Cerovaz
1977

El 507 fue un avión de transporte Douglas C-47A - 30 - DK, número de serie 43-48007 que desde el año 1947 hasta mediados de la década del 60 (casi 20 años), realizó diversas misiones, la mayoría de ellas, de apoyo humanitario, como ser: ayuda a damnificados por inundaciones en las Repúblicas hermanas de Argentina y Brasil; terremotos en las zonas andinas de las Repúblicas de Chile, Perú y Ecuador; y también aquí en las terribles inundaciones ocurridas en 1959. Hasta ese año predominan en su superficie, dos esquemas de pintura, al principio de metal pulido y luego con la parte superior del fuselaje pintada de blanco y la inferior de aluminio, en este último ya con el emblema del Grupo de Aviación Número 4 en su nariz.

Luego, en 1965 fue preparado como avión presidencial (hasta ahora y específicamente, primero y último usado con tal fin) a pesar que, antes y después diversos presidentes utilizaron otros aparatos para sus traslados al interior o al exterior.

Después de Setiembre de ese año que efectuó el vuelo inaugural como avión del presidente, siguió realizando diversos servicios, en ese entonces fue pintado con llamativos colores con partes en rojo y azul, lo distinguía también un emblema creado para tal fin que iba detrás de la cabina de mando, al costado del asiento del piloto.



Agradecemos al Sr. Pedro Cerovaz por su constante colaboración a esta Revista y la disposición demostrada en todo momento para que este artículo pudiera ser editado.

Rescate de un Imposible

Hace pocos días nuestro amigo chileno, el Sr. Sergio Barriga Kreft, nos obsequió un libro titulado "Horas de Losa". En sus páginas se recogen algunos de los eventos y anécdotas que aviadores chilenos han experimentado en el transcurso de su vida profesional.

En particular nos pareció interesante ofrecerles uno de los relatos, cuya autoría corresponde al piloto Jorge Massa Armijo, y que tiene una estrecha relación con la memoria aeronáutica de nuestro país. Se trata del relato del hallazgo de los sobrevivientes del FAU 571 accidentado en Los Andes en 1972, rememorado por uno de los rescatistas.

El libro citado es una publicación del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile y fue editado en Marzo de 2000.

A continuación transcribiremos parcialmente el relato denominado "Rescate de un Imposible".

"Jueves 21 de Diciembre de 1972. Eran las 16:00 horas cuando llegamos, el Comandante Carlos García y yo, al Grupo de Aviación N° 10 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago, de regreso de un vuelo a Mendoza (Argentina) piloteando un DC-6B.

Nada hacía presumir que en unos instantes más seríamos protagonistas de un rescate que algunos medios de información llegaron a denominar "el milagro de Navidad" y otros "misión imposible".

Después de los informes de rutina "post-vuelo", me dirigí a la sala de pilotos para cambiarme de ropa. Una hora más tarde y ya en mi oficina, sonó el teléfono. Alerta Roja para todas las tripulaciones de helicópteros; deben presentarse a Operaciones.

En breves instantes llegué allá. Actividad febril. Ordenes. Teléfonos que suenan. Citófonos que dan informaciones. Mapas. Asombro. Aparecieron sobrevivientes del avión de la Fuerza Aérea Uruguaya, extraviado el 13 de Octubre en la Cordillera de los Andes, en un vuelo entre Mendoza y Santiago vía Planchón.

¿Será posible? Dudé. Creo que todos lo hicimos. Sobrevivir en la Cordillera de los Andes, con alturas promedio en esa área de 15.000 pies, (5000 mts), y en un lugar de nieves eternas era imposible. Además la información provenía de un lugar aislado en la montaña y tenía sólo el carácter de rumor, como muchos de los que

circularon desde el desaparecimiento del F-27 FAU N° 571 con 45 personas a bordo.

Los mensajes y llamados telefónicos de Operaciones poco aclaraban. Muchos "al parecer", "dicen que", etc. se recibían por respuesta. En prevención a cualquier eventualidad, se dispuso que un helicóptero con estanke auxiliar permaneciera en estado de alerta para despegue inmediato. Se hizo de noche. La orden de despegue no llegó.

Nos fuimos a descansar ya que con el Comandante García, nuevamente debíamos partir a Mendoza al día siguiente a las 07:00 de la mañana.

Viernes 22 de Diciembre de 1972. Niebla en Santiago. Son las 05:45 de la mañana cuando llego al Grupo N° 10. Ya habían otros miembros de la tripulación del DC-6B, en que haríamos el vuelo. Yo me dirigí a la Oficina de Operaciones, donde me confirmaron la veracidad del encuentro de dos sobrevivientes del avión uruguayo. Pregunto el tiempo en ruta y en la zona del accidente. Ruta con niebla, techo 40 metros (120 pies), visibilidad 100 metros (300 pies). A las 06:00 llega el Comandante García, jefe de la escuadrilla de Operaciones de la Unidad. Entramos a su oficina junto con el Oficial de Servicio, y el Teniente Mario Avila (otro piloto de helicópteros), una enfermera aérea, la Teniente Wilma Koch y tres miembros del Cuerpo de Socorro Andino (CSA): los señores

Claudio Lucero, Sergio Díaz y Osvaldo Villegas. El Oficial de Servicio, Teniente Gaete, nos dice que hay dos helicópteros alistados y preparándose un tercero.

La decisión es rápida. No vamos a Mendoza. Se designa otra tripulación y nosotros nos alistamos de inmediato a efectuar la operación de rescate, piloteando los UH-1H con destino a San Fernando, distante 130 Kilómetros al sur de Santiago. El Teniente Avila tripularía el tercer helicóptero, llevándonos combustible y elementos extras que pudiéramos necesitar. Nos dirigimos a los helicópteros. El Comandante García con la enfermera, dos mecánicos tripulantes, uno de los cuales ocupaba el puesto de copiloto y un miembro del CSA. Despegó en el H-89 a las 06:45 Horas. Yo saldría en el H-91 cuando me completaran la carga de combustible extra. Tardaron muy poco. Yo estaba acomodado a bordo llevando al Sr. Lucero que conocía la zona presunta del desastre. Viajaban además dos mecánicos tripulantes y el Sr. Díaz.

Despegué a las 06:50 horas. La visibilidad era pésima; no pude contactar con el otro helicóptero por lo bajo que volábamos. Como conocía perfectamente los obstáculos de la ruta, pude hacerlo a alta velocidad. Llegué junto con García a San Fernando.

Aterrizamos en el Regimiento "Colchagua", de Ejército. Saludamos a su Comandante, Coronel Sr. Enrique Morel, que

nos aguardaba y nos informó de la situación.

Había un campamento base, instalado durante la noche, al interior de la montaña. A pesar de las condiciones meteorológicas que no mejoraban decidimos partir. Viajó con nosotros el Coronel, un médico Capitán de Ejército, Sr. Arriagada y un enfermero de Ejército, Cabo Bravo.

Nos internamos río arriba por el Tinguiririca, pero en un momento dado y debido a la niebla, nos pasamos a otro río de curso paralelo; el río Claro. Seguimos 3 minutos su curso antes de darnos cuenta del error. Volvimos un poco atrás y logramos empalmar nuevamente con el Tinguiririca, para llegar finalmente al campamento base.

Había bastante gente de prensa que se asombró de nuestra llegada con esas condiciones meteorológicas tan adversas.

Averiguamos que los dos sobrevivientes estaban unos 20 kilómetros al N.E., siguiendo el curso del río El Azufre.

Reemprendimos el vuelo y a los 4.700 pies ya no fue posible continuar. Calculábamos estar cerca del lugar que nos habían indicado, "Los Maitenes".

Detuvimos los motores y esperamos que disipara la niebla. De improviso dos disparos y gritos. Nos asomamos al borde del río y de la otra orilla nos gritaban. No podíamos escuchar nada por el ruido del torrente de agua. Nos lanzaron un mensaje. ¡Los uruguayos están aquí al frente!

Por un rara coincidencia estábamos en el mismo lugar donde hacía dos días los jóvenes uruguayos, después de diez días de marcha por plena Cordillera nevada, habían hecho contacto con el arriero Catalán, y en la misma forma, es decir, envolviendo el mensaje en una piedra.

Nos pusimos nuevamente en marcha y cruzamos a la otra orilla. Los uruguayos se acercaron y nos contaron su odisea mientras el médico los examinaba. Parecía increíble. Arriba y hacia el Este en un lugar que no podían precisar, habían 14 sobrevivientes más, por lo menos hasta hacía 10 días atrás, fecha en que ellos iniciaron la marcha para pedir auxilio.

Con García planificamos la operación. Nuestra mayor preocupación eran las condiciones meteorológicas. Decidimos

hacer un viaje en cuanto aclarara, con uno de los sobrevivientes, el Sr. Parrado; el médico, el enfermero de Ejército y los tres miembros del CSA.

El H-89 con el Comandante García, el uruguayo Parrado, el médico Arriagada, dos tripulantes, Canales y Polverelli y un miembro del CSA, Sr. Villegas.

El H-91 con Massa, enfermero Bravo, dos miembros del CSA, Sres. Lucero y Díaz y dos tripulantes, Ruz y Gálvez.

A las 12:20 horas comenzó a disipar la niebla, pero podíamos apreciar que había nubosidad cumuliforme con desarrollo vertical y fuerte viento en altura. Todo nos indicaba que correríamos un riesgo inmenso. Nadie de la tripulación lo mencionaba pero lo percibíamos.

Cuando quedó 7/8 (cantidad de cielo cubierto), empezamos el vuelo. Previamente acordamos que por lo menos intentaríamos dejar a los miembros del CSA con su equipo y al enfermero con medicinas y alimentos, en el lugar del accidente, si es que lográbamos ubicarlos.

Empezamos a ascender, seis, siete, ocho, diez, doce, catorce, dieciséis mil quinientos pies. Nubes y picachos de Cordillera. Impresionante. Tal vez aterrador. Viento del N.W., con cuarenta a cincuenta kmts. Turbulencia moderada a fuerte.

Nuestro guía logró recordar por donde hizo la caminata. Avanzamos cada vez más hacia el Este. Cruzamos el volcán Tinguiririca, que sólo vislumbramos entre las nubes. Creemos haber pasado el límite internacional con Argentina. Seguimos. Hay que salvar vidas humanas.

Unas siete millas más adelante, el Leader García me avisó por radio que el lugar estaba poco más al N.E. Pasamos por un impresionante ventisquero y a poco comenzamos el descenso. El viento y la turbulencia arreciaron. A los 14.000 pies, García me informó que en un cañadón que terminaba en embudo estaría el lugar del accidente. De improviso un grito. ¡Ahí están!. Miré hacia abajo, me costó ubicarlos. El avión de color blanco se mimetizaba con la nieve. De improviso una corriente descendente me lanzó hacia abajo. Con toda la potencia aplicada seguía cayendo. Logré

controlar el helicóptero a 20 pies del suelo. García sufría problemas similares. Nos zarandeábamos como hojas secas. Personalmente creía que también quedaríamos ahí. Estábamos a 12.000 pies. Desde el otro helicóptero lanzaron una bomba de humo para ver la dirección del viento. No podíamos ver nada. Lancé una desde el nuestro y tampoco logramos ver el humo, debido que la bomba se enterró en la nieve y la fuerza del viento pegaba el humo a ella. Por las chispas que despedían las bengalas pudimos determinarlo. Aproximamos. Unos de los tripulantes venía filmando la aproximación, lugar del accidente y restos. Algo increíble. Milagroso. Los sobrevivientes saltaban de alegría y frenéticos hacían señas. Creo, se me hizo un nudo en la garganta de tanta emoción. Determiné que les prestaría auxilio como fuera, a pesar del riesgo que corríamos.

El único lugar posible para aterrizar apenas permitía la operación simultánea. Debido a la falta de potencia por el mal tiempo, decidí lanzar las medicinas, víveres y equipo de los miembros del CSA, en una aproximación.

En la próxima vuelta y a ras del suelo se lanzaron el enfermero y los dos miembros del CSA.

En la tercera aproximación, con sólo un ski apoyado en la nieve, dado la pendiente de 30° en el lugar, logramos subir a cuatro sobrevivientes en mi helicóptero. García en un lugar con más pendiente subió a dos.

La potencia disponible era mínima. Logramos salir deslizando precariamente por la nieve.

Nuevamente en el aire. Sacudones. El helicóptero parecía caballo encabritado. En la cabina gritos de alegría de los cuatro sobrevivientes rescatados. Abrazaban con fuerza tremenda a los tripulantes. A mí me golpeaban la espalda. Creo que en parte eso nos permitía olvidar parcialmente el gran riesgo que estábamos corriendo.

Iniciamos el ascenso. Nuevamente el viento, la turbulencia y las corrientes convectivas. La nubosidad seguía aumentando y los topes subiendo. El primer cordón de picachos nevados no lo pude pasar. El helicóptero se negaba a subir. La montaña se

resistía a entregar a sus víctimas. Volando el helicóptero como un planeador logré una corriente de aire ascendente. Llegué a 16.000 pies. Rocé el picacho y pasé. Rumbo Oeste. Más picachos. Turbulencia severa. El helicóptero se estremecía. Los rescatados creyeron llegada su hora. Entramos a la formación nubosa. Nos pareció algo interminable. Por fin entre las nubes divisamos el valle. Un descenso en autorrotación y finalmente llegamos a tierra firme. Estábamos en el Campamento Alfa, en Maitenes. Cortamos motor y bajamos. Los rescatados nos estrujaban con sus brazos. ...”

“... Algunas horas después, repuestos ya de tan grande emoción, decidimos regresar a Santiago, para recuperarnos y planificar la fase final del rescate.

Los rescatados mientras tanto habían sido trasladados al hospital local para su tratamiento médico.

Los 70 días pasados en la Cordillera, habían dejado huella en ellos. El peso inicial promedio era del orden de los 85 Kgs. (170 lbs.), ya que la mayoría eran jóvenes vigorosos por pertenecer a un equipo de rugby; el Old Christians del Uruguay. Ahora pesaban tan sólo 42 Kgs. (80 lbs.).

Para ese entonces las condiciones meteorológicas habían mejorado lo suficiente para hacer nuestro vuelo de regreso a Santiago, menos azaroso.

Llegamos acompañados ahora por el tercer helicóptero que nos había llevado combustible. Aproximamos a nuestra Unidad, el Grupo de Aviación N° 10, en formación escalonada e hicimos una pasada a baja altura ya que todos nos aguardaban expectantes.

Aterrizamos. Oficiales y personal se nos acercan, nos congratulan por el éxito de la misión y ávidos de noticias nos interrogan. Después de todo habíamos efectuado uno de los rescates más espectaculares de que se tuviera noticias en el mundo.

Rendimos nuestro informe y nos vamos a descansar ya que al día siguiente debemos completar nuestra tarea.

Teníamos que evacuar a doce personas desde el macizo andino.

Sábado 23 de Diciembre de 1972; amanece y las mismas tripulaciones ya nos encontrábamos reunidas en Operaciones para recibir las instrucciones (IP) de la misión.

Nos acompañaría además, un médico de la Fuerza Aérea, el Capitán Eduardo Sánchez, especialista en medicina de aviación y supervivencia.

Las condiciones meteorológicas son favorables. Emprendemos el vuelo. Nuestra intención era volar directamente el lugar del accidente pasando previamente sobre el Campamento Alfa donde aterrizaría el Teniente Avila en el H-90 y cuya misión sería trasladar desde el lugar (Campamento Alfa), a San Fernando, a los seis nuevos sobrevivientes que traeríamos en el primer viaje.

A los veinte minutos de vuelo salimos totalmente de la formación nubosa que rodeaba Santiago y podemos contemplar la majestuosa Cordillera de los Andes con sus picachos nevados. No hay una sola nube sobre ella. El viento es calmó. El aire muy estable. Nuestros helicópteros a reacción se desplazan suaves y veloces.

Ganamos altura y comenzamos a adentrarnos en la montaña. Picachos agresivos que parecen querer atraparnos. Nieve blanca que nos enceguece con su resplandor.

Próximos al Campamento Alfa, sugiero al Líder que llevemos al tercer helicóptero con nosotros al lugar del accidente para que su piloto gane experiencia y nos auxilie en caso de emergencia.

Acepta y le ordena proseguir en vuelo con nosotros, indicándole que permanezca orbitando sobre el lugar del accidente.

Por fin llegamos, nos gritan con impaciencia. Aproximamos simultáneamente a los puntos que las patrullas de Socorro Andino nos habían preparado durante su permanencia en el lugar.

Las condiciones son tan favorables que decidimos sacar a los últimos ocho sobrevivientes. Cuatro en cada helicóptero.

Le avisamos a las patrullas que regresaríamos en 30 minutos para evacuarlos a ellos.

Abandonamos el lugar sin mayores contratiempos. En vuelo, las escenas dentro de la cabina fueron similares a las del día anterior. Alegría indescriptible de esos jóvenes que ya estaban próximos al colapso de sus energías.

La travesía es corta. Quince minutos después estábamos aterrizados. Dejamos nuestra valiosa carga y reemprendimos el vuelo,

para evacuar a los tres miembros del Cuerpo de Socorro Andino y al enfermero del Ejército.

Sólo aterriza el Comandante García. Mientras tanto, yo me dedico a buscar nuevos restos del avión y a tratar de reconstruir el accidente.

Lentamente comienzo el ascenso por el glaciar. Seiscientos metros más arriba (1.800 pies), un ala. Más arriba aún, la otra. Llego a la cima; 14.200 pies. Los motores están ahí. Volamos tan bajo que casi los podemos tocar. Rápidamente hacemos un croquis y fijamos el rumbo del impacto.

En mi mente no encuentro explicación para que alguien haya sobrevivido a tan tremendo golpe y que además haya soportado la caída sin control, hasta casi mil metros más abajo. Extraordinario. Un milagro.

El H-89 completó su operación y me da alcance. Sobrevuela también los restos y luego regresamos al campamento Alfa.

Allí, después del reconocimiento médico preliminar que ya le habían efectuado a los sobrevivientes, se nos ordena trasladarlos a la Posta de la Asistencia Pública en Santiago. Previamente, pasaríamos por San Fernando para reaprovisionarnos de combustible. ...”

“... Aterrizamos en el centro asistencial. Equipo especializado nos espera. Actúan con rapidez y precisión. En pocos segundos el helicóptero esta vacío.

Regresamos a nuestra base. La misión ha sido cumplida. Detrás nuestro queda todo aquello que lo hizo posible. El país que nos dio los medios. La institución que nos capacitó. El anónimo mecánico e ingeniero que, aunque quedaron en tierra, con su capacidad y profesionalismo nos entregaron los helicópteros en condiciones óptimas de funcionamiento, que nos dieron la confianza necesaria para adentrarnos en la montaña, si bien majestuosa y blanca, también lo es traicionera.

Una vez más se cumplió con el lema del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) “PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR”.

Para algunos la Navidad fue alegría por el reencuentro entre seres queridos. Para otros, tristeza de saber que la montaña sería la tumba de sus jóvenes hijos que ayer emprendieron una viaje alegres y despreocupados.

Quiera Dios tenerlos en su seno.”

Visita a Nuestras Unidades

Finalizado el primer semestre de clases, muchos de nosotros nos encontramos liberados de la actividad académica del Instituto, debiendo dedicarnos en esta etapa del año a las actividades meramente profesionales como el vuelo y la administración de los cadetes a nuestro cargo. En este período, viendo tan cercano el momento de convertimos en Oficiales de la Fuerza Aérea, se nos vienen a la mente muchas interrogantes acerca de nuestro futuro. ¿Qué funciones desempeñan esas unidades cuya misión es imprescindible para cumplir con los objetivos de la Fuerza? Viendo que el siguiente año pasaremos a formar parte de ese diario vivir ya fuera de la Escuela, y observando nuestras dudas, fue que la Jefatura de Estudios organizó para los Cadetes de Tercer Año una serie de recorridos por diversas unidades de nuestra arma, para que observando sus funciones y las áreas a las que se aplica su desempeño, obrarara

en nosotros a modo de test vocacional interno. Esta propuesta resultó en las visitas a la Brigada Aérea N° I, DGIA y Brigada Aérea N° II.

Dentro de B.A. I estuvimos en el Escuadrón Aéreo N° 1 donde visitamos las instalaciones y pudimos apreciar el material de vuelo aprendiendo además cuales son los objetivos particulares de este Escuadrón dentro de la Fuerza Aérea. También visitamos el Escuadrón Aéreo N° 5 donde además de apreciar el material de vuelo y los equipos de rescate, se nos fue brindada una charla informativa acerca de la operación con visores nocturnos, teniendo también la oportunidad de utilizarlos.

En nuestra siguiente visita a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, visitamos las nuevas instalaciones del Aeropuerto Internacional de Carrasco, el cual una vez operativo, gozará de tener el sistema de control de tráfico aéreo más moderno de Sudamérica.

Finalmente, en la Brigada Aérea N° 2, recorrimos los distintos escuadrones de vuelo y tuvimos la oportunidad de volar en aeronaves de los Escuadrones 1, 2 y de Vuelo Avanzado, así también como en la escuadrilla de enlace, además de interiorizarnos de la misión asignada a cada uno de ellos. De este modo, y contagiados por el entorno especial de esta base, podemos humildemente decir que nos sentimos pilotos de combate por un día.

Estas visitas fueron muy importantes para nosotros porque muchos aclaramos muchas dudas y, o bien afirmamos o descubrimos la orientación de vuelo que más nos atrae dentro de los roles que cubre la Fuerza Aérea. El llegar a ellos está en nosotros y desde ya ponemos la mayor voluntad para alcanzar esta "vocación interna". Algún día llegaremos. **■**

Sgt. Hrio. Franco Casella



Viaje de Fin de Año



tarde nos dirigimos al centro de la ciudad para recorrer y conocer distintos edificios característicos, entre los que se destacan la Catedral y la primera Universidad de América del Sur creada por los Jesuitas.

También tuvimos la oportunidad de conocer la ciudad de Córdoba por la noche demostrando por que se le llama la ciudad universitaria donde estudiantes de todo el país se capacitan a nivel terciario.

Al día siguiente recorrimos la Escuela, conociendo su forma de vida, su estructura y su material de vuelo, realizando el solista de la escuadrilla de la Escuela una demostración de acrobacia a baja altura.

Por la tarde recorrimos el Instituto Universitario Aeronáutico y conocimos las posibilidades que brinda de cursar carreras a larga distancia.

El día Sábado nos dirigimos hacia los cerros donde pudimos apreciar la belleza del paisaje cordobés visitando las ciudades de La Falda, Cosquín y Villa Carlos Paz, donde degustamos los exquisitos alfajores cordobeses.

Siguiendo nuestro itinerario el día Domingo fuimos a almorzar a una ciudad llamada La Cumbrecita, habiendo sido esta el albergue de la tripulación del Buque de guerra Alemán "Graf Spee", hundido en nuestras costas. También conocimos la ciudad Gral. Belgrano, la cual con su infraestructura nos transportó mentalmente a Europa ya que sus fundadores fueron colonos Alemanes.

Finalizando nuestro viaje el día Lunes efectuamos una recorrida por las instalaciones de la fábrica de aviones Lockheed Martin, donde apreciamos las actividades de armado y mantenimiento del material de vuelo que la firma representa.

Por la tarde, después del almuerzo de despedida, partimos hacia Montevideo dejando atrás nuevos amigos, la experiencia de haber conocido otros lugares, y lo más importante afianzar nuestras expectativas profesionales a través de un intercambio fecundo y productivo. ▴

Sgto. Hrio. Pablo Machado

La mañana del 26 de Octubre se encontraba llena de expectativa y entusiasmo, el Hércules FAU 591 nos esperaba en la planchada de la Brigada Aérea N°1, para cumplir con el tan ansiado viaje de fin de año.

Este año fue la Escuela de Aviación Militar de Argentina la que abriría sus puertas a la delegación de Cadetes de último año de la Escuela Militar de Aeronáutica acompañados por el Jefe del Cuerpo de Alumnos May.(Av.) Miguel Martínez y el Jefe del Curso Profesional Cap.(Av.) José Roldán

La Escuela de Aviación Militar se encuentra

ubicada en las afueras de la pintoresca ciudad de Córdoba.

Sus instalaciones albergan alrededor de 250 Cadetes con los cuales compartimos conocimientos y costumbres de todas partes del país ya que hay Cadetes de casi todas las provincias de Argentina.

Ni bien llegamos al Aeropuerto nos esperaba el Oficial a cargo quien nos acompañaría en nuestra estadía.

El Director de la Institución fue el que nos dio la bienvenida, y a partir de allí comenzó la recorrida por las instalaciones. Luego, el almuerzo de camaradería con el Cuerpo de Alumnos. Por la

Junto a los Cadetes de la E.A.M. al regreso del paseo por las sierras cordobesas



Despedida

Lo que más conforta y eleva a un hombre, es hacer realidad por sí mismo, y en su propio corazón, los sueños que alimentan sus más profundas ilusiones... de esto se trata "ALAS", de los sueños e ilusiones de los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se trata de los sueños transformados en palpables realidades, y de las ilusiones que aún forman parte de nuestro ser. Tratamos de reflejar en estas páginas quienes somos, y el porque de nuestra Alada Vocación; tratamos de transformarnos en los orgullosos herederos de todas las generaciones que trazaron el camino que hoy recorreremos, pero a nuestra manera. "ALAS" significa nuestro deseo de hacer del Vuelo nuestra vida y el medio de expresar nuestros más profundos sentimientos.



**Cbo.Hrio. Gerardo Tajés, Cad.3° Eduardo Tanco, Cbo.Hrio. Andrés Avellanal,
Cad.3° Sebastián Carlevaro, Sgto.Hrio. Franco Casella, Cad.2° Nelson Coyto,
Cad.2° Fernando Bertassi, Cad.1° Marisol Diana, Cad.1° José Lima, Asp. Leonardo
Salvini, Cad.1° Richard Bruno, Asp. Silvana Ferrero, Asp. Fernando Miguel,
Cad.1° Daniel Brianthe, Asp. Francisco Galván, Asp. Santiago Hernández,
Asp. Diego Laudicio, Asp. Anabel Medeiros**

Dale Alas a tu Vocación.



La Escuela Militar de Aeronáutica te da la oportunidad.

Condiciones requeridas para el ingreso

- Ser Ciudadano.
- Ser soltero/a y permanecer en ese estado mientras no egrese del Instituto.
- Tener más de 16 años y menos de 21 años al 1ero de Marzo del año que ingresa.
- Haber formulado Juramento de Fidelidad a la Bandera Nacional.
- Haber cursado con aprobación el 2o año de bachillerato diversificado en cualquiera de las tres orientaciones.
- Presentar Certificado Policial de Buena Conducta.
- Aprobar los exámenes médico, psicofísico y odontológico.
- Obtener beca en el concurso de oposición.
- Presentar carnet de salud expedido por el M.S.P. vigente al año de ingreso.



Escuela Militar de Aeronáutica

***Ruta 101 Km. 31,500. Pando
(CANELONES)***

Tel: 288 2100 / 288 2108

E-mail: emafau@adinet.com.uy

The Power To Adapt

In nearly sixty years of existence, most of them dedicated to the helicopter industry, TURBOMECA has learnt how to adapt itself continuously.

To adapt to nearly all the major manufacturers: Eurocopter, Agusta, Dornier Aviation, EH Industries, HAL, Kawasaki, McDonnell Douglas, Sikorsky, Westland...

To adapt to operators constraints requiring even more reliability and availability of their engines as well as closer support and lower operating costs.

To adapt its technology to keep engines behaving well in various operating conditions, for civil or military applications, in the desert or crossing the mountains, above cities or harsh and rough seas.

All this have made TURBOMECA the number one on its market, with a share in constant improvement, even in a declining market. The proof that when things are difficult, the operators know what is the best choice for them.

 **Turbomeca**

TURBOMECA SUD AMERICANA

Rincon 487

Edificio Artigas, Of.808

11.000 Montevideo

URUGUAY

Tel: (598) 2 916 54 44

Fax: (598) 2 916 54 43

