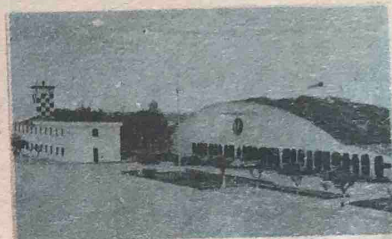


EL PAIS

20 de Noviembre de 1973



**edición
especial**



GAMMA



Escuela Militar
de Aeronáutica

57

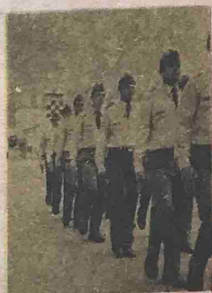
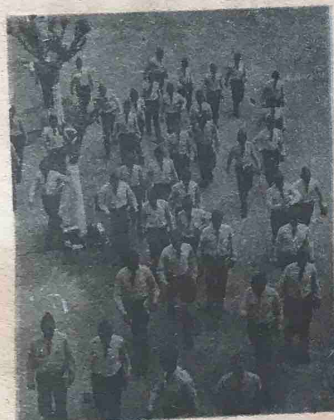
aniversario

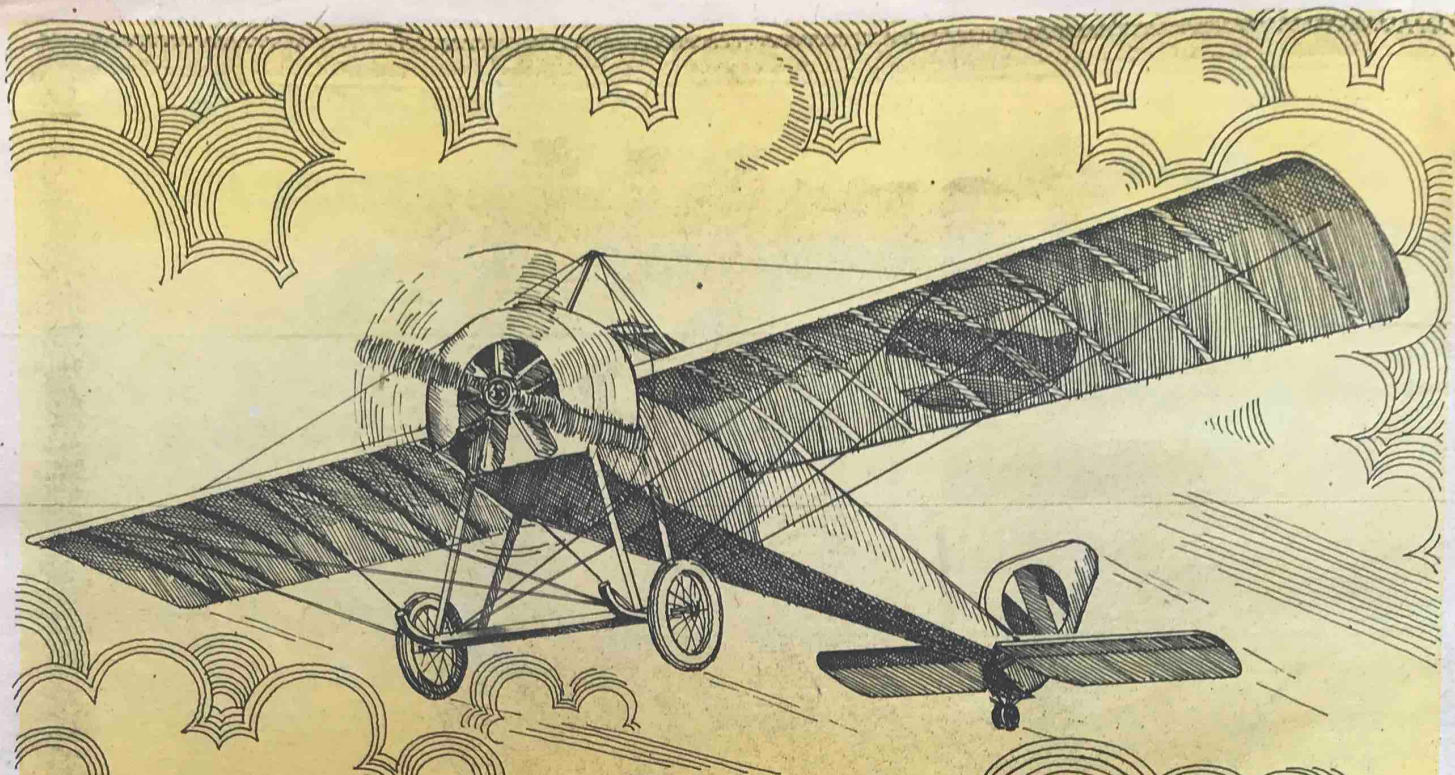
1916 - 1973

SUPLEMENTO
CONMEMORATIVO



El mismo espíritu firme y patriótico que movió a los jóvenes que en 1916 formaron la generación de pioneros de nuestra aviación, es el que sigue primando en los actuales cadetes, propulsores de la formación de un nuevo Uruguay.





HACE 57 AÑOS



... la ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA trazaba en el cielo de la Patria, la histórica página de su fundación.

Desde entonces, un incesante progreso técnico ha caracterizado la gloriosa trayectoria de nuestras alas militares, aportando un motivo de legítimo orgullo para todos los uruguayos.

En fecha tan significativa, hacemos llegar a la Escuela Militar de Aeronáutica nuestros cordiales saludos, y los sinceros votos por la prolongación de las conquistas logradas en este lapso.

bracafé

el primer café instantáneo uruguayo
HOMERO FERNANDEZ & Hnos. S.A.

también esto es **FIAT**



Todos conocen FIAT por sus autos, camiones y tractores.

Pero FIAT no es sólo eso.

También hace represas.

Centrales nucleares.

Material ferroviario.

Gigantescos equipos de generación de energía.

Aviones y motores de aviación.

Este avión es el FIAT G 222.

Otro producto con el nombre FIAT.

Un común denominador para la más avanzada tecnología.

UN SISTEMA MODULAR
UN SISTEMA ABIERTO
LA ESPINA DORSAL
DE VUESTRA ADMINISTRACION

P603

PARA FACTURACION, CONTABILIDAD GENERAL,
SUELDOS Y JORNALES, CONTABILIDAD INDUSTRIAL,
CONTABILIDAD DE STOCK, EMISION DE RECIBOS,
CALCULOS FINANCIEROS, ETC.

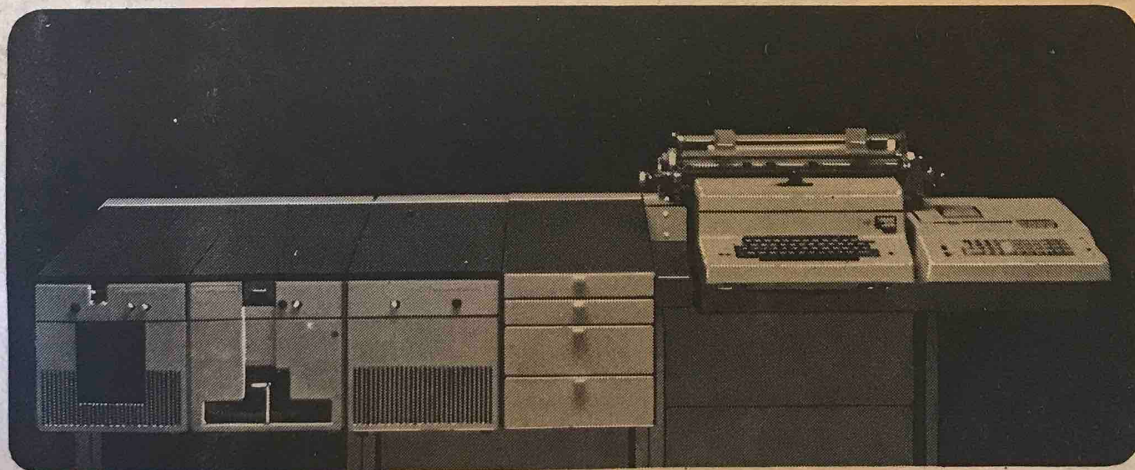
Máquina base a programa registrado sobre tarjeta magnética.

Input-output alfanumérico.

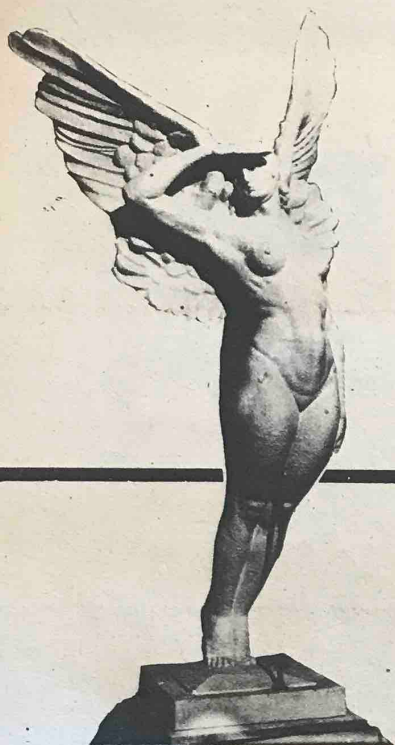
Memoria auxiliar intercambiable en cartucha de cinta magnética.

Unidades periféricas conectables para Input-output
según las configuraciones específicas para cada caso.

Software aplicativo para los diferentes servicios,
suministrado por la organización Olivetti.



olivetti



Alas Para El Progreso

ENTRE los dioses a Icaro el Sol pudo quemarle las alas, pero el hombre ascendió a las alturas, lo miró de frente y se le encendieron horizontes nuevos para transitar por el cielo con velocidad de futuro.

Los lejanos sueños de Leonardo Da Vinci, que sobre amplios estudios del vuelo de las aves y cálculos muy lúcidos quería construir máquinas para volar, finalmente fueron concretados en el tiempo.

Al principio transcurrió el asombro... la incredulidad... casi como si la verdad estuviera inserta en un mundo donde Julio Verne fuera el rey.

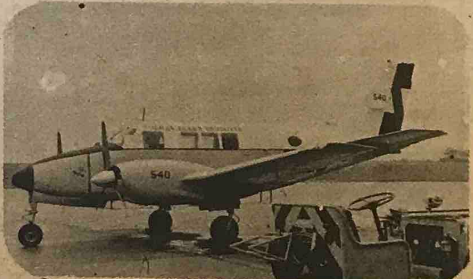
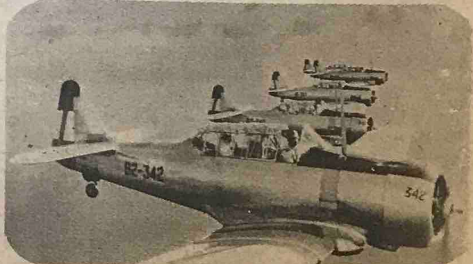
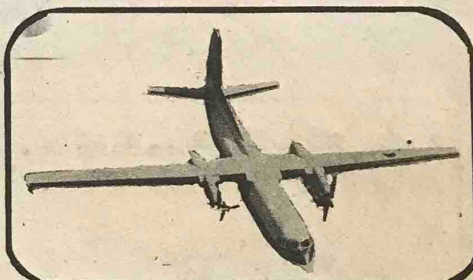
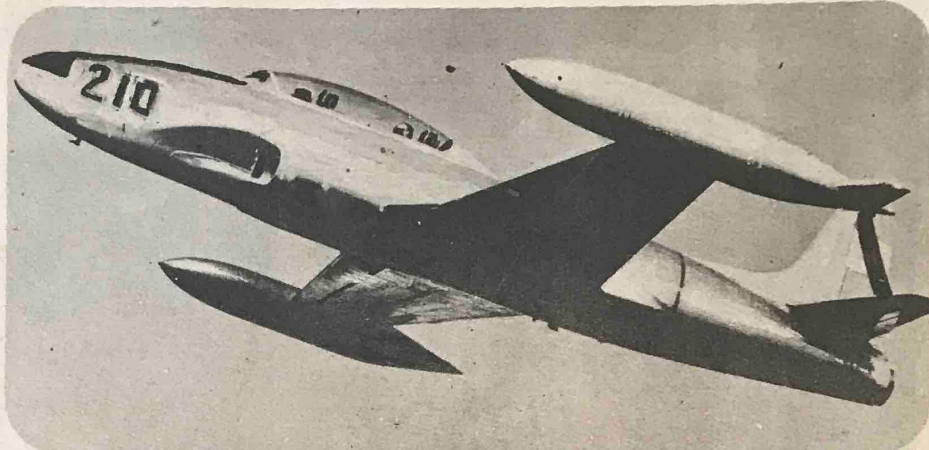
Finalmente en 1866, Adler despegó con un aparato de dos motores de vapor de 20 H.P. al que llamó avión, nombre que haría historia. Esa historia que en 1906 registra un vuelo del ilustre brasileño Santos Dumont, que se inscribe entre las realizaciones más positivas de la aviación que ya se iba convirtiendo en clara esperanza.

Es imposible ignorar al inteligente Langley, a quien se considera por muchos como el inventor del primer tipo práctico de estas máquinas de un inicial intento, que falló en 1903, se pudo llegar corrigiendo, perfeccionando, estudiando siempre hasta 1914, cuando despegó el avión ya muy avanzado.

El título de creadores de la aviación moderna es atribuido igualmente a otros pioneros, entre los cuales hay quienes se quedan con los hermanos Wright.

Uruguay estuvo temprano en la forja y lo marca esta misma publicación con fechas, hechos y nombres que abarcan una época nueva, la que nace con la Escuela Militar de Aeronáutica, aunque otros intentos, y por cierto de luz, esfuerzo y coraje se establecieron antes, pero aisladamente.

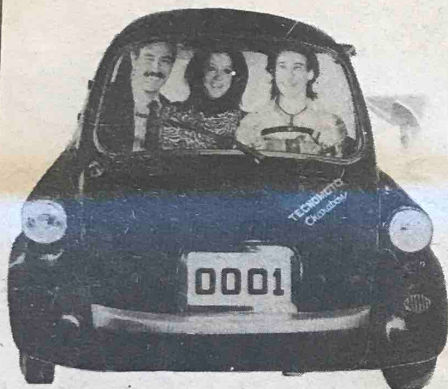
Esto es lo orgánico, pero la verdad es que aún a pesar de todo iban a continuar las carencias y en los tiempos iniciales de la E.M.A. lo que no teníamos en ciencia ni en técnica por deficiencias económicas (y hasta por lejanía de los medios donde se registraban los mayores avances), nuestros pilotos los suplieron con su corazón tatuado de cielo, su pulso hecho para la hazaña y siempre el coraje poniendo proa hacia el infinito, ubicando al país en el progreso a través de un medio de comunicación, en ritmo de velocidad supersónica, la misma que deseamos desarrolle la humanidad para concretar las bases definitivas de la felicidad de un mundo en el cual la aviación sigue derribando barreras de tiempo y distancia.



EL ORIGEN

APUNTES PARA

LA RESPUESTA URUGUAYA AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE

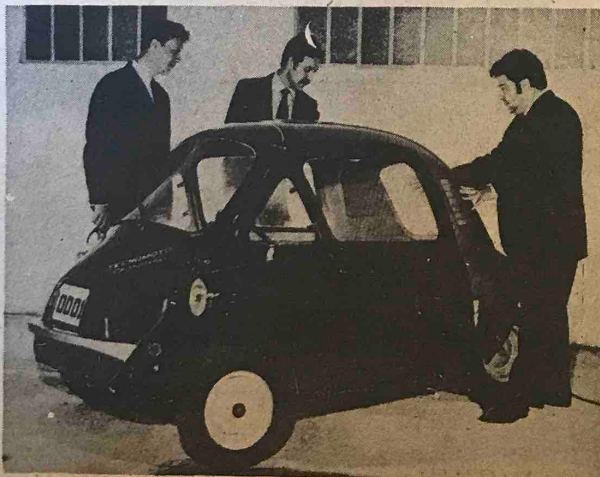


No todos los uruguayos pueden comprar un automóvil nuevo o mantener el alto costo operativo y de mantenimiento de una unidad usada, aún cuando su precio de costo le resulte accesible.

En efecto, muchos uruguayos pueden disponer de \$ 2.830.000 en un plazo más o menos prudencial con los cuales adquirir una unidad de segunda mano, pero difícilmente puedan afrontar los altos costos de consumo, patente, reparaciones, y etc., que acarrearán estas unidades usadas. Ese problema y todos los relacionados con el tema, han sido resueltos por los ingenieros de Mauser S. A., quienes partiendo de los esquemas suficientemente comprobados por técnicas alemanas e italianas, han diseñado el vehículo que da respuesta al problema uruguayo del transporte. En efecto, basándose en las necesidades europeas de post-guerra (muy similares a nuestras condiciones actuales de desarrollo e ingreso nacional), adaptadas a las más modernas técnicas de suspensión, transmisión, seguridad, practicidad, economía y diseño, han lanzado al mercado uruguayo el vehículo que cuesta menos que la motocicleta más cara y la mitad del auto más barato. Este vehículo (que cuesta y consume como una motocicleta) da las prestaciones de cualquier auto chico, está construido con carrocería portante de acero y fibreglass que lo hacen liviano, fuerte, fresco, inoxidable y seguro como lo exigen las necesidades de nuestro tiempo, equipado con un grupo motor de origen argentino (lo que garantiza la seguridad de su stock de repuestos) tipo monocilíndrico enfriado a aire, potencia 13 HP, régimen 6.000 rpm, relación de compresión 7:1, encendido con bobina de alta tensión,

embrague multidisco en baño de aceite, cuatro marchas adelante y marcha atrás, con engranajes siempre en toma sobre el eje trasero, relaciones 19,0:1, 10,5:1, 7,9:1, y 6,5:1, chasis que forma monocuerpo con la carrocería, realizadas en resina poliéster reforzada con fibra de vidrio, distancia entre ejes 1.750 mm, trocha delantera 1.250 mm, largo total 2.600 mm, ancho 1.400 mm, alto 1.350 mm, peso 220 kg, capacidad de carga 320 kg, suspensión delantera con brazo articulado al centro, espiral y amortiguador concéntrico; suspensión trasera con brazo arrastrado, amortiguador y espiral concéntrico; freno de pie hidráulico, freno de mano mecánico sobre ruedas traseras, ruedas 10 x 3,5, cubiertas 5,20 x 10, sistema eléctrico: batería 12 v., alternador 30W, velocidad máxima 86 km p/h y velocidad crucero 70 km/h. Nos referimos al TECNOMOTO (marca italiana registrada en Uruguay por MAUSER S. A.) modelo "Charabon", cuyo precio está fijado a la fecha en \$ 2.830.000.—, y para el cual Mauser S. A. tiene abierto un registro de interesados que pueden anotarse y reservar su unidad en el local de Automotora Oriental, Mercedes esquina Río Branco. Allí se dispondrá de material informativo y se procederá a inscribir a los interesados para la primera pequeña partida de 50 unidades (de las 500 previstas para el año 1974) que se entregarán en los próximos 90/120 días.

MAUSER S. A., sus obreros y empleados, dan con este vehículo, y dentro de sus posibilidades, su aporte al desarrollo del país y al bienestar de los uruguayos, creando un vehículo esencialmente utilitario al alcance del público más modesto y pretendiendo crear fuentes de trabajo nacional que sustituyan importaciones y posibiliten exportaciones.



Dr. Feliciano Viera, Presidente de la República en el periodo 1º de Marzo de 1915 al 1º de Marzo de 1919.

La aviación sacudía al mundo con un impulso de vencer distancias y jóvenes militares uruguayos soñaban con el dominio de las máquinas que cruzaban el cielo. Así, hasta Chile viajaron el Teniente 1º Juan M. Boisso Lanza y el también Teniente 1º Adhemar Sáenz Lacueva que concretaron Cursos de Pilotaje. Paralelamente estaban a punto de obtener sus brevets, pero en Buenos Aires, el Teniente 2º Cesáreo Berisso y Alf. Esteban Cristi, todo lo cual se unió para decidir al Poder Ejecutivo a crear nuestra Aviación Militar.

RÁPIDO PROCESO

El 24 de julio de 1915 el mensaje fue elevado a la Honorable Asamblea General y el 20 de noviembre del mismo fue promulgada la Ley, con la firma del Presidente de la República Dr. Feliciano Viera y el Ministro de Guerra y Marina Sr. Joaquín C. Sánchez.

LOS VERDES AÑOS

El primer problema a resolver fue lograr un sitio apto para la Instrucción de Vuelo, lo que decidió el Tte. Cristi seleccionando un campo de pastoreo ubicado en el Camino Mendoza y la vía férrea, iniciándose las gestiones para su adquisición por el Estado. Posteriormente habrían de adquirirse los galpones para cobertizos y talleres, pero el personal del nascente Instituto se alojaba en carpas durante mucho tiempo mientras tropas de Ingenieros levantaban las construcciones necesarias.

LAS MAQUINAS...

Evocar el principio es un poco encontrar al hombre en la aventura; aunque ya poseía el dominio de la técnica, contaba con máquinas que hoy nos parece imposible hayan alguna vez despegado de la tierra. Inicialmente la Escuela contó, con cinco monoplanos "Merane-Castalber" de motor rotativo de 80 y 100 HP. Un aeroplano de acrobacia con moto "La Rhone" de 69 caballos.

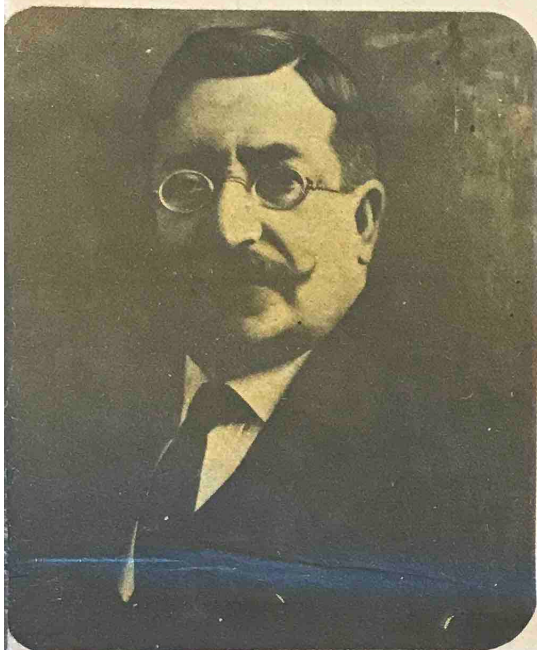
Un biplano "Farman" traído desde Buenos Aires por el Tte. Berisso. Se le llamó "El Águila" en recuerdo del "Águila" que había dominado en el campo de Cerrillos.

LOS HOMBRES...

A pocos días de fundada (el 27 de noviembre de 1916), la Escuela fue confiada en su Dirección al Tte. Juan M. Boisso Lanza, quien dos meses después sería ascendido a Capitán.

La Instrucción se impartía en dos etapas: la pri-

UNA HISTORIA



Don Joaquín Sánchez, Ministro de Guerra y Marina, período 23 de Julio de 1915 - 23 de Marzo de 1917.

mera en el biplano "Farman" por los instructores Cesáreo Berisso y Esteban Cristi; la segunda con los monoplanos a cargo de Boisso Lanza y Sáenz Lacueva.

Los alumnos que inicialmente componía un núcleo de nueve, guiados por el espíritu de los pioneros, fueron concretando sus aspiraciones, mientras éstos superaban con fe las dificultades propias de todo instituto nuevo y las que surgían de la precariedad de los medios existentes y lo complejo de la función asignada.

MENOS DE UN AÑO

No había corrido un año desde la fundación de la EMA cuando el 25 de agosto de 1917 en P. Carretas despertó el asombro del pueblo, al que se exhibió lo que había logrado el grupo de técnicos fundadores de los Servicios y Talleres de la Escuela: Pablo Castalbert, Juan B. Chanay, P. Zuberli, N. Korniloff, Juan M. Nadal, Gerardo Dotti y Laureano Varela.

TIEMPOS DE FE

Pero habían persistido las dificultades. Las de índole técnica; la ubicación del Aeródromo, donde unos pocos cobertizos albergaban aviones, talleres y hombres.

Es posible con imaginación superar el tiempo y encontrar la fe que venció dificultades; los instructores y los alumnos pilotos viajaban hasta Maroñas en tranvía y desde allí por casi inexistentes caminos en breck hasta el campo de aviación, aunque muchas veces el último trayecto debieron cubrirlo a pie.

Sin embargo, bajo la dirección de Boisso Lanza todo se superó y el 18 de febrero de 1918 forjó historia en las alas uruguayas, porque desde ese momento podrían tenerse al espacio con sus brevets de Pilotos Aviadores el Alf. José Luis Ibarra, Tte. Tydeo Larre Borges, Alf. Efraim González Conzi (que no aparece en la foto consagratoria por ser quien la registró con su cámara) y el también Alf. Alfonso Montero Pérez.

Año de acontecimientos, y... nuevamente la distancia del tiempo, las comparaciones que surgirán solas cuando de aquello han transcurrido para la aviación 55 años de prodios: el 22 de marzo de 1918 se votó la cantidad de \$ 100.000, sí, cien mil pesos, para la adquisición de AEROPLANOS MILITARES, ÚTILES E INSTALACIONES DE LA E.M.A.

Y UN DIA FUERON OCHO

Y llegó así el 20 de julio de 1918 día en el que recibieron sus brevets de pilotos aviadores los Alfs. Corallo C. Lacasta, Alfredo Rinaldi, Alberto Demichelli y Nicolás Lanoca.

Mientras las carrocerías corrientes someten inexorablemente a los dueños de vehículos, cada algunos años, a un importante gasto por reparaciones de chapa y tratamientos antioxidantes y de pintura, la carrocería de Grumett ha eliminado todos estos conceptos.

Totalmente inmune al agua, la humedad, el salitre, jamás se oxida ni se pica. Tampoco se alfoja o deforma pues está soldada al chasis, eliminando las vibraciones y aumentando la seguridad.

Se repara sólo por molde, en caso de choque o rotura, sin dejar rastros y a un costo mucho más bajo.



Es la carrocería monoblock total exclusiva de Grumett, en FIBRA DE VIDRIO Y POLIESTER REFORZADA CON NERVADURAS DE ACERO

**GRUMETT
1825**

ESPOSITO S.A.

Montevideo, Yaguajay y Soriano - Las Piedras, Enrique Pouey 709

**la intemperie cuesta hoy \$500.000
a las carrocerías de siempre.**

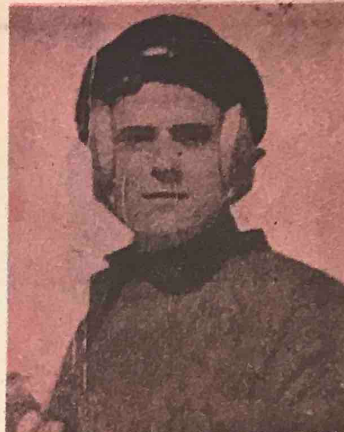




Aviador Cesáreo L. Berisso posteriormente General Cantán aviador



Juan M. Bolso Lanza.



Aviador Esteban Cristi posteriormente General.



Aviador Adhemar Sáenz Lacueva, posteriormente Coronel.

DESDE SANTOS DUMONT A RAMON FRANCO

En el transcurso del tiempo vendrán los raids, que forman una historia que también tiene su centro en la E.M.A., pero por su importancia son capítulos a trazar aparte ya que marcan no solamente el avance de la ciencia y la técnica, sino también en el caso del Uruguay agregan el coraje eterno del criollo en la cifra de la aventura del cielo y la distancia.

RESEÑA

Y allá en el tiempo un día de 1922 los orientales soñadores con alas de mundo recibieron en su Escuela del Camino Mendoza a Santos Dumont, el insigne piloto brasileño, padre de la aviación.

Mientras tanto, la verdad uruguaya seguía eleván-

dose: de 12 oficiales-alumnos, que se habían presentado en enero del 21 para realizar un nuevo Curso de Vuelo, diez recibieron sus brevets de Pilotos Aviadores el 11 de diciembre de 1922.

La fe continuaba su curso y la historia indica: en 1923 recibieron los primeros brevets de Pilotos Aviadores Militares cuatro oficiales de la segunda tanda llamada en 1921... y al cerrar el año, precisamente el 31 de diciembre, igual consagración llegaba a tres integrantes del tercer curso realizado.

En 1924 la forja tiene una trilogía de hechos que forman recuerdo: el 15 de enero se creó la primera Escuela de Caza formada con dos aviones SPAD de 220 HP, dos PAM, un sargento, seis soldados y un mecánico de primera clase. También se realizó el primer llamado de Aspirantes para Pilotos de Tropa, seleccionándose entre 41 clases de distintas armas y aprobándose sólo a diez, con los cuales se inauguró el Primer Curso de Pilotaje de Tropa, para lo cual el Ministerio de Guerra y Marina aprobó los correspondientes planes de estudio. Y desde el 29 de febrero de 1924 la patria tuvo otros seis pilotos aviadores que ese día culminaron su participación en el tercer curso de vuelo.

Los pequeños grandes acontecimientos fueron sumándose y el 31 de enero de 1925, siete oficiales obtuvieron sus brevets de PAM... y al transcurrir el año, seis alumnos de Clases de Tropa lograrían la distinción correspondiente a PAM de Reserva.

Pero, noviembre reservaba en sus días el señalado 20, y en el noveno aniversario de la fundación de la E.M.A., casi como en un repaso de dificultades superadas y de aciertos logrados, se entregaron los primeros diplomas y eran... 54, un número trascendente cuando el tiempo corría "lento", casi todavía en la siesta colonial, mientras la aviación había despertado a los tiempos nuevos y apresuraba la época.

La fecha clave registra otro hecho para 1925: se colocó la piedra fundamental del Monumento a la Aviación, respondiendo a una donación realizada por el Comité pro-Aviación Militar, presidido por el Dr. Luis Piera.

En 1926 recibieron su título PAM siete oficiales que habían iniciado su Curso de Aplicación el año anterior, quedará el trazo largo de dos raids por América y se producirá una decisión trascendente del Ministerio de Guerra y Marina que, ante un pedido de la Dirección de la Armada, autorizó el ingreso a la Escuela de cinco



El 57 aniversario de la fundación de la Escuela Militar de Aeronáutica, constituye un símbolo de honor representativo, en su devenir histórico, de la misión que la Patria exige de sus hombres.

**C.O.U.S.A.
MOLINOS GRAMON**

NO SE EQUIVOQUE DE COLA! Mowicoll

la cola para madera
que no se hace esperar.
Pega rápido y para
siempre. Única con
calidad controlada por



Mowicoll
la cola de los
buenos carpinteros.

SAMIC

(RIO DE LA PLATA)

A su alcance
en ferreterías
y proveedores de
los industriales
carpinteros.



viene lista
para usar!

Mowicoll,
siempre imitada,
nunca igualada,
es 100 % pura cola.

No es Mowicoll
si no dice Mowicoll.



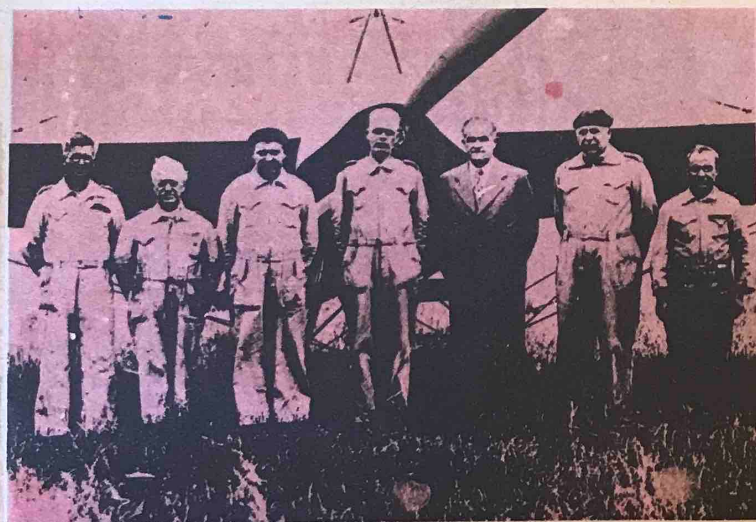
guardiamarinas para realizar Cursos de Pilotajes, pero ocurrirá un hecho de trascendencia mundial.

El Comandante español Ramón Franco, el intrépido aeronauta que días antes había conquistado el Atlántico Sur con el famoso "Plus Ultra" uniendo Europa con el Río de la Plata, decidió evadirse del clamor popular y de los grandes festejos, para llegar hasta la Escuela Militar de Aviación y allí recibió el primer de PAM uruguayo "Honoris Causa".

Y LAS ISLAS SE EMBELLECIERON.

El arte no tiene fronteras en el tiempo, ni envejece, al contrario cobra mayor sentido de eternidad mientras transcurren los años. Y así se mantiene en su grandeza, con destino de universalidad, la obra magnífica del eterno José Belloni: "A la Aviación, Vanguardia de la Patria". Este monumento fue inaugurado el 31 de julio de 1927.

Primer curso de pilotaje en 1917. Falta en el grupo: Efraín González Conzatti, ocasional fotógrafo.



FECHAS QUE FUERON COMO FLECHAS HACIA UN CIELO DE IDEALES

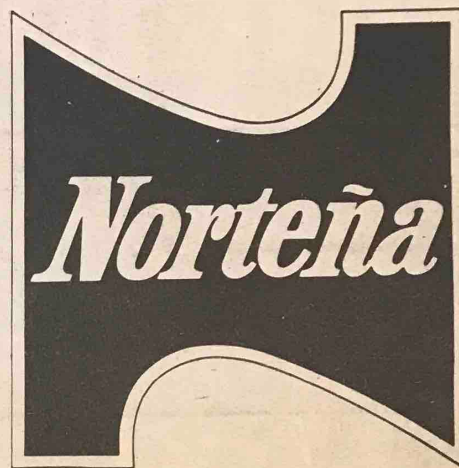
1927. — Reciben su brevet de PAM siete alumnos: cinco Guardiamarinas y dos Oficiales del Ejército. Se inaugura el Gabinete Elctofísico.

1928. — El Ministerio de Guerra y Marina resuelve autorizar el ingreso de civiles a los cursos de Pilotaje de Tropa. Se adquieren por primera vez paracaídas "Irving", cuyo uso será después obligatorio para pilotos y acompañantes. Y en la Navidad de ese año reciben su brevet de PAM nueve alumnos: tres Guardiamarinas y seis Tenientes del Ejército.

1929. — Se adquieren los primeros aviones de guerra Potez XXV, los que dan motivo a la creación de las primeras especialidades de Aviación en la Escuela: Bombardeo y Observación.

1930. — A poco de iniciado el año, el 7 de enero, reciben su brevet PAM nueve Oficiales del Ejército, graduados de Pilotos Aviadores en los años 1927 y 1928, luego de realizar el Curso de Aplicación en 1929. Y cuando las fiestas jubilosas del Centenario, la Escuela participa activamente de las mismas, desfilando por el aire sus

Grupo de técnicos fundadores de los servicios y talleres de la Escuela Militar de Aviación. En la fotografía, Don Pablo Castalbert (en traje de calle) ex Jefe de Talleres, estuvo de visita y se rodeó de sus camaradas. El entonces Jefe de Talleres era Don Gerardo Dotti (segundo desde la derecha). Al fondo aparece uno de los aviones ideados por Castalbert y que llevan su nombre. Con 5 de ellos se integró la dotación inicial de la E.M.A. entre los años 1916 y 1917.



ADHIERE AL 57 ANIVERSARIO DE LA FUNDACION DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

Pampero® ES JUVENTUD

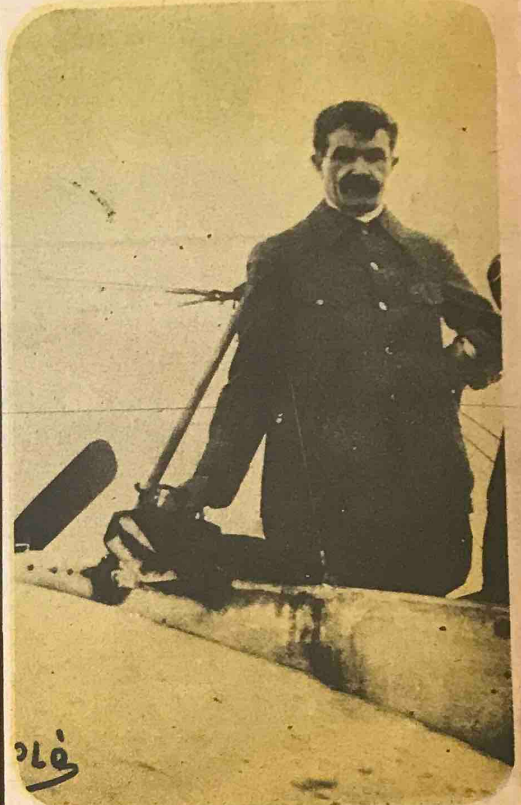


Pampero®
calza a todos!

CALIDAD
ALPARGATAS



"ALPARGATAS" INDUSTRIA PRIVADA URUGUAYA AL SERVICIO DEL PAIS DESDE 1890



Pablo Castañer, primer técnico de la E.M. de Aviación y creador del modelo de avión con el que se fundó la E.M. de Aviación.

escuadrillas de Avro, Breguet 14, Potez XXV, etc. 1931. — Reciben su brevet de PAM ocho oficiales del Ejército, Pilotos Aviadores.

SALTOS EN EL TIEMPO ENTRE HITOS DE CIELO

Seguirán los hombres del aire ingresando al codiciado título de PAM, pero en 1934 hay dos acontecimientos a señalar. Fueron adquiridos 19 Tiger Moth D.H.T. 82 para la instrucción general, primaria y secundaria, y además se creó el Escalafón del Arma de Aeronáutica, lo que implicó la incorporación de la Aviación como Arma del Ejército.

El último día de 1935 marcó el establecimiento por Ley Presupuestal de la Aeronáutica Militar con asiento en el Aeródromo Militar "Capitán Boiso Lanza".

1936-1937 DOS AÑOS DE ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES

El 21 de diciembre de 1936 se adquiere a la Sociedad Aeropostal Uruguaya el campo de Pando con una superficie que supera las 124 hectáreas, del cual se tomará posesión el 10 de junio de 1937. Y el 16 de octubre de ese año el Ministerio de Defensa Nacional autorizó a que se le diera al mismo un nombre de luz: "General Artigas", donde el 20 de noviembre cuando conmemora el vigésimo primer aniversario de su fundación la Escuela ha de trasladarse al mismo, al tiempo que se constituye en la primera unidad descentralizada.

copicentro®

Las mejores copias...
Las mejores máquinas
El mejor servicio...

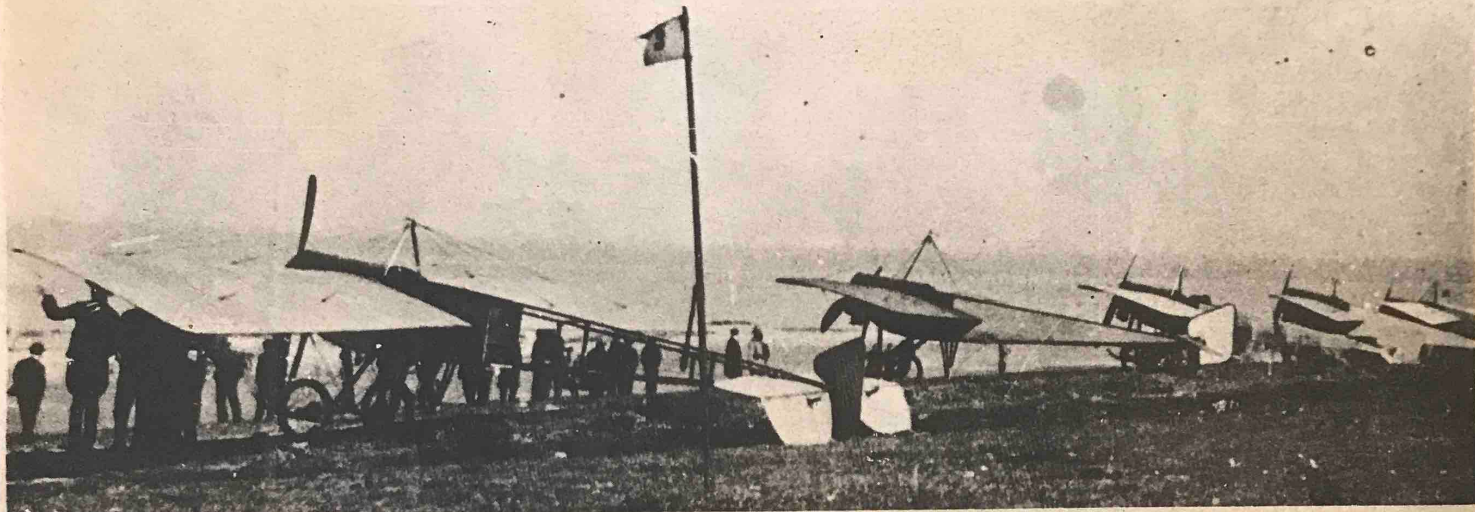


sistema

XEROX®

- 25 de Mayo 453 916771
- 18 de Julio 1730 410407
- San José 1340 85946

- Cerrito 364 917412
- 25 de Mayo 514



Aviones Castaibert, exhibidos en el Vivac del Ejército Nacional realizado en Punta Carretas.

VOLANDO HACIA EL FUTURO

El calendario se atraviesa a rápido "vuelo de pájaro mecánico" y va dejando sus señales en el espacio del tiempo.

1941. — El 17 de marzo se crea el Curso Profesional de la E.M.A., el Arma de Aeronáutica y el 24 de abril fueron autorizados 18 alumnos a integrarse al mismo, y así surgirán los primeros Cadetes de Aeronáutica en la historia del Instituto.

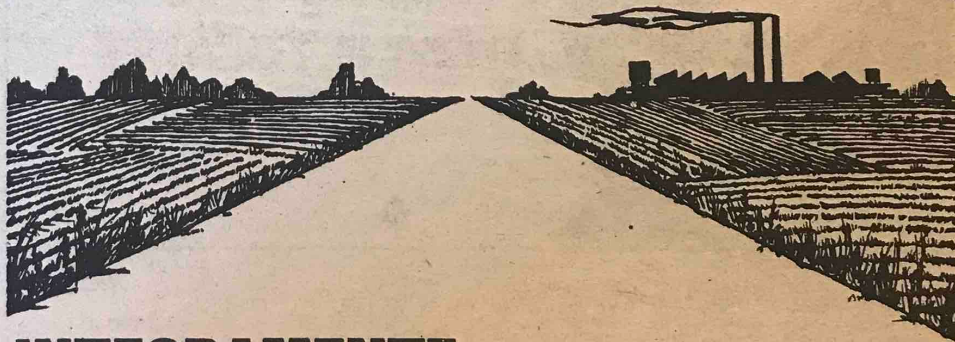
1942. — Se recibe la primera partida de aviones AT-6 y de Curtiss SBC-1, que constituye también el primer material de estructura metálica y tren de aterrizaje retráctil del cual dispone nuestra Aeronáutica Militar.

1943. — Se adquiere, de conformidad con la Ley de Préstamo y Arriendo, material de vuelo para la Instrucción Primaria. Aviones Fairchild PT-19 sustituyen a los Tiger Moth, de origen inglés.

1943. — Por decreto del Ministerio de Defensa Nacional se efectúa el pasaje definitivo del Curso de Cadetes de Aeronáutica que desarrollaba el ciclo de instrucción teórica en la E.M. a la Escuela Militar de Aviación, con el fin de lograr una mejor y mayor preparación profesional de los futuros Oficiales de Aeronáutica y una más estrecha familiarización con el medio en el que deberán actuar, se elimina así, de acuerdo a los nuevos programas, la realización del Curso de Aplicación y en el futuro se otorgarán únicamente los brevets de P.A.M.

1949. — Es autorizado el ingreso a los cursos de jóvenes civiles provenientes de las aulas universitarias de toda la República. Igualmente se forma el curso de N.E.D. Y existe una ampliación de horizontes. La Escuela Militar de Aviación, limitada desde el principio en sus funciones docentes a la formación de Pilotos provenientes de tres armas, incluye un curso de Pasaje de Grado para Teniente 1º y Capitanes, los que hasta 1940 se efectuaban en la Escuela de Armas y Servicio, más tarde se creó el Cuerpo de Alumnos independizándose comple-

URUGUAYOS TRABAJANDO



INTEGRAMENTE URUGUAYA !

CAPITALES URUGUAYOS
DIRECTORES URUGUAYOS
TECNICOS URUGUAYOS
OBREROS URUGUAYOS
AGRICULTORES URUGUAYOS

ASI ES

Rausa

Y CADA TONELADA DE AZUCAR QUE PRODUCE RAUSA, SON DIVISAS QUE EL PAIS ANHORA

VAYA DONDE
VAYA...

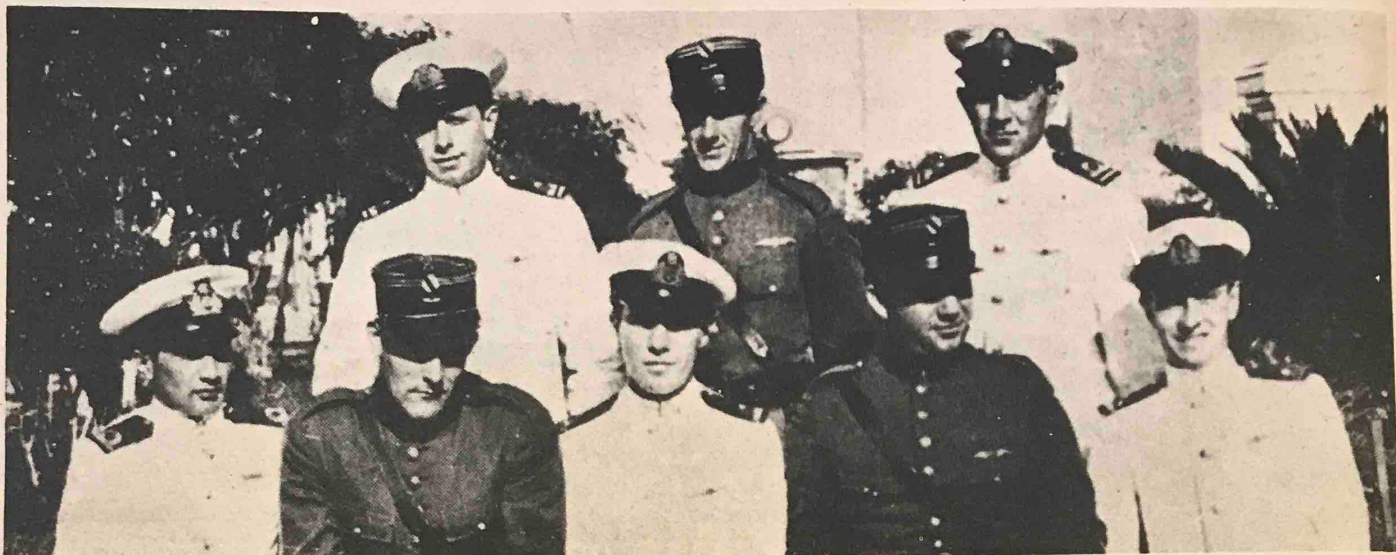
UN VIAJE
INOLVIDABLE

'AUGUSTUS'

• S A N T O S
• R I O d e J A N E I R O
• L I S B O A
• B A R C E L O N A
• C A N N E S
• G E N O V A
• N A P O L E S

INFORMESE en su Agencia de Viajes
preferida o en Buenos Aires 679
Tel. 21 00 97 - 0 28 81 - Montevideo

ITALMAR S.A.



Primera integración de Marineros al Curso de Pilotaje de Oficiales. Sentados de izq. a der.: Guardia Marina Clemente Pradines Brasil; Tte. 1º José A. Baudean; Guardia Marina Horacio Bogarín; Tte. 1º Guido P. Gagliardini; Guardia Marina Julio Foussin. Parados: Alf. de Navío Juan C. Deambrosio; Tte. 1º Ismael Spínola; Alf. de Navío Leopoldo Otero Torrens.

Ford Falcon. Cada vez mejor.



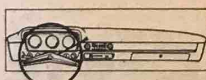
Potencia
Motor de 6 cilindros en línea y 7 bancadas para suave andar, economía y larga vida. Con 116 H.P. a su servicio.

Carrocería Integral
Un solo conjunto de bastidor y carrocería integral, totalmente soldado, sellado y aislado. La estructura autoportante es de máxima solidez y fortaleza, con un proceso de protección: siendo tratada con una solución anticorrosiva, luego recibe dos manos de protector adicional y finalmente las pinturas acrílicas, de acabado brillante o metálico.

Suspensión
Delantera, independiente, a resortes helicoidales de acción lineal. Trasera, de eje rígido unida por dos elásticos semi-elípticos longitudinales. Así se llega al confort para el pasajero, con máximo agarre y óptimo control de manejo. Para los buenos y malos caminos de Argentina y Uruguay.

Trasmisión
Caja selectora de tres velocidades de avance totalmente sincronizadas y marcha atrás, con palanca incorporada a la columna del volante.

Frenos
Sistema de frenos a discos delanteros con servo freno a depresión en ruedas de 14", respondiendo a las exigencias más severas.



Interior

Tablero totalmente acolchado, instrumental anti reflejo de rápida lectura. Volante ubicado para más facilidad de manejo, con nuevo diseño de la columna de dirección. Controles de calefacción y desempañador funcionales.



Espacio

Amplitud para sentirse cómodas 6 personas. Con más lugar entre los asientos delanteros y traseros.

Exterior

La elegancia pura. Línea señorial. Faros cuadrados, luces de posición envolventes (visibles desde el costado), grandes luces ovoidales traseras, de seguridad total. Este es el Falcon. Pensado a lo grande. Con todas las buenas cosas de Ford.



Ford Falcon.
Creador de confianza.



Cada concesionario Ford puede introducirlo en esta máquina perfecta. Déjese llevar por este impulso.

tamente de la Escuela Militar, concretando el ciclo de formación de Alf. de Navío, PAM y NRD.

Posteriormente, los cursos de Pasaje de Grado existentes en la E.M.A. para oficiales fueron transferidos a la E.C.E.M.A., al desarrollar éstas las funciones propias de su misión.

1953. — Y el día 4 de ese año entra también en la resena, porque entorces se institucionaliza la Fuerza Aérea. Conjuntamente con el ingreso de S.S.O.O. como PAM y NRD, el desarrollo demandó paralelamente la formación de Oficiales (TE) para integrar el Cuerpo Terrestre.

1958. — Es el momento inicial en el cual comienzan a egresar Oficiales (TE) del Instituto a través de los Cursos de Pasaje de Grado de Sargentos 1º y Sub-Oficiales Mayores (TE) y Alf. de Navío (TE), los cuales pasan de inmediato a las distintas especialidades a las que como idóneos pertenecían.

Cinuenta y siete años corrieron desde el 20 de noviembre de 1916, y la permanente conquista del espacio por el hombre sabe de hitos que a todos nos asombran. Hay mojoneros de luz, tiempo de aventura y nombres a custodiar por siempre.

Hoy más que nunca la Fuerza (que todavía es nueva) crece, se desarrolla y perfecciona día a día, hora tras hora, tratando de armonizar con el ritmo impuesto a la técnica para vivir no ya al minuto, sino al segundo, con referencia al medio aéreo y a los vehículos que, cada vez más precisos, veloces y eficientes, transitan por esta nueva era a velocidad supersónica. Sus integrantes han aceptado con limpieza fe de orientales, ese desafío a la imaginación, inteligencia y voluntad creadora para seguir insertos en la realidad de asombros renovados de la aviación que constituye para el mundo el gran medio de comunicaci.n.



Cap. José Luis Ibarra, aviador militar, poseedor del 1er. Brevet uruguayo, fotografiado al lado de la cola del avión "SPAD VI".

CERAMICAS DEL SUR

La más amplia gama de
colores vitrificados

- TEJAS PLANAS
- TEJAS COLONIALES
- PLACAS
- PLAQUETAS
- MATERIALES HUECOS

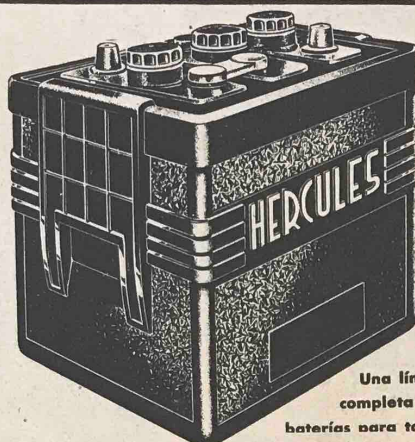
CERAMICAS DEL SUR

Arenal Grande 1532 — Tels. 41 63 31 - 32

Planta Industrial:

Carretera Colonia Kmt. 37,600

L.A. 31 de Marzo 4496



BATERIAS HERCULES

*Primeras en rendimiento
Para automóviles, camiones,
ómnibus y tractores*

Una línea
completa de
baterías para todos

DURAN MUCHO... MUCHO MAS

MANUEL GUELFY Y Cía. S. A.

Avda. Agraciada 1777/89
Tel. 91 64 64

Vilardebó 1157
Tel. 2 56 51

y ahora el sistema

IBM/370



- TECNOLOGIA BASADA EN TRANSISTORES DE EFECTO DE CAMPO DE TIPO SEMICONDUCTORES METAL-OXIDO
- CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO REMOTO A TRAVES DE LINEAS DE COMUNICACION
- TRADUCCION DINAMICA DE DIRECCIONES QUE PERMITE UNA MEMORIA VIRTUAL DE 16 MILLONES DE BYTES
- COMPATIBILIDAD CON EL SISTEMA IBM / 360
- NUEVAS UNIDADES DE ALMACENAMIENTO DE DISCOS, DISEÑADAS PARA PERMITIR GRANDES BASES DE DATOS EN LINEA
- FAMILIA COMPATIBLE QUE PERMITE CRECIMIENTO MODULAR

IBM / 370: EL COMPUTADOR DE HOY PARA EL MAÑANA - IBM DEL URUGUAY S. A.

LAS CRONICAS EVOCADORAS

El 19 de Julio de 1916, Escribía "EL PLATA"

El Raid Buenos Aires - Montevideo, realizado por el Teniente Juan M. Boiso Lanza el 18 de julio de 1916, dos horas después que el de Esteban Cristi.



El Tte. Boiso Lanza, momentos después de aterrizar en Montevideo, luego de realizar la travesía del Plata Bs. As - Montevideo el 18 de Julio de 1916 en su avión Castaibert.

SE había anunciado que el aviador uruguayo Teniente Juan Manuel Boiso Lanza, realizaría ayer la travesía aérea del Río de la Plata. Y el anuncio tuvo la propiedad de suscitar en el espíritu público hondo interés y verdadera ansiedad no solo porque tal proeza se cumpliera, felizmente —ya que implicaría un nuevo triunfo para la aviación uruguayo, sino también por presenciar el aterrizaje del hábil aviador, como remate de la hazaña. Por ello fue que la enorme masa de público congregado en el Hipódromo de Maroñas, punto que debía ser terminal del raid, se preocupara menos de las incidencias hílicas y diera atención preferente al momento en que debía aparecer en el espacio el aeroplano del Tte. Boiso Lanza.

Y las miradas buscaban en los aires en una expectativa tanto más intensa cuando más se aproximaba el instante fijado para la llegada. Pero en esta misma ansiedad que dominaba a los concurrentes al Hipódromo y más propiamente hablando a todo el público montevideano pedía reconocerse la confianza que se abrigaba respecto del éxito que debía coronar la arriesgada empresa. Tal confianza no se vio defraudada. Y en efecto: próximamente a las 2 y media de la tarde el piloto aviador Boiso Lanza, acompañado de varias personas llegaba en automóvil al Hipódromo de Maroñas donde la concurrencia al ver lo, prorumpió en largos y entusiásticos aplausos.

La hazaña estaba realizada con toda felicidad. Pero en la ciudad no se tenía aún noticias de ella y esto que el público buscaba en todas

las fuentes precisas y ciertas la información, noticias que satisficieran su legítima expectativa. De ahí que ante nuestra casa se congrega un gran número de personas deseadas de saber si se había efectuado el anunciado vuelo a través del río y de tener en este caso detalles de la hazaña. Por nuestra parte inútil es decirlo, tratamos de complacer la natural avidez pública por medio de informes que a medida que íbamos recibiendo íbamos en nuestros pizarrones.

RAID BOISO LANZA LA PARTIDA

Aproximadamente a las 12 y media p.m. recibimos ayer de nuestro corresponsal en Buenos Aires un telegrama concebido en los siguientes términos: "Buenos Aires, Julio 18. —

A EL PLATA. El aviador uruguayo Boiso Lanza salió del Aeródromo de Villa Lanza a las 12 a.m. con destino a esa. En dicho aeródromo lo despidieron gran número de personas. Entre ellas estaba el presidente del Aero Club Argentino Sr. Marías y el Secretario de esta Institución el Teniente de Fragata señor Moreno y el aviador Castaibert". Como era natural transmitimos inmediatamente al público aglomerado ante nuestra casa esta noticia, que fue desde luego recibida con verdadero júbilo.

EL TRAYECTO

Atentos al telegrama precedente nos pusimos en comunicación con todos nues-

tros corresponsales en el trayecto de la Colonia a Montevideo, con el fin de que nos informasen respecto del desarrollo del viaje en caso de que a ellos les fuera posible.

Sin embargo como el aviador Boiso Lanza escogió la vía más directa para efectuar el viaje, el aeroplano no fue visto desde ningún punto comprendido entre la capital y la Colonia, pues las comunicaciones que se refieren al paso de un avión por esta localidad y otras aludían al Alf. Cristi, que venía en su Blériot escapado de la Argentina.

El piloto Boiso Lanza se proponía batir el récord de velocidad aérea sobre la travesía del Río de la Plata y su propósito se vio cumplido, pues que empleó en la travesía el notable tiempo de una hora y veintidós minutos. De su llegada, naturalmente no tardamos en tener informes, pues unos momentos después de las 2 de la tarde recibimos aviso que el aviador Boiso Lanza había descendido en el campo de maniobras del Regimiento de Blandengues 1º de Caballería. El aterrizaje realizado en ese punto, fue algo violento y determinado como consecuencia de una pequeña avería sufrida por el aparato. El Campo de maniobras del Regimiento 1º era el actualmente ocupado por el Cilindro y el Museo Aeronáutico. Pero dejemos al propio aviador el relato de la forma en que realizó su viaje y su aterrizaje.

HABLA EL AVIADOR

El Teniente aviador Boiso Lanza relata del siguiente modo la travesía del Río de la Plata y su descenso. Eran las 12 horas argentinas cuando salió de Villa Lanza. La partida fue felicísima aunque tenía en contra el viento. Traté enseguida de ganar altura y me elevé a 1.800 metros. A esa altura encontré entonces hasta mi llegada a Montevideo.

El frío era intensísimo. El aire penetraba por los intersticios de las antiparras molestándome los ojos. Tenía las manos heladas y casi rígidas. Me había aferrado al volante y así inmóvil y atento a pesar del aire que realmente cortaba; permanecí hasta el descenso. A la 1 de la tarde siempre por la hora argentina avisté el Cerro, enfilé rumbo a él. Ya sobre la ciudad quise recorrerla antes de descender. Volví hacia el Hipódromo

cuando sobre el Cuartel del Regimiento de Blandengues, noté que el caño de goma que conectaba el depósito de aceite con el motor se había desprendido. De aquello podía resultar un grave accidente. Ya el motor comenzaba a recalentarse. No había pues momento que perder. Y bajé entonces, por debajo mio se extendía la plaza de armas del cuartel. Un grupo de soldados que presenciaban el descenso, vinieron a encontrarme poniéndose frente al aparato.

Desvié con un golpe seco del volante y fui a dar contra una casilla de madera. El aparato resultó con ligeros desperfectos, en las alas. En cuanto a mí sufrí una ligera erosión en el labio superior. Aterricé a la hora 1 y 22 precisamente por mi reloj. Las 2 corta diferencia, con la hora uruguayo. Por lo demás el aparato que usé fue uno que puede considerarse sin disputa el más veloz de Sud América. Es un Castaibert con motor Gnome de 100 H.P.

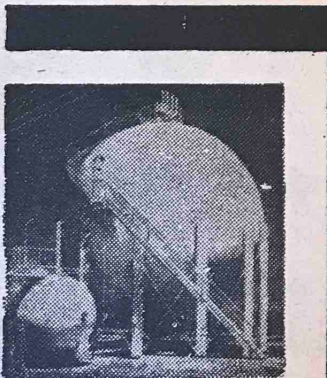
La camiseta que traigo fue de Carros. Ahora la uso yo y creo sin ser supersticioso, que ella me comunica suerte en mis empresas. Y esta medalla — señalando una que llevaba — me la dió pocos minutos antes de partir el Sr. M. Barrios Vivot, secretario del Aero Club Argentino, para que la conservara en recuerdo suyo. La medalla reproduce la lámina que se colocó en la tumba del malogrado Newbery. Hasta aquí las palabras del aviador Boiso Lanza.

Según lo dijimos antes el aviador Boiso Lanza llegó en automóvil al Hipódromo próximo a las 2 y media de la tarde. Allí fue recibido por el Ministro de Guerra, Sr. Sánchez, a quien hizo entrega de una carta del General Allaria, Ministro de la Guerra en la Argentina. De inmediato entre aplausos unánimes recorrió el aviador Boiso Lanza al local del Hipódromo, hasta las tribunas populares y de ella se saludó la llegada del valiente piloto y en elocuentes discursos el Alferez Tydeo Larre Borges y el señor Luis E. Azarola Gil, le dan la bienvenida. Mientras se desarrollaba este acto de homenaje el Teniente Sáenz Lecuena, previa autorización del Ministro de Guerra, realizó en su aparato algunos vuelos sobre la pista del Hipódromo. Más tarde la Comisión Directiva del Jockey Club ofreció al Teniente Boiso una copa de champagne, que se sirvió en la planta baja del Palacio de Socios.

Por sus características  el

SUPERGAS

es especialmente indicado para variadas aplicaciones comerciales e industriales



- * Alto poder calorífico
- * Versatilidad y facilidad de control.
- * Autonomía operacional
- * Facilidad de reserva
- * Bajo costo inicial en las instalaciones de aprovechamiento
- * Ausencia de contaminantes en los productos de combustión
- * Sencillez y economía de mantenimiento de quemadores, controles y accesorios

DEPARTAMENTO TECNICO

ACODIKE
Supergas S.A.

SUAREZ 3020 Y ASENIO
TELEFOS. 2 49 75 - 20 77 86 - 20 78 32

Mercedes-Benz

Autobuses urbanos e inter-urbanos

La marca de mayor rendimiento en el trabajo y de bajo costo de adquisición.



CONSULTE...

UNOS REPRESENTANTES

AMBROIS & CIA. S.A.

25 DE AGOSTO JUNCAL TEL 9163 41
con agentes en todo el país

AMPLIO STOCK DE REPUESTOS
SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO

Qué Clase!



LA PUBLICIDAD

CUANDO "ATREVERSE" CON EL ATLANTICO YA ERA UNA HAZAÑA

En 1927 los hermanos Larre Borges, Ybarra y Rigoli conmovieron a la opinión pública mundial, porque volaron para tocar la gloria, no ignorando que lo fatal estaba en el reverso de la medalla.

CUANDO los nuestros pensaron atravesar por el cielo el Atlántico Sur las tentativas de vuelo habían sido sólo cuatro y la única que había tenido éxito quedó en la historia de la aviación mundial. Fue la de Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, que enfilaron la proa del "Plus Ultra" no únicamente a la distancia, sino hacia una hazaña que nos sigue sacudiendo cuando pensamos en la época y sus medios.

Cuando nuestros cuatro gigantes de las técnicas nuevas y el absoluto coraje oriental estaban por salir de la Patria los italianos De Pinedo, Del Frete y Zaccetti, efectuaron con tío éxito el cruce Atlántico.

LOS PLANES Y LA REALIDAD

Se imaginó lo ideal, pero a este país, que no es tan pobre como algunos creen, no le alcanzó muchas veces el dinero para los grandes intentos, pero de todos modos nunca nada se deja de emprender y la generosidad vale bastante, aunque aquella vez no alcanzó para que el intento tuviera los términos en los que se proyectó.

El itinerario inicial del temerario proyecto partía de Montevideo, para llegar a Europa por la ruta inversa a la seguida por Franco. Se continuaba hasta Japón por la costa sur del continente y de allí pasan-

do por las Islas Cúrtiles se arribaría al Sur del Continente americano en el norte de Canadá, continuándose por la costa hasta San Francisco, punto final de la primera gran etapa. Mientras la segunda etapa se comenzaría con un nuevo avión, dado que lo precario de las construcciones aeronáuticas determinaban un uso muy limitado de las máquinas.

Deslumbrante! Pero, hubo que limitarse. Un Comité formado en el país para apoyar el vuelo de tan largo alcance determinaron cambios y finalmente el raid, tuvo que comenzar en Italia, Marina de Pisa.

UNA "CASCARA" DE NUEZ PARA LOS CIELOS

Eso podría ser considerado aquel hidroavión: un Dormier Super Wal construido en los talleres italianos de Marina de Pisa, equipado con dos motores franceses Farman de 12 cilindros y de 550 HP. cada uno. La aeronave podría desarrollar una velocidad de 175 kilómetros por hora con autonomía para 20 horas de vuelo y su carga normal se fijaba en 4 mil kilogramos. El equipo se completaba con un aparato radiotelegráfico de construcción francesa.

Toda la preparación había llevado casi un año... y el 20 de febrero de 1927 la forja empezó a ser verdad, noticia, estre-



Tydeo Larre Borges, José Luis Ibarra, Glaucio Larre Borges, José Rigoli (Mecánico), los cuatro tripulantes del hidroavión "Uruguay" en foto obtenida en Marina de Pisa antes de la partida.

micimiento, cuando el entonces Mayor Tydeo Larre Borges con los Capitanes José Luis Ibarra y Glaucio Larre Borges y el mecánico José Rigoli partieron del solar italiano.

Con felicidad llegaron a Málaga donde recibieron el saludo de Franco y Ruiz de Alda y como en el punto de partida hubo abrazos de uruguayos y de hermanos compañeros de la aventura del aire que con ellos cobraba cartas de ciudadanía mundial.

Después... Casablanca y allí una forzosa estadía de varias jornadas porque hubo que reparar el equipo radiotelegráfico, detenido en forma tan inexplicable que "su responsable" la compañía francesa envió a sus dos mejores técnicos para descubrir la "asombrosa falla" dos cables pelados que pasaban debajo del tanque de la gasolina.

Finalmente el 2 de marzo el Uruguay partió hacia Las Palmas, pero... no había de llegar a destino.

EL PUEBLO EN MONTEVIDEO SE OPONE AL CARNAVAL

La noticia sacudió a los montevideanos. Los cuatro uruguayos de lo que se consideraba una gente del coraje o una osadía suprema, o un intento superior de vencer a la naturaleza, habían desaparecido.

Y esa noche cuando el "corso" se iba a iniciar casi al llegar a la actual Casa de Gobierno el pueblo se opuso a que el Carnaval, entonces preparado con todo esplendor entrara a dominar con su color y su algarabía. Manos anónimas, benditas manos de orientales sensibles, detuvieron los caballos del carruaje que iba a conducir a Lametz, el pintoresco marqués de las Cabriolas, y lo único que importaba era "saber algo" sobre aquellos señores de la conquista del espacio.

Un día y otro corrieron sin noticias.

LA SOLIDARIA BUSQUEDA

El Gobierno reclamó de sus representantes en el extranjero que hicieran gestiones en España, Francia y Portugal para que cooperaran en la búsqueda. Francia envió un buque de guerra, España al cañonero Bonifaz. Se tenía presente que tres años antes Franco había permanecido perdido en esa ruta, había permanecido 24 horas sobre las aguas. La compañía Francesa Latecoere instruyó a los pilotos de la línea Casablanca-Dakar para que reconocieran cuidadosamente la ruta. Vanos fueron los intentos de establecer contacto radiotelegráfico con el Uruguay intentados desde Las Palmas, Casablanca, Cabo Gaby Cádiz, Hidroplanos... aviones... el transporte Forfait y el Vaneu se dieron a cubrir distintas rutas, pero el 4 había crecido la angustia y quedaron guardias nocturnos en las estaciones radiotelegráficas de España, con hombres que con la misma ansiedad de un mundo conmovido estaban atentos al más mínimo mensaje. Saló la escuadri-

lla Atlántida y Portugal ordenó al aviador Sarmiento Boira que se sumaran al intento de rescate.

Y LLEGO LA ESPERANZA...

El 3 de marzo Mermoz y Ville a unos 100 kilómetros de Cabo Gaby avistaron ciertos elementos heteroclitos. Volaron hasta 4 metros sobre los mismos y se comunicaron con la Compañía Latecoere.

Se ordenó a los pilotos postales Riguelle y Guillemet sobrevolar el lugar y el 4 telegrafiaron al Bonifaz que habían localizado el hidro. Los pilotos franceses encontraron el "Uruguay" completamente destruido, pero el intérprete que iba con ellos dialogó con los moros y supo que estaban sanos y salvos pero prisioneros.

Y AQUÍ FUE EL JUBILO...

Mientras allí se iniciaban las difíciles gestiones para el rescate, porque había antecedentes sobre el trato dado a pilotos de la línea Casablanca-Dakar, en nuestro país se rompió la tensión de los días de angustia. Distintas manifestaciones se dieron a las calles y hasta hubo interrupciones en el tránsito y se llegó hasta la embajada de Francia a expresar agradecimiento.

Mientras tanto el gobierno español intervino y finalmente: el éxito, y la seguridad de que los cuatro uruguayos volverían nativo lar.

Largo sería contar la odisea que conocimos después. El valor desplegado y el ingenio puesto para amenizar... luchar luego contra las embravecidas aguas y llevar el avión hasta la difícil costa. Durísima lucha por salvar la vida y un cansancio tremendo al llegar a la arena, donde ni descansar pudieran porque pronto iban camino de las tiendas de sus captores, que al principio pensaron quitarles la vida, confundidos con europeos con los cuales sostenían una larga lucha...

AL FIN LOS DEL "URUGUAY" EN SU TIERRA...

El 8 de abril de 1927 Tydeo Larre Borges, su hermano Glaucio, Ibarra y Rigoli, estuvieron en nuestro puerto: el pueblo. Todos sabían que aquello, aún cortado por la fatiga tenía sensación de hazaña.

Tal vez ahí sintieron la emoción más intensa. Superar a las horas aquí en las cuales advirtieron que los tubos de acero del "Uruguay" se habían roto y tenían que amenizar forzosamente pero el mar era un imponente enemigo donde el avión con la proa levantada tendría que sumergirse fatalmente... y solo restos llegarían a la costa, para alcanzar la cual el esfuerzo final fue a nado...

Peró, la hazaña fue cumplida y las banderas de cielo de la Patria saludaron a los héroes del espacio que forjaron tocadas por la historia y la gloria.

ESTE COCHE ES MONEDA DURA



Con sólo comprar VOLKSWAGEN, ya estará haciendo una gran inversión. La más segura. Y no tiene que inmovilizarla. Con VOLKSWAGEN puede hacer circular a sus pesos y disfrutarlos. Y siempre los seguirá teniendo.

Por eso es la mejor inversión. Y con doble garantía: VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. y SILVA Y ROCCA S.A., para que tenga la tranquilidad extra de contar con un completísimo servicio: BIEN VOLKSWAGEN.

Concesionario:

Silva y Rocca s.a.

su meta  Volkswagen

CERRO LARGO Y CONVENCION



TECHINT
COMPANIA TECNICA INTERNACIONAL
S. A. C. I.

Construcción de Obras Públicas

Los campos en que actúa TECHINT pueden resumirse en:

- I) Industria sidero-metalúrgica
Industria del petróleo y derivados
Industria química
Industrias varias
Líneas de transmisión, de alta, media y baja tensión, subestaciones
Servicios telefónicos
- II) Oleoductos, gasoductos y servicios anexos
- III) Centrales eléctricas
- IV) Obras públicas
Obras viales

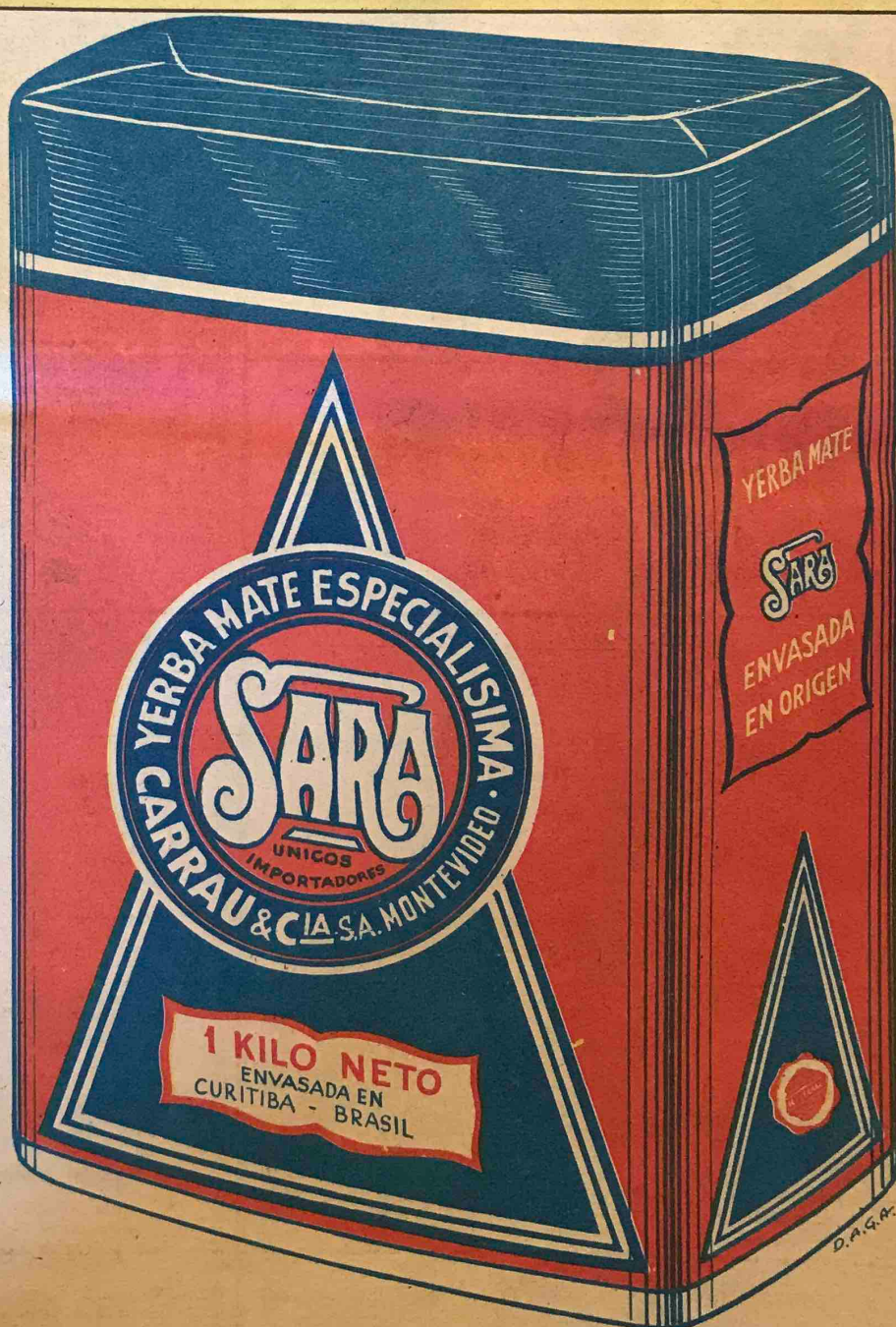
TECHINT posee la experiencia y capacidad financiera para manejar proyectos de gran magnitud, incluyendo los estudios preliminares, diseños, ingeniería y planos, compras y despacho de materiales por cuenta de los clientes, supervisión de la construcción, montaje y puesta en marcha, sea por contratos parciales o como Contratista Principal para la totalidad de la obra.

Desde 1918 una Presencia Tradicional en Nuestro Diario Vivir

**UNA SOLA
CALIDAD Y
UN SOLO
SABOR DE
"SARA"
LA YERBA
N.º 1**

**Importadores Exclusivos:
CARRAU & CIA. S. A.**

**Avda. CENTENARIO 3444
TELEFONO 58 67 51
MONTEVIDEO**



CUANDO Buenos Aires, primera etapa y un pequeño des- perfecto, pero el gran asombro de los mecánicos porteños cuando se enteraron de que en su sueño de horizontes había unido Berisso, que eligió como compañeros a Otero y al mecánico Moll.

Buenos Aires - Santiago en vuelo directo y sin re- bastecerse de combustible pa- ta atravesar los Andes, era hazaña nunca intentada has- ta entonces.

Más allá del macizo cor- dillerano, en el Aeródromo de la capital chilena entre los que esperaban estaba el embajador Martínez Thedy y los que estaban a cargo del campo, le dijeron que era absurdo esperar que con esas máquinas los uruguayos pudiesen cumplir su propósito.

Sin embargo, otra vez la fe oriental, se quedó... esperó, mientras los demás no creían y los chilenos en lo que con- sideraban inútil gesto de cor- tesía hicieron volar algunos aviones en búsqueda de los uruguayos, pero pronto re- tornaron a la pista. Pero, en el cielo del atardecer, pa- raron volando del nuevo mi- lagro, mensajero del espíritu uruguayo el "Montevideo" se recortó sobre el cielo de San- tiago.

Se había cumplido el pri- mer vuelo directo Buenos Aires - Santiago.

LAS DURAS ETAPAS

Los tres tripulantes del avión habrían de relatar con el tiempo las alternativas singulares del viaje. Para Moll el cruce andino fue más tranquilo de lo esperado. Pe- nosa fue en cambio la eta- pa hasta Antofagasta y lue- go Arica sobre impresionan- tes desiertos donde afloran muchas manchas de co-

bre y se abrían enormes gar- ranas, soportando la máqui- na, endeble, los sacudimen- tos de las diferencias de pre- sión. Saltaron a Lima y abordaron en Tumbes el norte de Perú.

De allí el salto estaba fi- jado hasta Cali, en Colom- bia.

PERO... EL AVION FUE UNA HOGUERA

Habían abandonado la cos- ta, su guía hasta ese momen- to. Se internaron en Ecua- dor en medio de espesas nu- bes, sin advertir jamás la tierra del país amigo. Y cuando entraban en Colom- bia vieron humeante el mo- tor, que se recalentaba rá- pidamente, porque una bom- ba de aceite había dejado de funcionar y el incendio era inminente.

La única posibilidad de salvación: aterrizar. No sa- bían con exactitud dónde estaban porque entonces no existían los aparatos de na- vegación y ni siquiera te- nían un aparato de radio.

No querían achicharrarse en el aire y Berisso comenzó el descenso. Atravesando nu- bes llegaron a ver cerca del suelo lo que les esperaba: selva y nada más que selva.

Pero, se agotaba el tiempo porque el humo del motor aumentaba visiblemente... un claro... una choza de in- dios y ni la más mínima va- riación en Berisso que en- fió el avión hacia el lugar porque apremiaba aterrizar.

Excelente maniobra, fue la calificación de los com- pañeros del piloto, aunque por lo reducido del espacio el avión terminó su carrera con- tra un árbol.

Todos fueron despedidos de la máquina. Otero ileso. Berisso con un golpe en la

cabera. Moll no podía ni le- vantarse ni caminar. Des- pués se sabía que lo suyo era fractura de la articula- ción del cuello del fémur.

Y los segundos empezaron a correr contra ellos. Beris- so y Otero corrieron hacia el avión, para salvar por lo me- nos las armas que tanto imaginaban precisar en me- dio de la selva. No llegaron. El avión estalló.

Conservaba mil litros de gasolina y la llamada se elevó, gigantesca, por en- cima de los árboles. Las balas de las armas estallaban y algunas picaban cerca de Moll, quien fue alejado in- mediatamente del peligro.

Buscando Nueva York, un Avion Uruguayo Estallo' en la Selva

Temple de uruguayos y la eterna fama de teme- rarios de los nuestros, confirmaron Cesáreo L. Berisso, Rogelio Otero y Dagoberto Moll, cuando el 17 de marzo de 1929 salieron a bus- car Nueva York con un Breguet 14, pequeño y frágil, bautizado "Mon- tevideo".

Y... SURGIERON LOS INDIOS

De todos los sitios empe- zaron a surgir minutos des- pués del estallido y el fuego. Un indio viejo fue el prime- ro que se acercó. Otero dijo en español la única palabra que aquéllos conocían: "AMI- GO"... La repitió el viejo indio con satisfacción y les ofrecieron una canoa.

Allí estaba el río y la de- sembarcadura se fijaba en la costa del Pacífico, la idea fue emprender el viaje de inmediato, pero los conduje- ron a la tribu central donde los recibió un cacique pinta-

trajeado. Todos gritaban al- rededor de los tres urugua- yos, que para ellos habían surgido de las llamas y po- dían ser "los demonios del fuego".

Retornó la fiesta que ha- bían interrumpido cuando el estallido y el cacique, aunque algo envuelto en el alcohol los trató muy bien pronunciando algunas pala- bras en español.

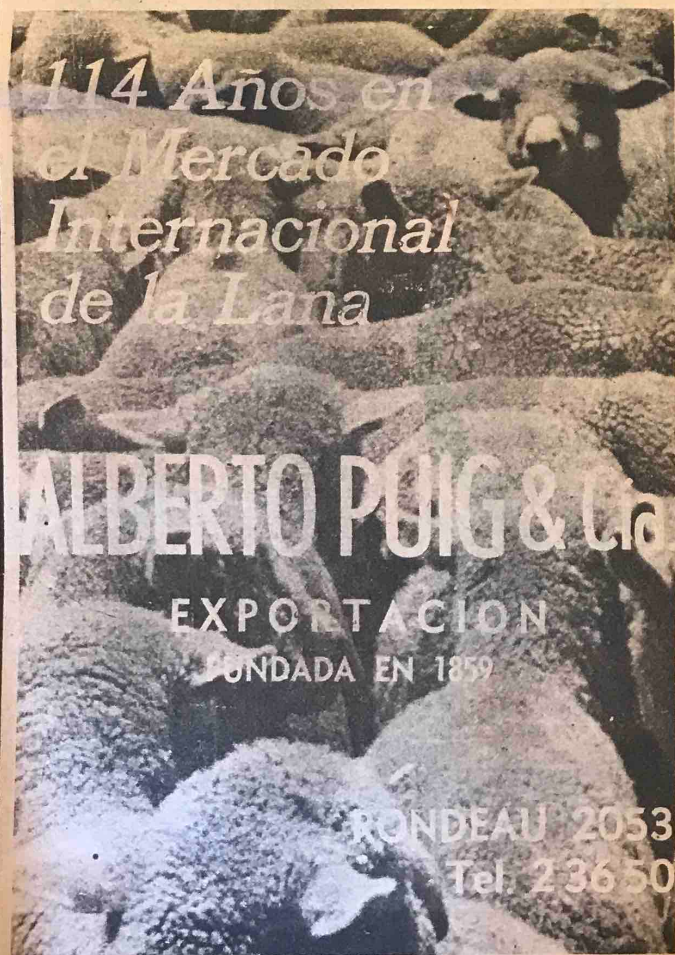
Moll, que inmobilizado per- manecía en una cama sólo se tranquilizó cuando es- cuchó que el cacique repetía: "Gente valiente".

Como no demostraron nin- guna intención de devolver- los a la civilización y los

días corrían corrían Otero tomó la decisión de partir. No hubo oposición y la ca- noa empezó la navegación que sería penosa y lenta, acompañados por algunos indios que les ofrecían como único alimento bananas ama- sadas y cocidas, pero en tan deplorables condiciones de higiene, que el hambre era preferible.

EL FINAL DE LA AVENTURA Y UN PERSONAJE INSOLITO

Llegaron, canoa mediante, a un poblado llamado Te-



114 Años en el Mercado Internacional de la Lana

ALBERTO PUIG & Cia

EXPORTACION

FUNDADA EN 1859

RONDEAU 2053

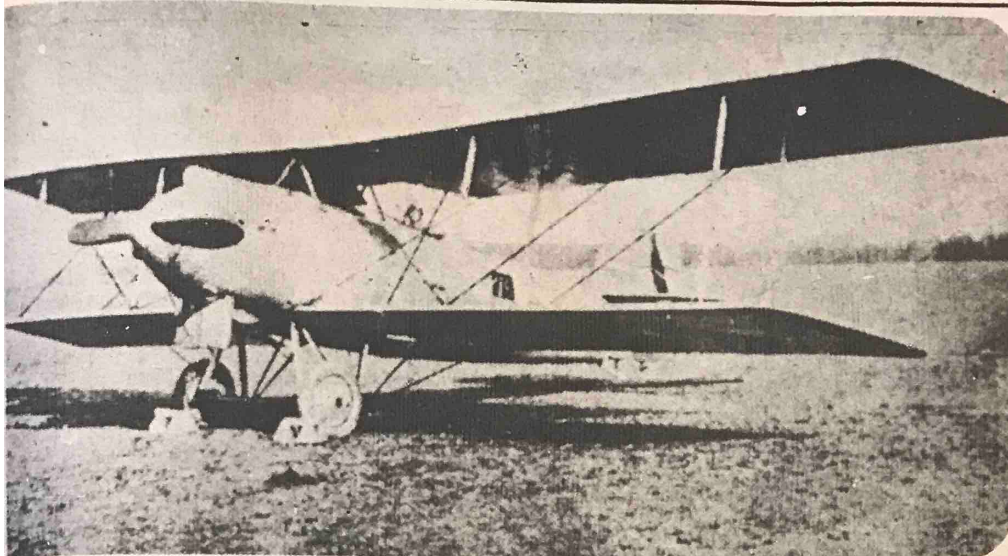
Tel. 236 50



maestro CUBANO

MARIANO MORENO 2512

TELEFS. 58 37 83 - 58 70 12



rembi, donde bajó Otero.

Habló con los indios y le informaron que para pedir relevo de las canoas había que solicitarlo al "Hermanito".

Pronto supo quién era el personaje. Lo llevaron a una choza donde dormía la siesta y cuando vio al uruguayo se estremeció: creyó que era un miembro de la policía colombiana, porque el "Hermanito" era un evadido de Cayena. Vestía una grotesca sotana azul y embaucaba a los indígenas haciéndose pasar por un sacerdote. Los tenía dominados a todos y Otero comprendió que para llegar con vida al Pacífico tendrían que llevar al "Hermanito" ofreciéndole buena paga y garantías de libertad.

Así fue y el próximo punto

fue Tumaco, una isla junto a la desembocadura del río, donde enyesaron a Moli, aunque lo hicieron tan mal que lo dejaron con dificultades para toda la vida.

Ah... y queda algo más sobre el "Hermanito": apenas pisó tierra lo detuvieron. Pero los uruguayos cumplieron su promesa y le fue asegurada la libertad y el retorno a su tierra.

Un mes se esperó en la isla hasta que Moli se recuperó, pero ya aquí había quedado atrás el temor y todos vibraban en una alegría que a veces se transformaba en tremenda emoción. Los habían considerado muertos y sin embargo estaban sonriendo en la vida, luego de una de esas aventuras que amplían los horizontes de la grandeza humana.

Como el viaje... el fuego en el avión... la aventura en la selva... la supuesta "muerte" y la "resurrección", el arribo a Montevideo donde el júbilo fue total, también forjó historia en el tránsito de las alas uruguayas en permanente despegue de progreso.

Breguet 14, bautizado "Montevideo 2"

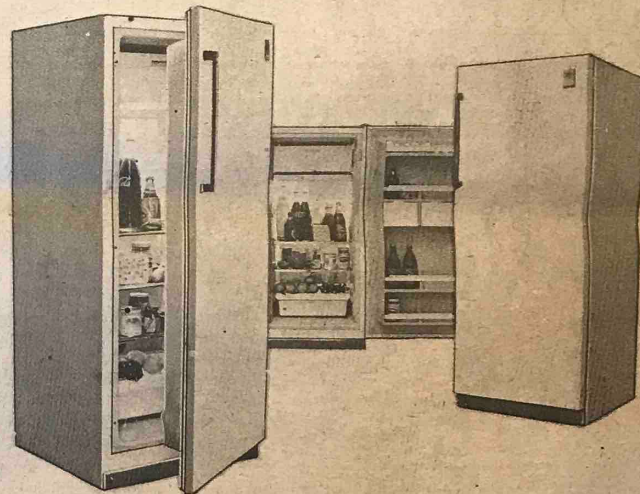


El Uruguay festeja hoy, con orgullo, el 57 aniversario de la fundación de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Su conmemoración consagra el mensaje de su ejemplar trayectoria que integra nuestros más caros valores morales.

COPSA

Se terminaron las dudas



La Nueva Línea Dimensional General Electric contempla todas las necesidades...

Con la incorporación del modelo "mediano" el RDL 10, General Electric completó su Línea Dimensional y terminó definitivamente con las dudas. Ahora Ud. puede decidirse por el mejor refrigerador, con la seguridad de encontrar siempre el tamaño adecuado a sus necesidades.

Visite al Distribuidor de su zona y conozca los 3 modelos de la Nueva Línea Dimensional... ¡Uno es el suyo.

NUEVA LÍNEA DIMENSIONAL 

GUILLERMO KRAFT del URUGUAY S. A.

desde 1864 en el Río de la Plata

Avda. AGRACIADA N° 2083

Teléfono: 2 48 08

- Ficheros Rotativos KRAFT
- Máquinas Protectoras y numeradoras "VINCIGUERRA"
- Máquinas de valores "FRANCOTYP"
- Máquinas Registradoras "SWEDA"

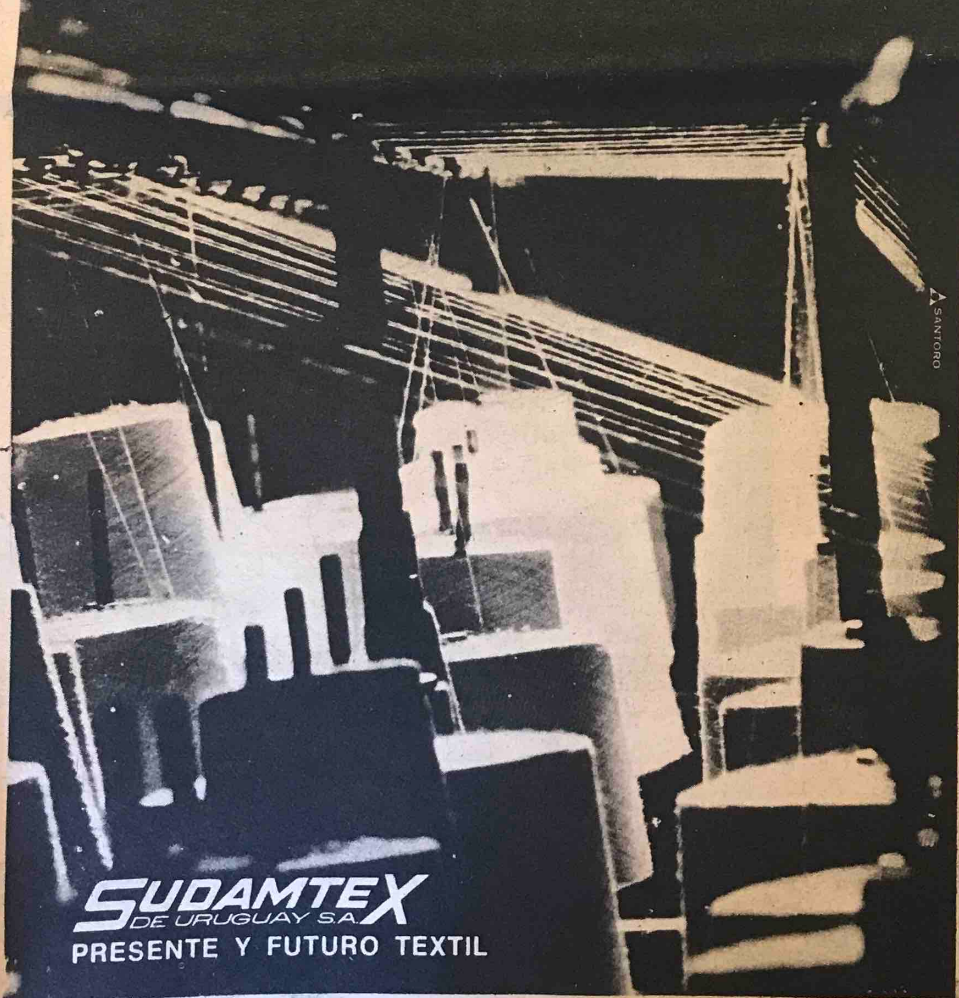
Sobre Lima en su Cuarto Aniversario Alas y Poesía del Uruguay



Fotografía tomada con motivo del viaje de que dan cuenta estas páginas. A la derecha el entonces Cnel. de Aviación Cesáreo L. Berisso, a la izquierda el Comandante de Ingenieros Edgardo Ubaldo Genta, ambos Generales actualmente; y sobre ellos el ala de tela que cruzó dos veces los Andes.

el progreso se viste con progreso

Cuando una industria produce pensando en la comunidad y en la superior calidad de sus productos, esa industria es un ejemplo. Sudamtex de Uruguay es ejemplo dentro de la industria textil.



SUDAMTEX
DE URUGUAY S.A.
PRESENTE Y FUTURO TEXTIL



A ciudad de Lima iba a festejar con alborozo de toda América el cuarto centenario de su fundación en enero de 1935.

"Hacia la tierra peruana, se tenderían las alas fraternas de todas las patrias hermanas del continente colombiano. Uruguay no podía estar ausente en los festejos que la ciudad opulenta de edad, de gloria y de civilización se preparaba a cumplir recordando los cuatrocientos años de su nacimiento".

Eso escribió Juan Carlos Pedemonte, agregando:

"Un avión militar uruguayo debía alistarse. Y dos tripulantes charrúas, gente de armas ambos, el uno piloto y el otro poeta, volaría a través del mar y de los ríos, de los desiertos y del Ande, para dejar caer un mensaje de adhesión a la celebración limeña. Un mensaje fraterno sintetizado en un verso.

Para dejarlo caer desde el cielo de Lima, Cesáreo L. Berisso tendió las alas y Edgardo Ubaldo Genta puso el acento lírico a la empresa.

Uno, guió la máquina. Y el otro escribió el poema.

POR SOBRE LOS CONTRATIEMPOS: EL ESPIRITU...

Había un aparato inicialmente destinado al vuelo: el "Montevideo". Imposible utilizarlo por deficiencias mecánicas.

Con plena conciencia de responsabilidad se midieron todas las posibilidades y las máquinas se estudiaron en detalle y la conclusión fue, luego de mucho pensar, discutir y calcular que solamente tenía posibilidades de éxito un triplaza francés, monomotor y de tela, como eran los aviones de la época.

La cordillera era un desafío y antes de partir hubo que agotar recursos para vencerla, pensando superar los cinco mil metros de altura. El equipaje mínimo y ni soñar con llevar un mecánico. Pero, fue posible.

EL SALUDO A LIMA

Y Juan Carlos Pedemonte recuerda que todo fue en este raid, prisa y contratiempos, sin embargo el vuelo se emprendió. "Y los dos tripulantes sintieron, a 5.500 metros, la angustia del enrarecimiento del aire, en un avión sin cabina y sin máscara de oxígeno.

Pero el anhelo era el de llegar. Y, como siempre, la carencia de elementos los criollos la sustituyen con audacia.

Ni viveres ni elementos sanitarios, cuando no era improbable quedar en los desiertos salinos o en la soledad cordillerana; ni paracaídas ni tampoco un salvavidas, debiendo volarse largos trechos sobre el Pacífico, aparte de la doble travesía del Plata.

Berisso intrépido y hábil, halló la ruta, sorteó las dificultades, hizo una proeza en aquel vuelo, piloteando máquina tan noble pero tan inadecuada y desproporcionada para semejante travesía".

No descendieron en Mendoza porque Berisso quería ganar tiempo. El macizo andino fue vencido. Hubo escalas en Santiago de Chile, Copiapó y Antofagasta y a 300 kilómetros de la ciudad limeña los recibió una escuadrilla peruana.

La sobrevolaron a 300 metros de altura y "Genta fue lanzando el lírico mensaje, para hacer lo cual se habían cruzado cuatro naciones, se había tenido que vencer la pétrea y helada vértebra de América".

AL PERU

Bellísimas peruanas, generosos peruanos escuchad desde el lírico cielo deslumbrador cómo os llega el saludo de fraternales manos... Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor! Es el pueblo uruguayo! Trae de los lejanos tesoros del Atlántico, su tributo mejor: el estuche fantástico de una palabra: HERMANOS! Y dentro del estuche una diadema: AMOR! Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones, cómodo de riquezas, de lauros, de canciones, vibrante de ideales, pleno de juventud; subiendo desde el Plata por celestes escalas Uruguay en el trémulo palpitante de sus alas salud, grita a los cielos, que responden: SALUD!

EDGARDO UBALDO GENTA

TRIUNFO BUSCANDO UN TITULO SUPERIOR

BERISSO venció a argentinos y chilenos (incluido su propio instructor), en un raid entre Buenos Aires y Mendoza.

La Escuela de Los Cerillos había fracasado por excesivo afán de lucro del instructor francés contratado, pero nuestros jóvenes querían seguir en su afán de conquistar el espacio.

Pero el gobierno de la época presidido por el Dr. Viera aceptó el ofrecimiento de cuatro becas ofrecidas por Argentina y Chile, en fraternos gestos de esos que marcan en luz la historia de la unidad americana.

Hecho el llamado de aspirantes la decisión impulsó que el Teniente Berisso y el alférez Cristi siguieran su formación en la luego famosa base argentina de "El Palomar".

"VOLAR ERA UNA LOCURA"

...escribiría un día, ya Coronel, Esteban Cristi, evocando en tiempo de las aéreo-estaciones y aviones a chorro, los impulsos juveniles, en "Dimenoz, Cattáneo y Felz" lo mismo que Adam, Bonilla y Detomassi monopolizaban la atención del Uruguay, despertando el espíritu de emulación en los que no estábamos iniciados en el arte de volar", dirá un día, allá en un pasado que parece vivir el compañero de Cesáreo Berisso en la experiencia argentina.

UNA PROMESA A BERISSO

En 1916 el Aéreo Club Argentino decidió realizar una prueba, entre Buenos Aires

y Mendoza, entonces difícil por lo inadecuado de las máquinas, porque incluso en la tierra hermana aunque había una gran capacidad humana y espíritu de progreso, los recursos materiales de la Aeronáutica eran realmente inadecuados, lo que hacía continuar en búsqueda de la perfección, pero con espíritu de aventura.

El Teniente Cesáreo Berisso, que ya había sido dado de alta en 1915, quería llegar más lejos en el perfeccionamiento y decidió competir con un avión Castaibert, el único construido en Argentina, exceptuando el motor, frente a máquinas Morane y Bleriot.

"Si gana el raid, le gestionaré de inmediato el diploma superior de aviador militar", fue la promesa del Teniente Coronel Oblizario, Director de la Escuela Militar de Aviación Argentina.

PRIMERO UN URUGUAYO JUNTO A LOS ANDES

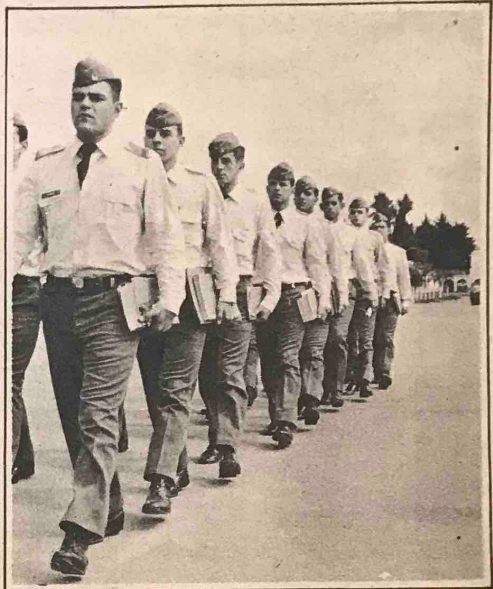
Una de las bases de la competencia era que debían llegar a Mendoza antes de "cumplirse las cien horas de vuelo", y eso era ahí en 1916 y ahora saltamos esa distancia en un "momento" a velocidad jet.

El Castaibert de 80 HP comandado por Berisso fue el primero en aterrizar en la base mendocina, cumpliendo la travesía en 57 horas, aunque el tiempo empleado real-

mente en vuelo fue de 14 horas y 5 minutos para alcanzar esa distancia de mil kilómetros entre las dos capitales.

Con sus Morane y sus Bleriot quedaban todavía en el camino Daroberto Godoy, chileno, el Teniente Zanni, instructor de Berisso, el Capitán Brihuega, argentino, el trasandino Verscheure, Teniente Parodi y Teniente Castro, chileno. Fue el único que arribó ese día (19 de julio de 1916), porque el Teniente Zanni que debió reparar su avión en Rufino, decoló el 19 a las 10.45 rumbo a Mendoza, donde arribó el 20 pasadas las once de la mañana.

Cesáreo L. Berisso, que olvidó la Copa de Plata que le señalaba el triunfo, y sólo pensaba en el diploma de Piloto Superior de aviación, en homenaje a su instructor volvió al Castaibert y salió a recibirlo, en gesto simpático y común entre los aviadores, y al regresar sufrió un accidente que en principio alarmó, porque un golpe en la cabeza parecía de entidad, sin embargo el informe médico le restó carácter de grave, aunque constató si un motivo para detenerle por un tiempo en la calma hogareña: fractura de una pierna. De todos modos la hazaña había sido cumplida y el gesto amistoso, también y la sonrisa seguía siendo uno de los patrimonios del joven Teniente Berisso, uno de los pioneros de la aviación uruguaya.



NUESTRA CONFIANZA EN EL PORVENIR DEL URUGUAY, ES LA FORMA MAS DIRECTA DEL APOYO QUE BRINDAMOS.

H. S. A.

el TOLDO del AÑO CHAPAPONT



UNICO INALTERABLE
SE REGULA A LA PERFECCION
detiene la lluvia ... protege del sol ...
en el comercio y el hogar amplía
y decora lugares
a la cochera, el patio y el jardín
les da "techo" seguro

Es absolutamente práctico y tiene la garantía de lo que ya es una tradición de total calidad:

CASA PONTI

QUE REALIZA EN EL URUGUAY LO QUE OTROS IMITAN EN EL MUNDO.

- Páguelo en 5 o 10 cuotas a su elección.
- COLOCAMOS EN EL INTERIOR DEL PAIS.

ALBERTO GORINA S.A.
Yaguaron 2076 y Paraguary casi 18
Teléfonos: 2 57 03 - 20 04 68



Ford Falcon el auto que Ud. esperaba está esperando por Ud. en



Cerro Largo • Rio Branco • Galicia
SU concesionario FORD

UN viejo Breguet 14 con motor Hispano Suizo de 300 HP, y una voz que salta entre un grupo de gente tenia de emoción: —Teniente Farias: todo listo...

Apretados abrazos a familiares, amigos y periodistas, estos últimos propulsores de un intento que tiene largo proyecto de vuelo, con una intención no cumplida hasta entonces y que cristalizará en un hecho que fue único para su tiempo: unió por aire Montevideo y Río de Janeiro.

Y al momento del anuncio del mecánico José Rigoli, ya está el teniente Medardo Farias en los comandos de la máquina.

Temblan abajo los pañuelos del adiós que ya no advierten los viajeros del espacio que enfilan pensando tocar pronto tierra brasileña. La niebla les sale al paso y el banco espeso es desafiado durante 20 minutos, pero finalmente: hay que aterrizar y se encuentra un campo en las afueras de Treinta y Tres. Dos horas y poco de viaje, otro tanto de espera y el cielo se muestra propicio. Remontan las alas... nuevamente los horizontes... los kilómetros que se queman desde el aire... el reloj que gira... transcurren otra vez poco más de dos horas, cuando Pelotas recibe a los uruguayos viajeros en el avance de su tiempo...

YA HABIA UNA SENSACION DE HAZAÑA...

Al llegar Farias y Rigoli fueron declarados huéspedes oficiales y el calor inicial del recibimiento se prolongó esa noche en más de una recepción.

Un vespertino de Pelotas escribió: "LOS RESULTADOS MORALES DEL RAID SERAN PARTICULARMENTE GRATOS PARA NUESTRO SENTIMIENTO AMERICANISTA".

Y había tal seguridad de que el final sería el previsto que también se señalaba periódicamente:

LA UNION DE LAS CAPITALES URUGUAYA Y BRASILEÑA SERA REALIZADA POR PRIMERA VEZ. El piloto chileno Araoz lo intentó antes, pero soportando distintas dificultades que fue venciendo, no pudo con la definitiva y quedó en el trayecto, en forzado aterrizaje cuando ya había dejado atrás Santos. Medardo Farias lo logró.



FUERON URUGUAYOS LOS PRIMEROS QUE UNIERON MONTEVIDEO - RIO

El tiempo conspiró muchas veces contra su intento y la falta de aparatos adecuados, significaban un peligro que volaba con ellos que atrapados por el esplendor de zonas donde el trópico jugaba todo su milagro no podían olvidar que trans-

sitaban sin datos meteorológicos, por una zona donde no existían campos auxiliares de aterrizaje.

Abajo la belleza y el peligro... en lo alto los uruguayos que marchaban ayudándose con una brújula y cartas incomple-

tas, a 120 kilómetros horarios... si el viento no se oponía.

Después José Rigoli escribiría: "El vuelo se cumplió a maravillas, gracias al experto piloto y a la regularidad del Hispano Suizo. Su ronquido absorbía mi sentido crítico, cual una nota disonante. Abajo una sábana verde matizada por corrientes de agua que serpentaban entre las sierras boscosas. Y más al norte... nubes bajas otra vez."

Y... LOS PRIMEROS FUERON URUGUAYOS

El tiempo siempre intentando detener la proa del avión que quería romper con sol de patria oriental las nubes, la niebla densa, entre elevaciones considerables. A 15 kilómetros de Pto Alegre otro descenso obligado, siempre buscando campos aparentemente aptos pero con un único temor en toda la ruta: que los sitios de los aterrizajes fueran propicios.

Al volver solamente recordaban el afecto brasileño y lo que debieron esperar entre etapa y etapa, porque afirmaban: "El mal tiempo persistía o llegaba primero que nosotros al final de cada una de ellas".

Pero fue posible llegar al Campo de Marte en San Pablo, donde los uruguayos pudieron tener dimensión de su intento "en los años locos de la aviación", porque hubo cámaras de cine en su llegada que tuvo resonancia de multitud que se extendió a toda la prensa en la tierra de los banderantes, donde los gestos de afecto fraterno fueron renovados constantemente.

Fue como un saño júbilo hasta la ciudad de la Guanabara y el 19 de mayo de 1926 el viejo Breguet N° 14 estuvo en la Base Militar de Río...

Aquellos dos uruguayos no tuvieron la dimensión de lo que habían logrado, ni en sueños pudieron imaginar una recepción tan fervorosa, tan cálida de pueblo, de amistad.

Había culminado una hazaña por primera vez Montevideo - Río de Janeiro fueron unidas: venciendo el espacio.

UN NUEVO INTENTO Y SOBRE EL JUBILO SE PRESINTIO LA MUJERTE

En el proyecto estaba otra etapa a cumplir, llegar desde la entonces capital brasileña hasta Asunción y ahí los uruguayos tocaron de cerca el drama. El avión no quiso resistir y la pericia de Medardo Farias salvó las contingencias de un aterrizaje más que apresurado en un pantano, cuyo musgo ocultaba aguas cenagosas, que por suerte, no eran profundas...

URUGUAYOS FUERON

Asegurados por los cinturones nada sufrieron, pero desde ese momento empezó la tremenda hostilidad de la naturaleza enemiga terrible. La esperanza estaba afinada en el hecho de que desde el Regimiento de Cazadores los habían visto pasar, sin embargo latía la gran pregunta:

¿Nos habrán visto caer? Fueron días de angustia. No podían moverse del sitio, confiando en que llegarán a rescatarlos. Único alimento unas bananas... y agua... la barrosa del pantano. Afortunadamente tenían un frasco de desinfectante que usaron hasta la última gota. Ni un animal comestible apareció para la línea de mira del revólver de Farias. Siempre monos, cacañas y alimañas habría de escribir después Rigoli.

En el cuarto día de selva sobre la madrugada un lejano sonido los alertó: era el inconfundible golpe del machete abriendo rumbos en la selva. Farias empezó a disparar en forma intermitente y llegó, al fin, la respuesta esperada. Los de la patrulla de rescate que aron inmersos en una tremenda emoción y confesaron:

—No esperábamos encontrarlos con vida. Los vencedores del espacio entre Río y Montevideo habían derrotado también la naturaleza hostil, a la selva casi impenetrable. Dos patrias ya estaban llorando por ellos, pero el destino, su propia fe, su temple decidieron que siguieran en la vida y regresaron al solar nativo para que recogieran los testimonios de admiración por su hazaña, que es otro mojón de luz en la historia de nuestra aeronáutica.

EN MANOS DE JOVENES DE CLARA INSPIRACION Y CONDUCTA FIRME, ESTAN LOS ALTOS DESTINOS DE NUESTRA PATRIA.

COMPANIA DE PINTURAS
INCA



S.A. MANUFACTURA NORTE (URUGUAY)

TOPS PARA EXPORTACION

Br. APARICIO SARAVIA 3048 - MONTEVIDEO - URUGUAY

UN IDEAL AMERICANISTA EN 1926 IMPULSO A LAS ALAS URUGUAYAS



El General Oscar D. Gestido, pionero de la Aviación Militar Uruguaya, electo Presidente de la República.

El Teniente Oscar D. Gestido llegó a Asunción para participar en nombre del país de la fiesta paraguaya.

LA juventud los animaba y los hombres proponían, pero... las máquinas disponían. Así el Teniente Oscar D. Gestido dispuso todo para llegar a Paraguay estudiando horarios y etapas, que un débil avión S.V.A. con motor Isotta Fraschini, 250 HP. podía cubrir con mucha suerte o mediante la destreza del piloto y la técnica del mecánico que como en tantas otras jornadas iniciales de las alas celestes fue Dagoberto Moll.

El avión que llevaba el nombre de "Flores" había sido donado a la Escuela Militar de Aviación por la gente de ese departamento, que siempre ha transitado las épocas en esperanza, porque desde lejos en la historia se aferra con fe al terruño, que es testimonio de orientalidad.

SOBRE LOS SUEÑOS LA VERDAD

Cuando los relojes marcaban las ocho del 13 de mayo de 1926 despegaron de los campos de la Escuela, pero antes de llegar a Paso de los Toros iban a crearse inquietudes para los pobladores de distintas regiones, que se prolongarían hasta Artigas.

Porque desde las cercanías del Río Negro hasta aquella ciudad fueron tres las veces que quienes miraban hacia el cielo atraídos por el rumor de la máquina la vieron descender en sitios inesperados.

Fueron hasta lógicos los inconvenientes mecánicos y al regreso Gestido restándole importancia a su pericia, diría en su informe:

"Debo hacer resaltar que no habiéndose preparado el avión para un vuelo de esta naturaleza, el mérito exclusivo es del mecánico que lo cuida; Moll fue siempre un compañero excelente y un trabajador infatigable. A él y al avión "Flores" que se portó, maravillosamente, salvo contratiempos sin importancia se debe que el Uruguay haya saludado por vía aérea a un país hermano en el Aniversario de su Independencia".

Junto a la modestia que olvidó el propio esfuerzo el fraternal reconocimiento al compañero de tránsito y al débil avión, siempre muy querido por el piloto que entonces parecía querer infundirle su propia alma y sus ansias para ayudarlo a llegar.

EL PROPOSITO FRATERO SE CUMPLIO

En Artigas los alcanzó el Teniente Coronel Berisso, para entregarles un mensaje del Ministro de Guerra dirigido a las autoridades paraguayas, luego el vuelo reiniciado y tras una etapa en Santa Rosa se internaron en Corrientes, donde los uruguayos descendieron para recibir un testimonio de afecto con raíz de historia.

Y el 15 de mayo estaban sobrevolando Asunción en cuyo puerto ya se encontraba nuestro crucero "Uruguay". Ya marchaban en búsqueda de Campo Grande escuela de la aviación paraguaya, cuando en el aire recibieron el primer saludo guaraní porque en un avión, también S.V.A. llegó a su lado en el espacio para escoltarlos, el director de ese Instituto el Teniente Nodelman.

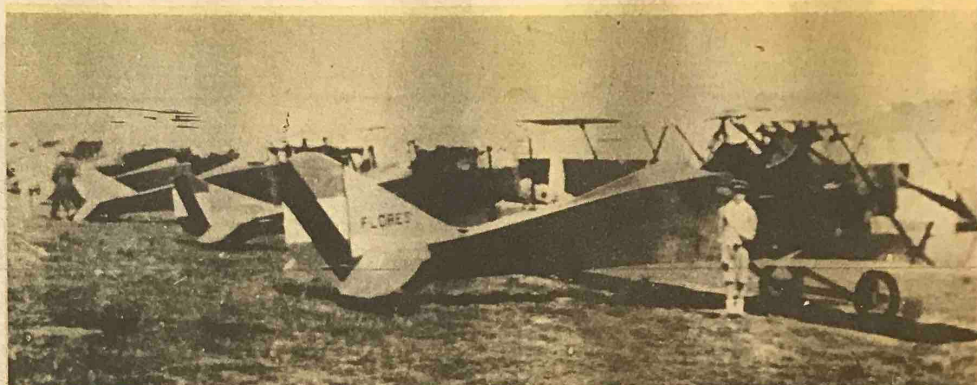
VIERON ABRIRSE LAS PUERTAS DE LUZ DE LA ESCUELA ARTIGAS

Apenas estuvieron en tierra asunceña Gestido y Moll fueron rodeados del afecto paraguayo, pero aunque nunca hablaron mucho de ello, quienes los conocieron deben entender que por la tarde deben haber recibido una tremenda emoción.

...asistieron esa tarde a la inauguración de la Escuela Artigas, brillantísimo acto que congregó bajo los colores del Patriarca a toda la población de Asunción. En este acto fueron presentados al Presidente de la República que hacía acto de presencia con todo su Ministerio".

Nadie pudo imaginar en ese momento que el Primer Mandatario de Paraguay estrechara en las manos del joven Teniente Oscar D. Gestido, las de quien sería un día presidente de la tierra que eslabona con la suya una larga cadena de historia...

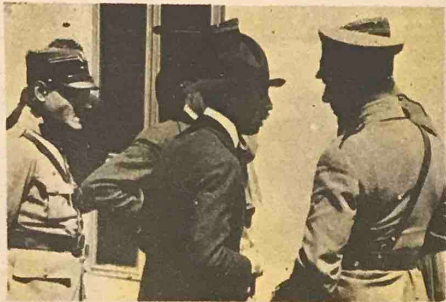
¿Para qué agregar más? Hubo algunas mínimas dificultades, pero el retorno fue exitoso, con una estadía en Santa Rosa y luego 725 kilómetros cubiertos en tres horas y cincuenta minutos hasta aterrizar nuevamente en la Escuela oriental.



Aviones S.V.A., que formaban parte de la dotación de la E.M. de Aviación en 1926, habiéndose recibido el primero de este tipo en 1923.

PILSEN
FNC
cerveza especial

UN ADELANTADO DE LA AVIACION MUNDIAL, SANTOS DUMONT, EN MONTEVIDEO

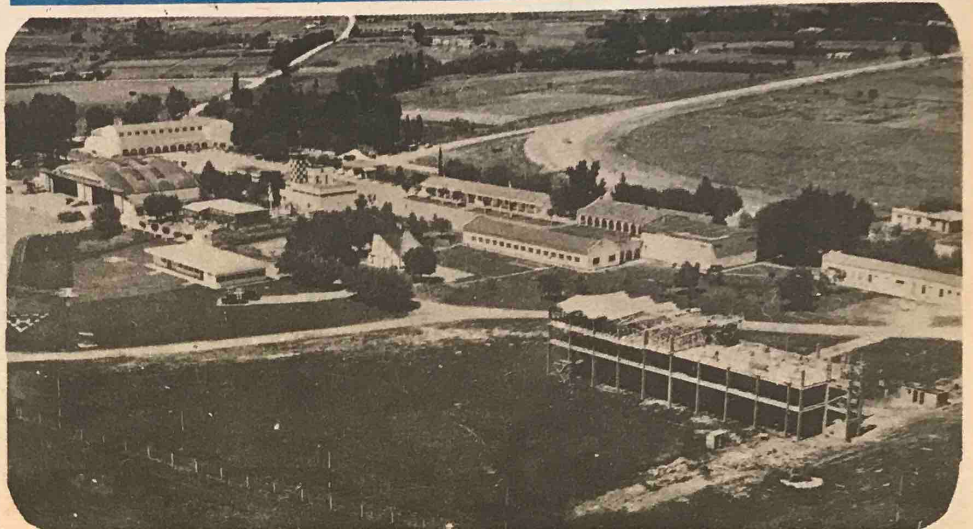


Debe haber sido como un encuentro de viejos amigos, porque los uruguayos admiraban a Alberto Santos Dumont y el brasileño que había inscripto su nombre entre los pioneros de la aviación mundial ya sabía quienes eran ellos.

Ahi está en su visita a la Escuela Militar de aviación en noviembre de 1922 con Glauco y Tydeo Larre Borges, pero el brasileño que había acompañado a Francia con los globos dirigibles y luego con la construcción de uno de los primeros aviones había otros nombres de uruguayo en su sentido fraterno en la unión que por sobre la distancia se creaba entre los que estaban en los rumbos del cielo. Santos Dumont que había creado el avión que llamó Demoiselle y con el cual realizó interesantes vuelos, considerado como uno de los más notables precursores de la aviación consideraba los esfuerzos uruguayos y los estimulaba. Fue así que se recibió un telegrama suyo, dirigido al Ministro de Guerra y Marina don Joaquín Sánchez, cuando el 8 de julio de 1916 se cumplieron tres hazañas inolvidables: el Alférez Esteban Cristófilo atravesó el Río de la Plata, ganándole por dos horas al Capitán Boisse Lanza, que ese mismo día batió el récord de velocidad en el trayecto de línea recta Buenos Aires-Montevidéo, mientras el Teniente Bariso conquistaba en fecha señalada de historia el primer puesto en el Raid Buenos Aires-Mendoza.

Entre los uruguayos que admiraban sus conocimientos... sus vuelos... su inteligencia, brújula de porvenir y la cordialidad de Santos Dumont se produjo un contacto memorable en el cual el brasileño de largo recuerdo mundial, demostró que conocía profundamente lo de nuestra aviación que ya tenía alas de futuro.

LA ESCUELA EN SU NUEVA REALIDAD



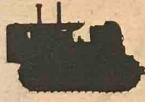
Como gira en progreso todo lo que se centra en la Aviación, así también la Escuela Militar de Aviación se transforma y el viejo campo de Pando, que en sucesivas etapas ha ido adecuándose a los tiempos modernos, asiste ahora a otra transformación. Al magnífico complejo ya existente se están sumando nuevo Casino de Oficiales, Piscina, Alojamiento de Cadetes, etc.

Coordinación comercial de este Suplemento JULIO CORTINAS - HUGO RODRIGUEZ



CATERPILLAR











HAY NOMBRES QUE NO NECESITAN PRESENTACION.

 **CATERPILLAR**

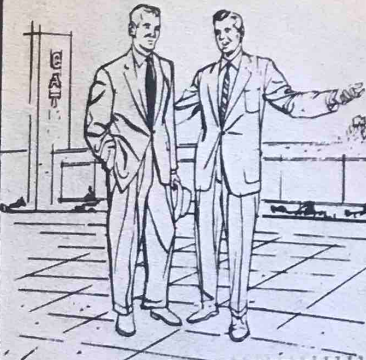
ES UNO DE ELLOS. PERO SI SU PROXIMA INVERSION EN MAQUINARIA VIAL PRESENTA ALGUNAS INTERROGANTES, VISITENOS. LO ESPERAMOS, COMO SIEMPRE, EN

GEMCOSA

GENERAL MACHINERY Co. S.A.

Avda. JOAQUIN SUAREZ 2856

Teléf. 20 99 21



Pasajes y Excursiones
Nacionales e Internacionales
por Aire, Mar o Tierra

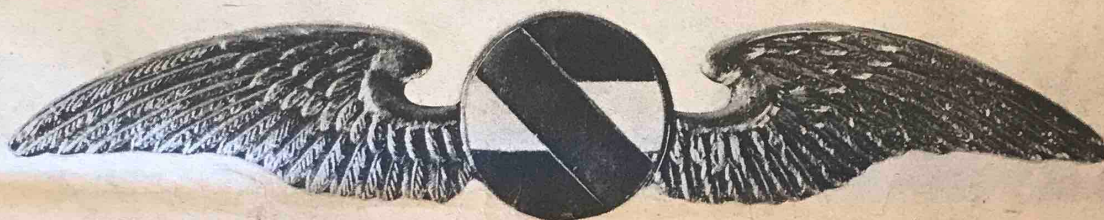
lo lleva

cita turismo

- * ATENCION DE CONGRESOS
- * REGALOS COLECTIVOS
- * PRECIOS ESPECIALES PARA GRUPOS

AGRACIADA 1440 - Tels. 983790 - 910419

57 años de alas gloriosas



Saludamos jubilosos el aniversario de quienes defienden con orgullo patrio la soberanía del cielo uruguayo.

Porque ésa es la trayectoria de la Escuela Militar de Aeronáutica: un ejemplo de entrega. Desde quienes la fundaron, hasta los que hoy la representan.

Nos congratulamos en la fecha y en su contenido de compromiso para que todos, en su materia respectiva, alcancemos sus mismas alturas.

JULIO CESAR LESTIDO S.A.  **VOLKSWAGEN**

**caldos
y sopas**

Knorr La marca de calidad
Suiza

**pureza
y calidad**

¡úselos ya!



IMSA

INDUSTRIALIZADORA DE MAIZ

SORIANO 791 — P. 3 — TEL. 98 17 17 - 18 . Planta Industrial: SAN CARLOS



manchegos

los vinos de la familia

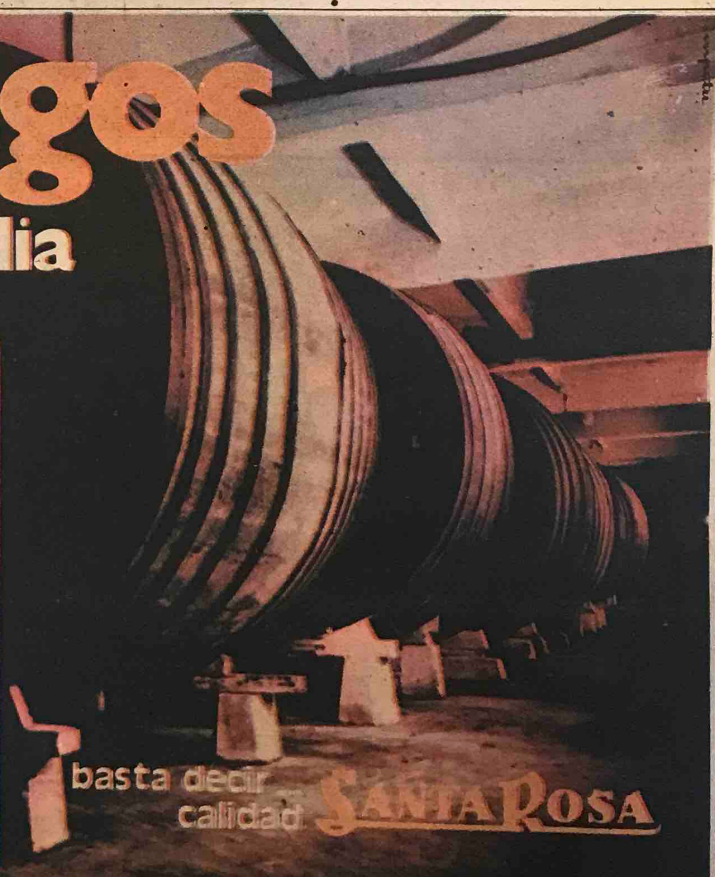
CLARETE

TINTO

BLANCO



basta decir
calidad **SANTA ROSA**



SEAN LOS ORIENTALES TAN ILUSTRADOS COMO VALIENTES

Artigas ilumina con su ideario de estadista, profundamente humano "Clemencia para los vencidos" y con su profundo amor a la Patria "No venderé el rico patrimonio de los orientales al vil precio de la necesidad", el tránsito de la Escuela Militar de Aviación, que lleva su nombre por el mundo. Allí nunca se olvida que el Héroe-Estadista, el iluminado Señor de la causa republicana, el leido Patriarca, aconseja rumbos desde su eternidad: "Todos deben acordarse que la Patria exige de sus hijos el mayor sacrificio..." y que con "Libertad no se teme ni se ofende". De tanto que lo sabemos parece simple y tiene una profundidad de siglos e ira con nosotros y quienes nos continúan hacia el futuro con la clara conciencia democrática impuesta por la eterna luz que emana de Artigas, por siempre rector supremo de las alas de la Aviación Militar del Uruguay, que tienen un solo destino: servir a la Patria.

HIMNO DE LOS CADETES DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA

I

Hurra Cadetes del aire
Caballeros del azul
a escalar con nuestras alas
los peldaños de la luz.

II

En ritmo de espacio, libre
con entusiasmo veloz
los aviadores de Artigas
viven más cerca del sol.

III

Hurra Cadetes del aire
Caballeros del azul
a escalar con nuestras alas
los peldaños de la luz.

IV

El es gloria y heroísmo
y es altura y claridad
siempre en el cielo se agranda
nuestro pequeño Uruguay.

V

Mente clara y pulso firme
ardiente pecho y motor
a vencer ala con ala
corazón más corazón.

VI

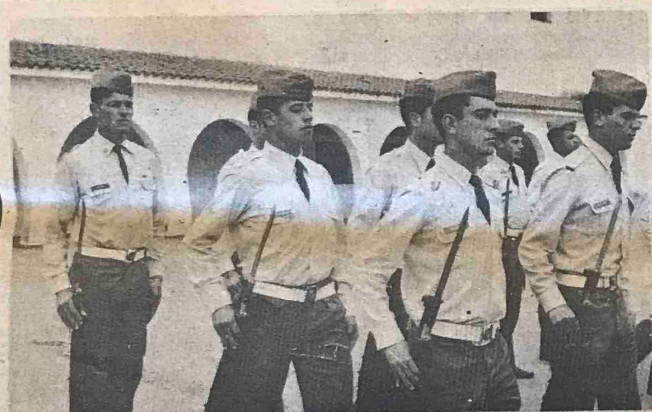
Vamos Cadetes del aire
centinelas del azul
a salvar de nuestro cielo
los peldaños de la luz.

UN DESTELLO DE AZUL GUARDA A LOS AVIADORES



Es tradicional que en toda actividad se sienta fe, y aunque algunos puedan no creer profundamente en conceptos de largo tiempo, igual hay siempre una imagen... un nombre que transita con nosotros... Así, como Protectora de los Aviadores se encuentra la Virgen de Loreto, que según lo van confirmando los mismos hombres del aire, es su guía, parte de su luz y Patrona de los vuelos.

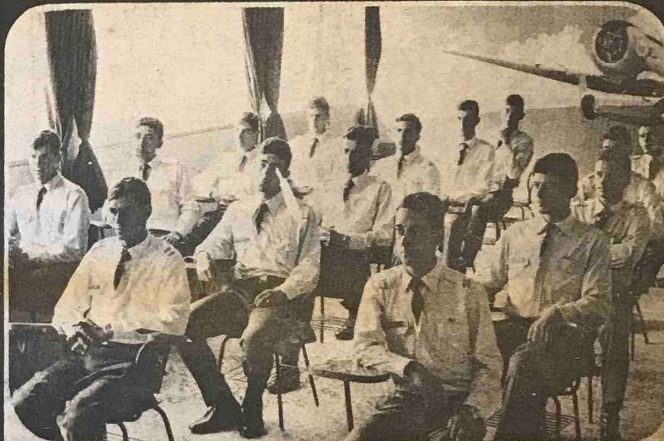
GAMMA PUBLICIDAD cumple con el deber de expresar su agradecimiento al elevado espíritu de solidaridad patriótica puesto de manifiesto por las firmas comerciales cuyos avisos publicitarios no fueron incluidos por evidentes razones de espacio.



El cielo patrio se ilumina de gloria y se honra con quienes hacen de él, su mejor anhelo en la defensa del querido suelo que los contempla en paz y seguro de sus alas protectoras.

57 años en permanente evolución la Escuela Militar de Aeronáutica, se nutre de sangre joven y conciente de su deber histórico.

O.H.S.A.



ASI COMO SE PREPARAN ESTOS JOVENES PARA SERVIR A SU PATRIA, ASI, CON ESA MISMA FIRME VOLUNTAD, DEBEMOS TRABAJAR TODOS EN LA FORJA DE UN NUEVO URUGUAY.

COMPANIA DE CHICLE ADAMS INC.



EXPRESSO RIO GRANDE SÃO PAULO S.A.
cargas generales
servicios internacionales

Joaquín Suárez 2900
Tel. 29 79 84



UN URUGUAYO QUE NO

El Alferez Esteban Cristi recibió su breveton la Argentina. El 9 de Julio de 1916 quiso competir entre Bs.-Mendoza y lo rechazaron. Quería intervenir con un Bleriot 50: "máquina adecuada", le dieron. "Rechazado por loco o inconsciente", pensó el mismo Cristi.

Ahí no iba a detenerse todo. El Alferez Cristi se sentía desairado porque su compañero de estudios en la Argentina participaba triunfalmente del raid a Mendoza y decidió por lo mismo en un torneo que tenía por centro el Estadio de Palermo. Allí pilotó primero un Farman y luego su Bleriot, dos máquinas ya atrasadas para la época ya que la guerra europea acentuaba las dificultades para lograr aviones más adelantados.

Lo cierto es que descolaban y aterrizaban durante ese festival en un campo como la cancha del Estadio Centenario, asombroso pero... real!!!

Esteban Cristi recordando el hecho diría con el tiempo:

"Allí entrábamos y salíamos haciendo aterrizajes al punto y afectuábamos demostraciones de bombardeo y como si ello hubiera sido poco salí sin autorización con mi Bleriot y me di un paseo

a 50 metros de altura alrededor del Palacio del Congreso".

Muy agradable, según su impresión, pero no pensaron lo mismo las autoridades y el Jefe de Pista le comunicó una suspensión.

Pero, también Boisso Lanza participó en el Festival de Palermo luciendo su virtuosismo ya consagrado en Chile y los uruguayos fueron asombro, proeza y audacia, que se premió con distintas distinciones, pero también, evidentemente, mostraron su técnica eficiente de vuelo.

OTRA VEZ LE DIJERON: NO...

El capitán Boisso Lanza estaba pronto a partir para Montevideo conduciendo un Morane Castaibert 100 HP que nuestro gobierno había adquirido, pero Cristi también, lo mismo que Boisso, intentar el cruce, aunque reconocería con el tiempo "estábamos incapacitados dado la potencia de la máquina y nuestro retraso en la construcción de monoplanos por escasez de medios, pero eso colmó mi amargura" y se supone que fue mayor cuando el 17 de julio recibió un nuevo rechazo. Se ofreció para acompañar con su Bleriot a Boisso Lanza, que partiría al día siguiente, hasta su salida sobre el Río de la Plata, a lo que el compa-

para todos los días



PEDIA PERMISO PARA SALIR A VOLAR

triotista se rehusó mostrándole el riesgo, y quizás magnificándolo que significa su ofrecimiento.

PERO, EL DECIDIO "FUGARSE"

Consciente de la falta grave de disciplina que cometía, pero con la intención de homenajear a la Escuela que le había formado decidió ser el primero que cruzada el Río de la Plata.

Por eso el 18 de julio ya a las seis y media estaba quitándole a su avión la gruesa capa de escarcha de las alas y luego de continuados esfuerzos, el helado motor arrancó...

Abajo quedaba la tierra y una carta de Cristi en la cual pedía disculpas al Director de la Escuela, reconociendo la falta que cometía, pero señalando también, que le parecía todo atenuado por el ideal que lo guiaba.

Lo cierto es que subió unos 30 metros, pero ya sobre el río sintió, más que la amenaza del "chapuzón" el posible fracaso de su intento porque por momentos estuvo a poco más de un metro de las aguas "como un pato biguá". Sin embargo el motor respondió y fue ganando altura "en medio de una espesa niebla perforada por un disco rojo que era el sol indicando, como única brújula la dirección de Montevideo".

Y... FUE EL PRIMERO

Tuvo toda clase de dificultades y hasta la alarma de volar a ¡1.800 metros de altura!, cuando nunca había sobrepasado los 500.

Vista fue la tierra y advertido el Real de San Carlos, pero había que correr contra el tiempo, porque el afán era llegar primero que ninguno, y se logró con el débil motor avanzar a ¡80 kilómetros por hora!, ¿para qué las comparaciones con lo actual?...

Claro, que tal vez era pedirle mucho al Bleriot "Centenario" y poco antes de llegar al Rincón de Arazati se detuvo. Y Cristi contó: "Como navegaba a 800 metros de altura tuve margen para buscar aterrizaje y fue así que con la hélice calda inicié un planeo para alcanzar un lugar despejado de árboles, aunque ocupado por una punta de ganado que al descender el avión en lugar de disparar en sentido contrario al que yo bajaba se desplazó en la misma dirección viéndome en la necesidad de tomar tierra entreverado entre los animales".

Y fue el encuentro con un sacerdote que casi no quería creer que ese hombre viniera de Buenos Aires y por el camino del cielo, porque lógicamente era casi nulo el tránsito aéreo, d todos modos luego del asombro le informó a Cristi que na-

die había pasado por el espacio antes que él. Lo que confirmaron después los integrantes de un grupo y los viajeros de un automóvil que en 25 minutos le trajeron una lata de combustible.

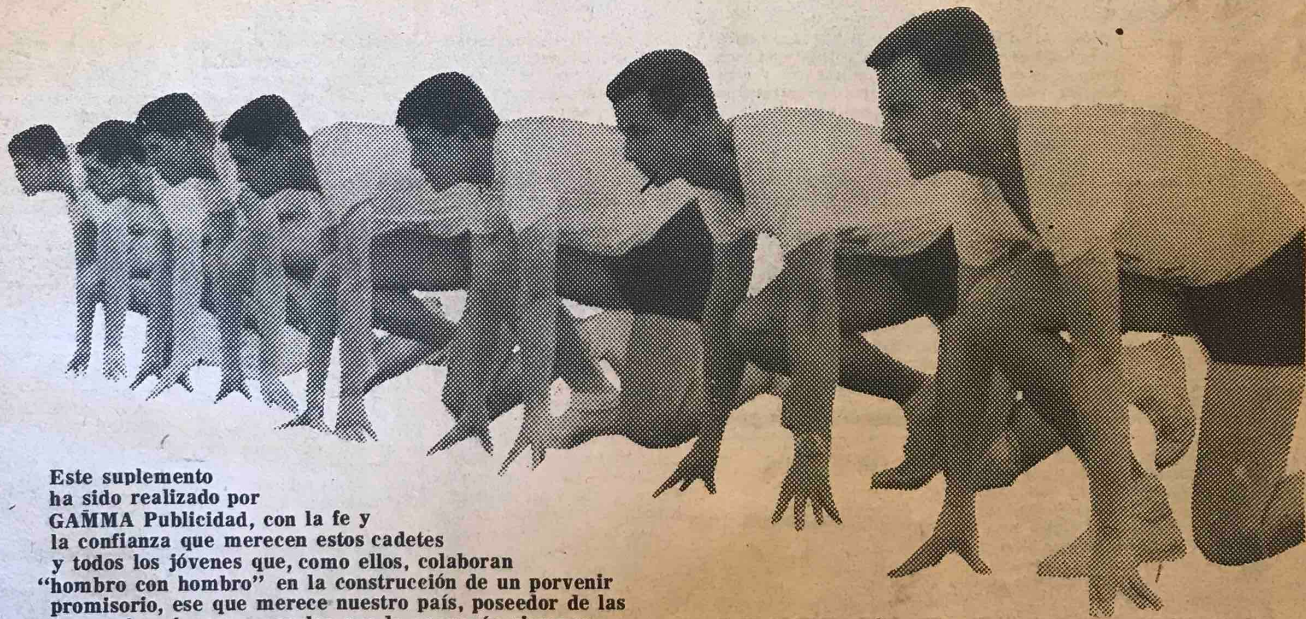
Otro aterrizaje cerca de La Paz... y finalmente descendió en el campo de Adami que estaba detrás del 90. de Caballería.

Había cumplido su sueño, para la historia queda el hecho: El Alferez Cristi, el 18 de julio de 1916 fue el primer aviador que atravesó el Río de la Plata.

Todo fue sorpresa porque esperaban a Boisso Lanza y se encontraron con el inesperado viajero que desayunó en el cuartel, expresó que el vuelo lo había realizado para rendir homenaje a la Patria en el aniversario de la Jura de la Constitución, pero enterada la Superioridad, llegó la noticia al Presidente de la República quien dispuso un inmediato arresto de rigor. Después el Presidente Viera junto al Ministro de Guerra, con gesto adusto que disimulaba su emoción recibió al piloto uruguayo: le reprochó la indisciplina y lo felicitó por... la suerte que había tenido en la aventura.

Hubo varias influencias y Esteban Cristi superado el aresto que sufría pudo retornar a la Argentina, aunque le prohibieron que lo hiciera en el Bleriot porque "sería un suicidio".

CON FE EN NUESTRO QUERIDO URUGUAY!



Este suplemento ha sido realizado por GAMMA Publicidad, con la fe y la confianza que merecen estos cadetes y todos los jóvenes que, como ellos, colaboran "hombro con hombro" en la construcción de un porvenir promisorio, ese que merece nuestro país, poseedor de las necesarias riquezas morales que lo apoyarán siempre.

Nuestro agradecimiento a los avisadores, Dirección de la Escuela Militar de Aeronáutica, Museo Aeronáutico, a los Directores del Diario El País, y a todos aquellos que hacen posible esta publicación.

GAMMA publicidad
SAN JOSE 1110 1er. piso TEL. 91 43 89



LA MISIÓN DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA



Director de la E.M.A. Coronel Nery Egaña.



Sub-Director de la E.M.A. Tte. Coronel C. F. Cabrera.



Abanderado con su escolta.

La responsabilidad primordial del Instituto es la formación de Oficiales de la Fuerza Aérea capacitados, ética, militar e intelectualmente, para afrontar con éxito las tareas a que sean llamados a desempeñar en el curso de su carrera.

—Capacita en sus aulas al futuro Oficial para afrontar las crecientes exigencias de la vida militar. Es por ello que el alumno desde su ingreso es orientado en forma tal, que pueda cultivar su propia capacidad para el pensamiento lógico, el juicio firme, la expresión clara y cierta, la aptitud para el mando, la disciplina y el desarrollo del sentimiento de responsabilidad que exigirán sus tareas una vez egresado del Instituto, para brindarse como un elemento útil y capaz, tanto para la Fuerza Aérea como para su patria.

—La capacitación del alumno que egresa de la Escuela, no es la de una persona solamente especializada, sino que la misma se encuentra mancomunada con un carácter formado en la práctica de las virtudes militares del de-

ber, del honor de la devoción a la patria, y su mente está adiestrada y capacitada para adentrarse en la rápida marcha de la ciencia y en los progresos aeronáuticos y espaciales, característicos de la época que hoy vivimos.

—La Escuela Militar de Aeronáutica orienta y vuela sus esfuerzos dando a sus graduados una mayor base educacional que les permita señalar con claridad el camino a recorrer en el futuro, fortaleciendo la confianza y respeto en sí mismo y la reciproca entre todos los orientales.

OBJETIVOS GENERALES DE SUS CURSOS

I) COMUN A TODOS LOS CURSOS.

a) Objetivos Profesionales.

Se prepara al futuro Oficial de la Fuerza Aérea

para que su responsabilidad sea clara, vigorosa, objetiva, independiente y con miras universales. Flexible al acometer los problemas para reaccionar ante situaciones imprevistas y poco usuales.

Los Planes y Programas de Enseñanza constituyen el conjunto y nivel conceptual, que se requiere a lo largo de las distintas etapas jerárquicas que corresponden a los años que componen el curso para graduarse.

b) Objetivos Militares.

Transforma al joven que procede del medio civil, en un ser disciplinado, dotándolo de los conocimientos necesarios para desempeñarse en la vida militar, capacitándolo gradualmente con la finalidad de que pueda cumplir en cada nivel jerárquico con las exigencias legales y reglamentarias establecidas.

Desarrolla al máximo sus cualidades de mando para su aplicación como futuro Oficial de la Fuerza Aérea, se compenetra de los deberes inherentes a su carrera y el concepto de amor a su Patria, Nación, Estado y Honor.

Desarrolla en el joven que llega a la Escuela, las condiciones físicas y las destrezas necesarias, a fin de satisfacer los requisitos necesarios, tanto para su vida como Cadete como la que deberá cumplir luego como Oficial.

c) Objetivos Técnicos.

Es capacitado técnicamente en el Curso que ha elegido, para que al finalizar su carrera se desempeñe con total capacidad profesional en la especialidad seguida.

Sus conocimientos, ya sea en el Curso Aéreo o Terrestre, lo capacitan en forma integral para que una vez egresado de la Escuela, sean aplicados con total solvencia.

II) SUS CURSOS.

a) Cuerpo Aéreo.

Desde el año 1916 egresan de sus aulas los Pilotos Aviadores Militares. Suman legiones los hombres que han obtenido su brevet en su pasaje por la Escuela.

Sus modernos aviones de Instrucción de Vuelo Pri-

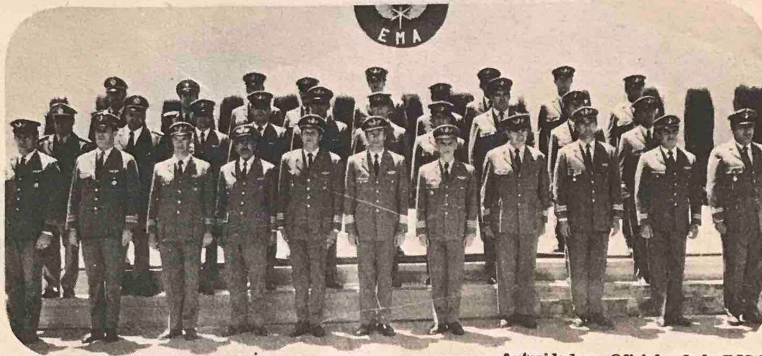
mario, y un calificado número de Instructores, dan al piloto-alumno las máximas garantías para perfeccionarse y disfrutar a la vez de esta faz del Curso que su vocación le ha indicado.

El conocimiento teórico que adquiere en las materias inherentes al vuelo, le dan a su egreso como Piloto Aviador Militar, la seguridad que le impone su responsabilidad.

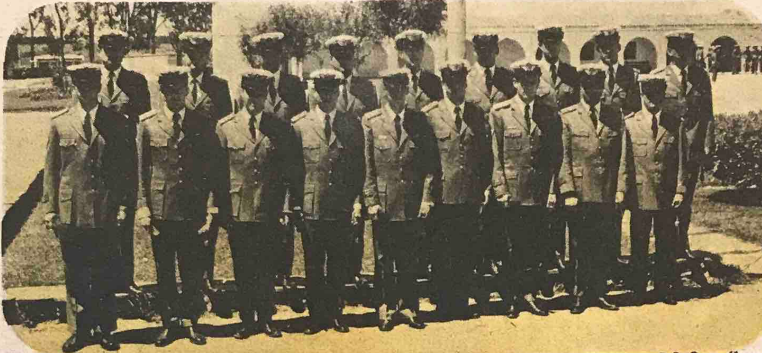
b) Cuerpo Terrestre.

Un nuevo campo que tendrá un brillante futuro, ya que en ello va implícito la especialización integral del alumno, que aunado a su vocación militar se califica al máximo en los distintos tópicos del Cuerpo Terrestre, y cuyas calificaciones técnicas son: "Abastecimiento" - "Electrónica" - "Inteligencia y Fotografía" - "Mantenimiento" - "Meteorología" y "Policía Militar".

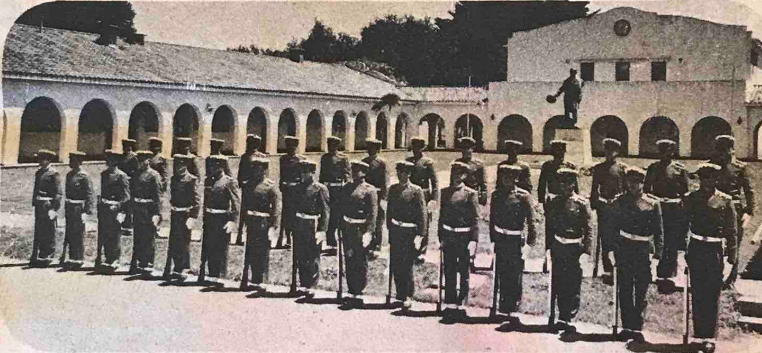
En el presente año y por primera vez, egresa un núcleo de alumnos altamente capacitados en estos Cursos. Un selecto grupo de Profesores modelan a los alumnos que han elegido estos Cursos, y cuyos conocimientos serán aplicados



Autoridades y Oficiales de la E.M.A.



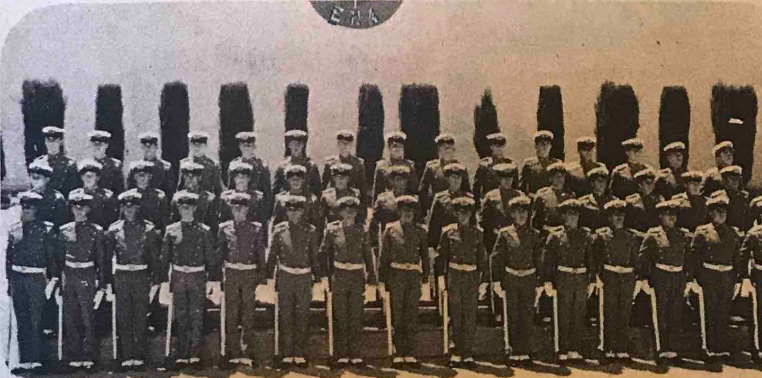
Alumnos del 3er. Curso



Alumnos del 2do. Curso



Alumnos del 1er. Curso



Aspirantes

en beneficio de la Fuerza Aérea y de la nación a la que pertenecen.

INFRAESTRUCTURA

Tiene su sede en la Ruta 101 Km. 31, en las cercanías de la ciudad de Pando. Ocupa un amplio predio con modernas edificaciones, realizándose varias ampliaciones y mejoras, tendientes a lograr, aún más, el adecuado ambiente para el mejor cumplimiento de su alta misión: la formación del futuro Oficial de la Fuerza Aérea.

En la actualidad se encuentra en su primera faz, la construcción de los nuevos Pabellones de Alumnos, el Comedor y Club de Oficiales, y una piscina para las actividades docentes y deportivas de los alumnos.

Se proyecta además la ampliación de los Alojamientos de Oficiales y la construcción de un nuevo gimnasio cerrado, y un moderno taller de automóviles.

Toda su parte edilicia y su enjardinado, van acompañados de un cuidadoso mantenimiento y conservación, dando con ello un adecuado equilibrio natural, que predisponga el espíritu a la serenidad y a la dedicación que debe prestar el alumno a su estudio.



TRAYECTORIA DE GRANDES JEFES

Nuestra Fuerza Aérea, en el transcurso del tiempo estuvo siempre orientada por militares que llegaron a la más alta distinción en la misma, siguiendo una línea característica de las armas nacionales que viene desde el nacimiento de la Patria: estar siempre al servicio de la libertad con la cual "no se teme ni se ofende".

Actualmente la máxima jerarquía la ocupa el Brigadier José Pérez Caldas, cuyo "curriculum vitae" ofrecemos en apretada síntesis.

Nombre completo: JOSE PEREZ CALDAS.

Nacido: Uruguay, Melo, Departamento de Cerro Largo.

Fecha: 29 de octubre de 1917.

Título: Piloto Aviador Militar.

Grado: Brigadier.

Ingresó en la Escuela Militar el 1º de marzo de 1934.

Egresó como Alférez de Infantería el 1º de febrero de 1940.

Ingresó en mayo de 1940 al Curso de Pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Egresó como Piloto Aviador Militar en noviembre de 1941.

Oficial Instructor de Vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica desde 1942 a 1947.

Integró transportes de aviones T-6, B-25 y F-51 desde los Estados Unidos de América en 1947 y 1950.

Jefe del Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo) 1954-1955.

Edecán del Consejo Nacional de Gobierno 1955-1959.

Sub-Jefe de Estado Mayor (Operaciones) 1960-1961.

Director de la Escuela de Aeronáutica 1961-1964.

Curso de Estado Mayor en el Staff College de la RAR Andover Inglaterra 1964-1965.

Director de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo 1966-1967.

Jefe del Comando Aéreo de Entrenamiento 1967-1968.

Ascenso al grado de Brigadier por sistema de concurso 1968.

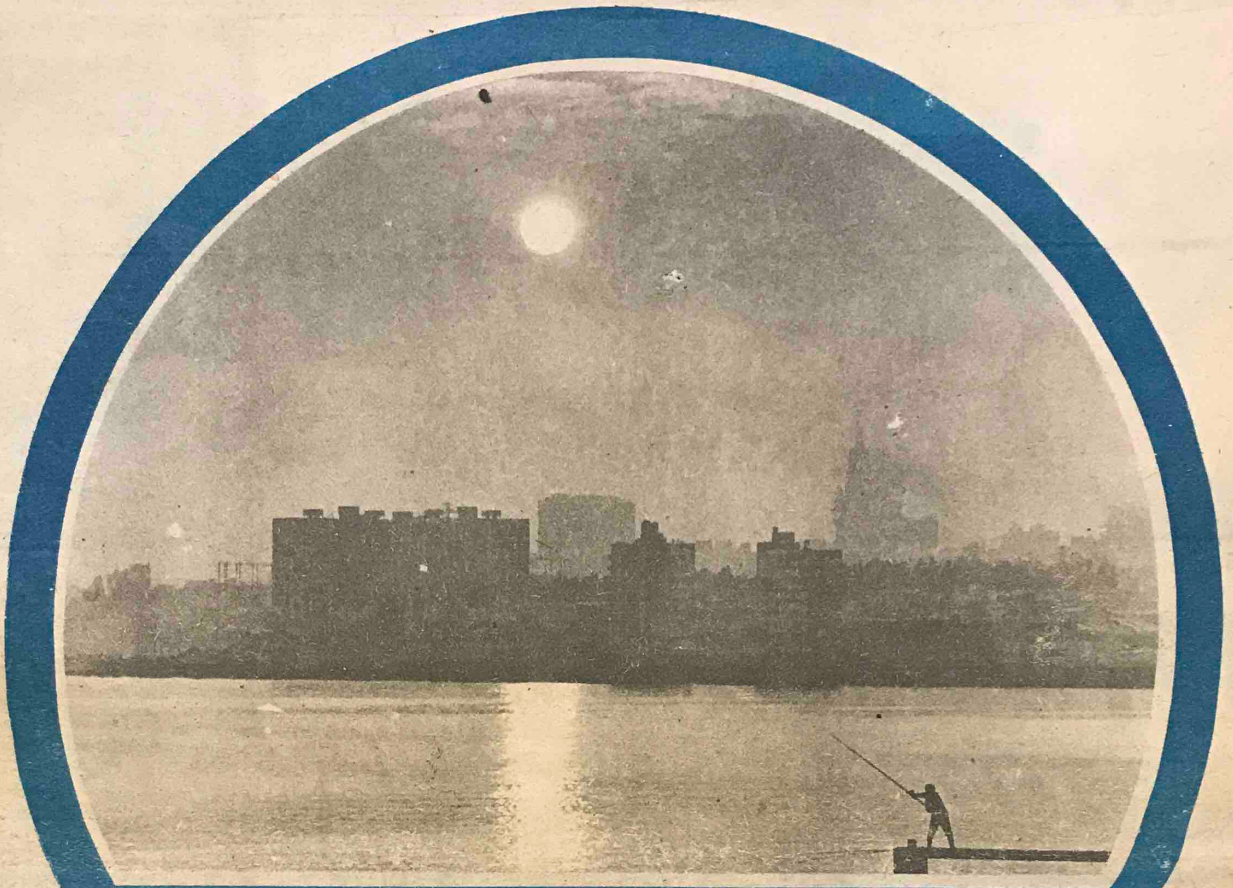
Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea 1968-1970.

Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea 1970.

Estado civil: Casado.

Nombre de la esposa: Miriam Teresa García.

Nombre de los hijos: Gustavo E. y Daniel E.



estamos en lo suyo

Baterías y vasos estacionarios. Calzado de cuero. Calzado deportivo. Botas de trabajo. Calzado para lluvia.

Neumáticos y cámaras para todos los usos.

Guantes para uso doméstico y para cirugía. Colchones Polyfunsa y material para tapicerías.

¿Cuándo?
Cuando duerme.
Proponiéndole un descanso cómodo.
Cuando empieza su día.
Y va a su trabajo.
A pie. En ómnibus o en automóvil.
Cuando se comunica.
Cuando juega con sus chicos.
O hace deporte.
O veranea.
O trabaja el campo.
Cuando...
En fin, siga usted.
Nadie conoce mejor cuantas veces al día, todos los días, un artículo F.U.N.S.A. cumple su destino: Servirlo mejor.
Por eso:
estamos en lo suyo.

Conductores eléctricos. Bandas transportadoras y de transmisión. Capa impermeabilizante. Material aislante. Alfombras y una extensísima línea de productos varios.

Comprometida con la prosperidad del país

F.U.N.S.A.

**produce
progreso**

