

# ALAS



*Un vuelo vale  
por mil palabras...*





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

### FUERZA AEREA URUGUAYA.

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

#### CONSEJO EDITOR

##### Presidente:

Sgto. Hrio. (Av.) P. Pisani.

##### Vicepresidente:

Sgto. Hrio. (Av.) A. Garófali.

##### Tesorero:

Cbo. Hrio. (Av.) M. Russo.

##### Encargado de Fotografía:

Cbo. Hrio. (Nav.) A. Díaz.

##### Encargado de Redacción:

Cad. 2do. (Nav.) R. González.

##### Secretarios:

Cad. 2do. (Nav.) J. Garrido.

Cad. 1ro. E. Sarkissian.

Cad. 1ro. E. Acosta.

Cad. 1ro. M. Rodríguez.

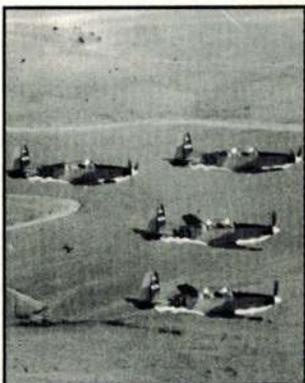
Cad. 1ro. W. Pérez.

Cad. 1ro. G. Franco.

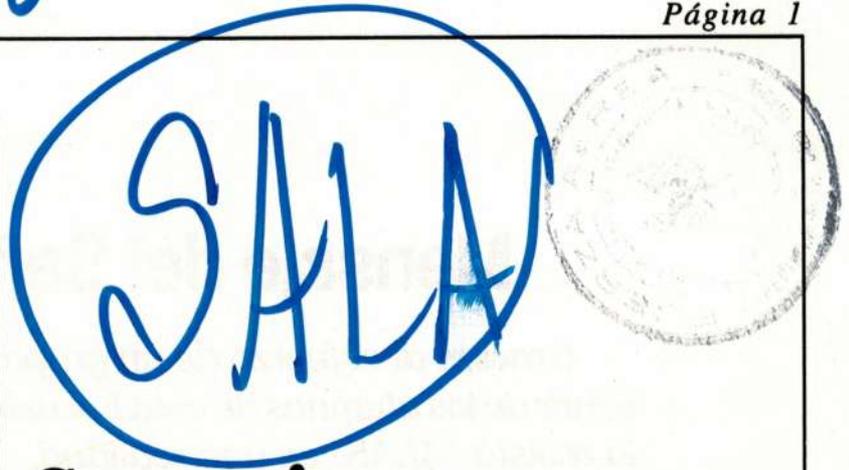
Asp. R. Gutiérrez.

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

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



Impreso en "El País S.A." Dep. Legal N° 254.089



## Sumario

Mensaje del Sr. Director para la Revista "ALAS" ...	2
Editorial .....	3
Fiesta de Fin de Cursos 1992 .....	4
Banderines de Año .....	6
Pegasus: Huella de una tradición .....	8
El Pingüino .....	11
Hércules C--130 .....	13
Raid de Salto .....	17
Maniobras '93 .....	19
Una Historia .....	22
La Fuerza Aérea en Mozambique .....	27
Soñemos juntos .....	28
Reloj .....	30
Siempre listos .....	31
Una curiosa confusión .....	35
Sonríe Madre, volar es mi vocación .....	36
A fondo .....	38
Hacia la eternidad .....	42
Alas a Bordo .....	43
Realidades .....	45
Y puede salir .....	48
Entrenadores .....	50
La milanese .....	54
Quizá .....	60
Un, Dos, Tres .....	61
La Fuerza Aérea en Antártida .....	63
Nuestras felicitaciones .....	66
¿Cómo queda? .....	68
Cumplimos .....	71
Vale la pena .....	72
Una lección de vida .....	74
El navegante .....	75
El hangar de los recuerdos .....	76
Hasta Pronto .....	79
Consejo Editor .....	80

## Mensaje del Señor Director

*Gracias al esfuerzo de un grupo de jóvenes que sintetizan el sentir de los alumnos de esta Escuela, hoy vemos con agrado que la revista "ALAS" es una realidad.*

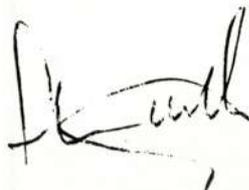
*Realidad que ha sido producto de sortear, a lo largo de estos tres años, un sinnúmero de dificultades en aras de marcar las inquietudes, el sentir y el pensar de nuestros jóvenes, quienes conformarán los cuadros de dirección del siglo XXI.*

*Caudal de creatividad y difusión intelectual paralelo al normativo existente en el Instituto, y que exterioriza en primera instancia, los fundamentos básicos que consolidan nuestro espíritu aeronáutico.*

*El esfuerzo editorial no se agota ni completa en esta primordial tarea, sino que integra a nuestra juventud mediante actividades corporativas sanas y edificantes, cargadas de tanta emotividad, que lleva a sensibilizar toda la gama de edades de los integrantes de nuestra Institución.*

*Tengo la certeza que esta actividad extracurricular, ha de contribuir a una sólida unión de futuro. El trabajo de un grupo fermental como éste, afirmará aún más la idea de equipo, potenciando la integración, sin duda, pilar importante de la organización y elemento sin el cual no podría ser cumplida nuestra misión.*

*Vayan pues, mis congratulaciones al Consejo Editor de la revista, y a través de ellos a todos los colaboradores, que con su aporte han hecho posible una vez más, este logro.*



**Cnel. (Av.) SHANDELAIO E. GONZALEZ**

## EDITORIAL

**H**ACE más de 40 años el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica se abocó a la ardua tarea de crear una publicación destinada a amigos y allegados a nuestra Fuerza Aérea.

Este ambicioso proyecto se convirtió en una realidad palpable que hoy, al igual que ayer, nos enorgullece.

Quienes integramos el Consejo Editor de esta revista sabemos entonces que pesa sobre nosotros una enorme carga de responsabilidad para que "Alas" pueda retomar su vuelo.

Si a través de estas páginas podemos arrancar a alguien una sonrisa o tal vez una lágrima que le haga recordar el reflejo del sol sobre sus caponatas doradas de Cadete, nuestro objetivo habrá sido cumplido.

**"ALAS" a través del tiempo:  
Dos épocas. Un sólo sentimiento.**

AERONÁUTICA MILITAR

Montevideo, 18 Dic. de 1952.-

ESTADO MAYOR Sr. Presidente del Consejo Directivo de la Revista "Alas"  
Cadete Roberto Meyer  
Presente:

Quando toda idea se materializa en realidad, como lo de "Alerón" en "Alas", lo más difícil se aproxima; mantener el impulso constante para que "Alas" viva permanentemente.-

Que el tremendo esfuerzo realizado por ese Consejo Directivo sea mantenido, ya que éllo a la vez es una lección permanente de tenacidad y voluntad, al servicio de una causa noble, como la revista, conductora de humor y técnica en beneficio de nuestra Arma que tanto necesita de la frescura y fuerza de la juventud.-

Mis felicitaciones más sinceras.-  
El J.E.N. Aer.  
Cnel. *Sáez*  
Sáez.-

Mayo 10, de 1953.

Sr.  
Director de la Escuela Mil. de Aeronáutica  
Cnel (Rv) Dr. Sandoval Forjañez  
Presente:

De mi mayor consideración:

Es muy grato para mi transmitirle la emoción satisfactoria que significa el recibir y leer un número número de la revista "Alas" actividad tan importante y noble que realiza nuestra querida Escuela.

Se Cumplió 40 años de vida, y recordando las felicitaciones recibidas en aquella oportunidad, fue tiempo el afredo en la noche llegar, las felicitaciones nuevamente desciéndoles fue la ruta entonces trazada sirve para que cada día Alas vuelva más alto.

Con todo mi afecto *Sandoval*

# LA CEREMONIA DE FIN DE CURSOS

**L**A ceremonia de finalización de cursos es sin duda el acto más importante para los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, y no sólo porque significa alcanzar la esperada licencia anual, sino porque implica un pasaje de grado para cada uno de los Años. Los Jóvenes Aspirantes pasan a ser Caballeros Cadetes de Primer Año, lo que significa, encarar la parte profesional de su carrera, el comienzo de las materias aeronáuticas. Los Caballeros Cadetes de Primer Año, que ascienden a Segundo, se puede decir que enfrentan el gran desafío, dominar el avión y dedicarse al vuelo. Los de Segundo Año, que ascienden a Tercero cuentan con la responsabilidad más grande, pues deben ser capaces de conducir hombres, para lo cual los ha preparado el ámbito militar en el que han vivido los últimos años. Y los Caballeros Cadetes de Tercer Año egresan del Instituto como Oficiales de la Fuerza Aérea con el grado de



**El Señor Presidente y altas autoridades presenciando los actos.**

Alféreces, que es el objetivo último de todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos.

El año pasado, la ceremonia tuvo lugar en horas de la tarde de un caluroso día de diciembre, asistiendo un numeroso público compuesto por autoridades, familiares y amigos de los distintos Alumnos de la Escuela. Una vez efectuada la revista de efectivos por parte del Señor Presidente de la República, y tras realizar el relevo de abanderados y escoltas, se procedió a la entrega de sables, despachos de Oficial y premios a los noveles Alféreces de la promoción Capitán Gregorio Sanabria, quienes prestaron el Juramento de Honor mientras la diana Gral. León de Palleja y el estremecedor



**La promoción Capitán Gregorio Sanabria prestando Juramento de Honor.**

rugido de una escuadrilla de aviones A-37 se hacía oír en toda su intensidad. Luego, el Cuerpo de Alumnos acompañado por representaciones de otros Institutos Militares marchó en honor a las autoridades y a los recientemente egresados Alféreces. Después, el momento más esperado, la demostración aérea, una formación de cuatro aviones y dos solistas, todos ellos T-34 Mentor, surcaron el cielo guiados por los noveles Alféreces, quienes demostraron con excelencia lo aprendido en la parte aeronáutica en su pasaje por el Instituto.

Fue un momento emotivo y gratificante para todos los que conformamos la familia Fuerza Aérea.

**CAD.2o.(Av.) Carlos Do Mato.**



**Luego de la demostración el festejo.**

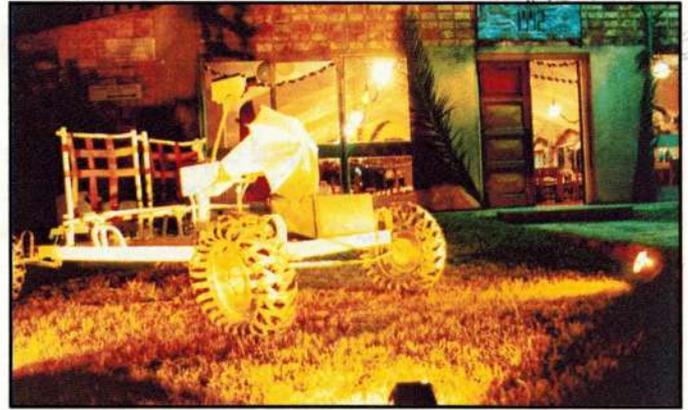
# LA FIESTA SOCIAL

**C**ORRIAN los primeros días del verano y el Cuerpo de Alumnos trabajaba duro en pos de un objetivo que año a año se logra; la decoración y ambientación para la Fiesta Social de Fin de Cursos.

Todo había sido planificado cuidadosamente algunos meses atrás y cada uno aportaba su granito de arena para lograr el objetivo que nadie dudaba se iba a conseguir con el mismo nivel que años anteriores. Los Cadetes de Segundo Año fueron los que tuvieron la idea de realizar una "Fiesta Espacial" y con la colaboración de los Cadetes de Primer Año y los Aspirantes en un esfuerzo conjunto se pudo perfeccionar la idea y llevarla a la práctica obteniendo el mejor resultado.

"Entre diarios, engrudo, madera y clavos" se podían definir esos días en que se trabajaba para construir una nave espacial, una pared decorada y una ambientación general que colaborara con el objetivo de que la fiesta fuera del total agrado de los que a ella concurrían.

Llegó el día y todo lo que se podía hacer con respecto a la decoración se había hecho, sólo faltaba esperar el momento en que las luces se encendieran, los discos comenzaran a girar y una gran cantidad de personas comenzara a disfrutar



*Y llegó el día...*

de la fiesta que marcaba el fin de un año lectivo lleno de esfuerzos y sacrificios.

La fiesta alcanzó el brillo buscado, fue una noche en la que la Escuela Militar de Aeronáutica se vistió de gala y abrió sus puertas a los familiares de Cadetes y Señores Oficiales que se habían dirigido a ella con el fin de compartir el momento.

Pasó la fiesta, y así, lo único que nos separaba de la esperada licencia anual era enviar la nave junto a su entorno espacial a un viaje de un año de duración para reaparecer luego, bajo otra forma aún desconocida.

**CAD.2o(Av.) Carlos Do Mato.**



*El vals.*

# BANDERINES DE AÑO

*Más allá del principal objetivo que procura la Escuela Militar de Aeronáutica, la formación de Oficiales, las actividades que se desarrollan en este Instituto se dividen en sus correspondientes cursos anuales con el fin de hacer realidad esta afanosa búsqueda.*

**E**L Curso Preparatorio está integrado en su mayoría por los Jóvenes Aspirantes, que son quienes hacen su primer pasaje dentro de la Institución y a los que compete el aprendizaje de las actividades concernientes a la vida militar. La preparación profunda y organizada cuyo enfoque principal es formar en su integridad a estos jóvenes que al año siguiente conformarán el Curso Profesional.

Los encargados de llevar adelante esta difícil labor son los Cadetes de Tercer Año, cuyo mando es ejercido en forma directa en el Cuerpo de Alumnos y responden a las órdenes de los Señores Oficiales. Sus conocimientos y experiencia dentro de la Institución los proveen de las condiciones necesarias para aleccionar en forma íntegra a estos nuevos componentes del Cuerpo de Alumnos.

El Curso Profesional abarca al resto de los Caballeros

Cadetes de Primero, Segundo y Tercer Año. Su gradual adquisición de conocimientos profesionales los posibilitan a situarse cada vez más cerca del objetivo principal: llegar a formar parte del Cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea.

Fuera de la estructura formal que se desarrolla año a año, la convivencia diaria de los compañeros de tanda realza un sentimiento fuera de lo común, más allá de lo curricular, y que se crea a causa de las actividades a las que apunta cada curso.

Es el alma de cada grupo la que incentiva a continuar adelante quemando duras etapas y soportando los fuertes embates con un unido sacrificio colectivo.

A modo jocoso y puramente representativo, este sentimiento es plasmado en un diseño caricaturizado que muestra las particularidades que atienden a las vivencias por cada año de pasaje por el Instituto, y que son los "banderines de año".



## JOVENES ASPIRANTES:

Quizá resulte gracioso enterarse que estos peculiares avestruces son clara representación de la condición que implica ser un Joven Aspirante. Su desplazamiento al lugar que fuere se hará siempre a paso ligero (o sea corriendo).

Una vez que se ingresa a la E. M. A. se siente el haber elegido una vocación que nos lanzará inmediatamente a la alucinante aventura del vuelo. Pero los pensamientos ideales, la felicidad vocacional, pierden a veces su dulce sabor cuando cinco minutos son el tiempo máximo para levantarse de las camas, tenderlas, vestirse, afeitarse, lustrarse los zapatos y pasar a formar para una temprana revista.

Ese tiempo en que los Caballeros Cadetes de Segundo y Tercer Año gozan de sus vuelos de instrucción son en cambio, para los recién ingresados, momentos de estudio, limpieza de Curso o quizá una tradicional "vuelta al campo".

Un pequeño roedor corre tras el paso del ave. Esta simpática rata no lo es tanto para los Aspirantes, pues su significado responde a la búsqueda incesante de la sanción. ¿Qué se encuentra cuando se mira hacia abajo en formación? !!!Ratas!!!.



### CADETES DE PRIMER AÑO:

A título comparativo, ellos son los Aspirantes del Curso Profesional.

Sus exigencias de tiempo disminuyen y los sentidos apuntan principalmente al Curso de Vuelo. Su estudio comienza a abarcar enfoques teóricos referentes a la aeronáutica y la preparación del mencionado Curso. Sus distracciones responden ahora a la soñada antesala al vuelo.

Este banderín lo muestra claramente cuando un Cadete, con su pensamiento enfocado a un avión, distrae sus pasos, siendo advertido por un Cadete de Tercer Año encargado de la formación en Instrucción Militar Práctica.



### CADETES DE SEGUNDO AÑO:

El Curso de Vuelo es una realidad y en él se diversifican las aptitudes. Aquellos que aprueban el Curso seguirán sus estudios como Aviadores. Los restantes continuarán en la actividad aeronáutica prestando sus servicios y aportando sus conocimientos como Navegantes.

En este año se desarrollan las primeras armas en lo referente al vuelo. El instructor, quien se ubica en la cabina trasera del avión, será quien enseñe a su alumno, y sus disgustos por sus errores en vuelo serán soportados por su aprendiz de la cabina delantera que será el que reciba los "toques" de advertencia. Este tradicional método dicen que ayuda a no distraerse y cometer el mínimo de errores.



### CADETES DE TERCER AÑO:

Su libertad en los actos personales se reduce a su siguiente mando directo, el Señor Oficial.

Son estos Cadetes los que se encargan de impartir la disciplina en el Cuerpo de Alumnos.

Es el último tramo en el Instituto como Caballeros Cadetes y por ello su aprendizaje apunta principalmente al arte del mando. Su responsabilidad aumenta gradualmente con el fin de desempeñarse como Oficial de la F. A. U., tomando a su cargo al Curso Preparatorio y al Profesional.

También en su año de entrenamiento el vuelo en formación y la acrobacia son una realidad. Su banderín muestra entonces, las condiciones una vez finalizado dicho curso.

Un piloto hace un vuelo invertido luciendo con gracia y orgullo su inscripción P.F. (piloto fenomenal) para una hermosa criatura del sexo opuesto que lo observa con admiración.

**ASP. ROBERT GUTIERREZ**

# PEGASUS: HUELLA DE UNA TRADICION

...**Y** llegó el momento!. Aquel período ataviado de tensión e incertidumbre por fin era huella del pasado. Las miradas que en un principio se cubrían de ilusiones y esperanzas, ahora sí podrían regocijarse en un gran acontecimiento. Seríamos la nueva generación de jóvenes que ocuparía el Curso Preparatorio de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Con mucha certeza nadie olvidará la no muy lejana época de constante superación para alcanzar el nivel necesario, tanto física como intelectualmente, aspirando a la ansiada beca que se otorgase a los mejores exámenes expuestos.

Es ley natural que el constante sacrificio y perseverancia recogerá sus frutos, cuan maduros según el esfuerzo. Así pues, este puñado de adolescentes dió un paso trascendente más allá de las aspiraciones individuales ya que en su camino, la compañía inseparable de los padres dió un importante apoyo. Ese bastón que nunca se niega en las etapas difíciles e inseguras.

El lugar era nuestro, pero la estadía exigía una retribución. Veintiseis nuevos jóvenes Aspirantes irrumpirían en estrepitoso sonido el silencio de dos meses vacacionales. Nuevamente una generación de jóvenes dejaría el medio civil para formar parte de un Instituto Militar en el que los objetivos son alcanzados a largo plazo y a expensas de un pujante esfuerzo.

La Plaza de Armas de la E.M.A. presencia- ría nuevamente el tradicional período de reclutamiento.



Esforzarnos hasta el límite era el pago que se nos exigía en esos días para merecer un lugar en el Curso de Aspirantes.

La Fuerza Aérea buscará en este Curso Básico Militar, formar un grupo homogéneo donde resalte la gallardía, el estoicismo y resistencia para lograr un autocontrol en las situaciones límites; ocasiones en que se hace tan importante la disciplina y coordinación. Elementos estos de relevante importancia para quienes integran las filas castrenses, principalmente aquellos que responden a la responsabilidad vanguardista del espacio aéreo nacional.

Se nos exige rigurosidad disciplinaria en una

**swissair**  1931  
1993

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

Y así pensamos continuar en el futuro.



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

**VIASA**  
LA LINEA ALFA DE VENEZUELA

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



etapa que apunta a la constancia y abnegación.  
¿Por qué?

Venimos con el objetivo responsable de tener suficiente para afrontar las situaciones más difíciles, crédulos a resolverlas con total perfección.

En vano sería centrar nuestro tema en un reclutamiento sino para quienes alguna vez lo vivieron. Pues ellos son los únicos que podrían sentirse identificados. ¡Pero sí que es una dura

prueba de superación!. Como dijo un viejo Cadete "Hay que haberlo vivido para poderlo entender".

Más allá de un período difícil, el esfuerzo en grupo motiva al compañerismo, tan importante para una tanda. Así fue que optamos por llamarla PEGASUS. Símbolo de libertad. Noble animal mitológico que luchó incansablemente por el bien. Sus alas se desplegaban por el cielo como en un sueño en el que se desea ver el mundo desde el

**Polin s.a.**

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

ALQUILE LO MAXIMO, PAGUE LO MINIMO

**Hertz**

Montevideo: Colonia 813 - Tel.: 98 57 56\* - Fax: 92 22 66  
Telex: 22484

Aeropuerto - Avda. de las Américas 5670  
Tel.: 61 28 57

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



punto más alto. Una representación gráfica que responde al noble ideal de Patria y por ello nos identifica en un unido grupo que por su Nación es capaz de entregar su vida.

Así lo sentimos y esperamos que esta tanda deje una huella de ejemplo para los que año a año nos sucedan. Con el mismo o mayor espíritu de superación; de afán por llegar a la perfección.

Llegar a sentir que la Aviación es Vanguardia de la Patria y nosotros sus nobles servidores.

**ASP. ROBERT GUTIERREZ**



**Optica Moderna Ltda.**

Fundada en 1930

Opticos Técnicos:

Agustín Roche  
Gustavo Roche  
Néstor Roche

COLONIA 972 entre RIO BRANCO y JULIO HERRERA Y OBES  
TELEFONO: 90 00 09 MONTEVIDEO - URUGUAY

# EL PINGÜINO

**D**ESDE hace mucho tiempo uno de los objetivos de la E.M.A era contar con una suerte de "Ground Trainer" (entrenador en tierra) similar a los utilizados por la U.S.A.F. y que permitiera a los pilotos familiarizarse con los sistemas de su avión para poder aprovechar al máximo las horas de vuelo, con la consiguiente reducción de costos que todos buscamos.

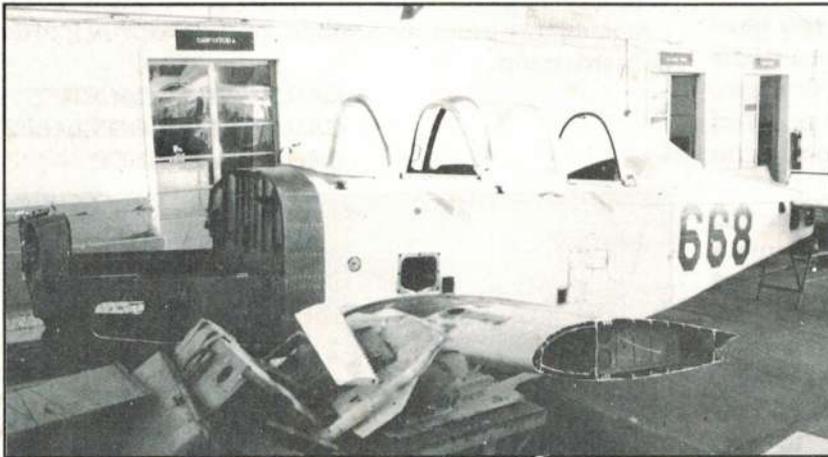
Este anhelo se hizo finalmente una realidad el 20 de Noviembre del año pasado gracias al proyecto propuesto por el May(Mant.) (R) Dn. Paulino Benítez y al apoyo que le brindó la Dirección del Instituto.

Con el nombre de "PINGÜINO" hemos bautizado al otrora Mentor T-34 B Numero 668, que se encuentra en el salón-hangar con el nombre del Tte.2do.(PAM) Carlos A. Flebe, en el edificio de la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El Mentor 668, que ha servido de maestro a un sinnúmero de aviadores de nuestra Fuerza Aérea, aún sigue enseñando. A pesar de haber quedado fuera de orden de vuelo, al igual que el maestro que se jubila por antigüedad, sigue dedicado en su merecido descanso a la noble tarea de seguir enseñando.

Desde el mes de Marzo de 1992 la tarea estuvo a cargo de un grupo de técnicos de Mantenimiento siendo cada uno de ellos responsable de la especialidad que poseen en el armado del aparato. En la parte de estructura el AT de 2da Miguel Dutra y en motores el AT de 2da Mario Piriz además de muchos otros colaboradores en un sinfín de tareas.

Se modificó así al avión dado de baja, totalmente desmantelado y con signos de deterioro, procediéndose a reciclar parte de su estructura seccionándosele alas y empenaje de forma que tuviera las dimensiones



*En pleno desmontaje.*





**El Pingüino en la sala Tte. 2º (P.A.M.) Carlos Flebe.**

necesarias para instalarlo en el salón antes mencionado, dentro del edificio de Operaciones.

Hace mucho tiempo nuestra F.A.U. contó también con otro "pingüino" (denominado así porque tiene alas cortas y no vuela), pero aquél era capaz de correr por las calles de rodaje que entonces eran de pasto en forma estruendosa, atemorizando a su paso a algún que otro tero que anidara en la zona.

Gracias al esfuerzo y la entrega por parte del personal que estuvo en los trabajos de instalaciones y mantenimiento, nuestro nuevo "pájaro terrestre" está funcionando normalmente atendiendo las necesidades de numerosos alumnos pilotos que concurren día a día a familiarizarse con su funcionamiento. El mismo les permite realizar ejercicios de cabina, puesta en marcha y procedimientos de emergencia, lo cual



**Para los historiadores... Nuestro Pingüino también conoció las vicisitudes de un aterrizaje forzoso.**

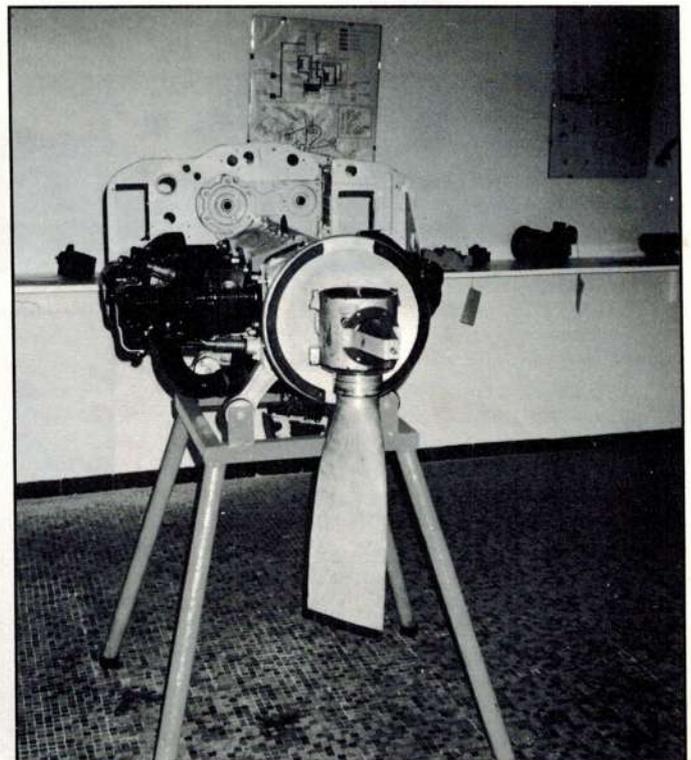
implica un aprovechamiento del 100% del tiempo de vuelo real en el avión.

Aparte de estos ejercicios de procedimientos también se pueden impartir clases sobre mecánica del avión dado que el Salón Tte. 2º (PAM) Carlos A. Flebe cuenta con diagramas de los diferentes sistemas así como un motor O-470 como el usado por el T-34, que ha sido seccionado para que el Alumno pueda visualizar sus partes componentes y su funcionamiento (recorrido de los cilindros, admisión, lubricación, etc) a fin de que conociéndolo más a fondo (una imagen vale más que mil palabras), pueda utilizar la máquina para el propósito exacto que fue creada.

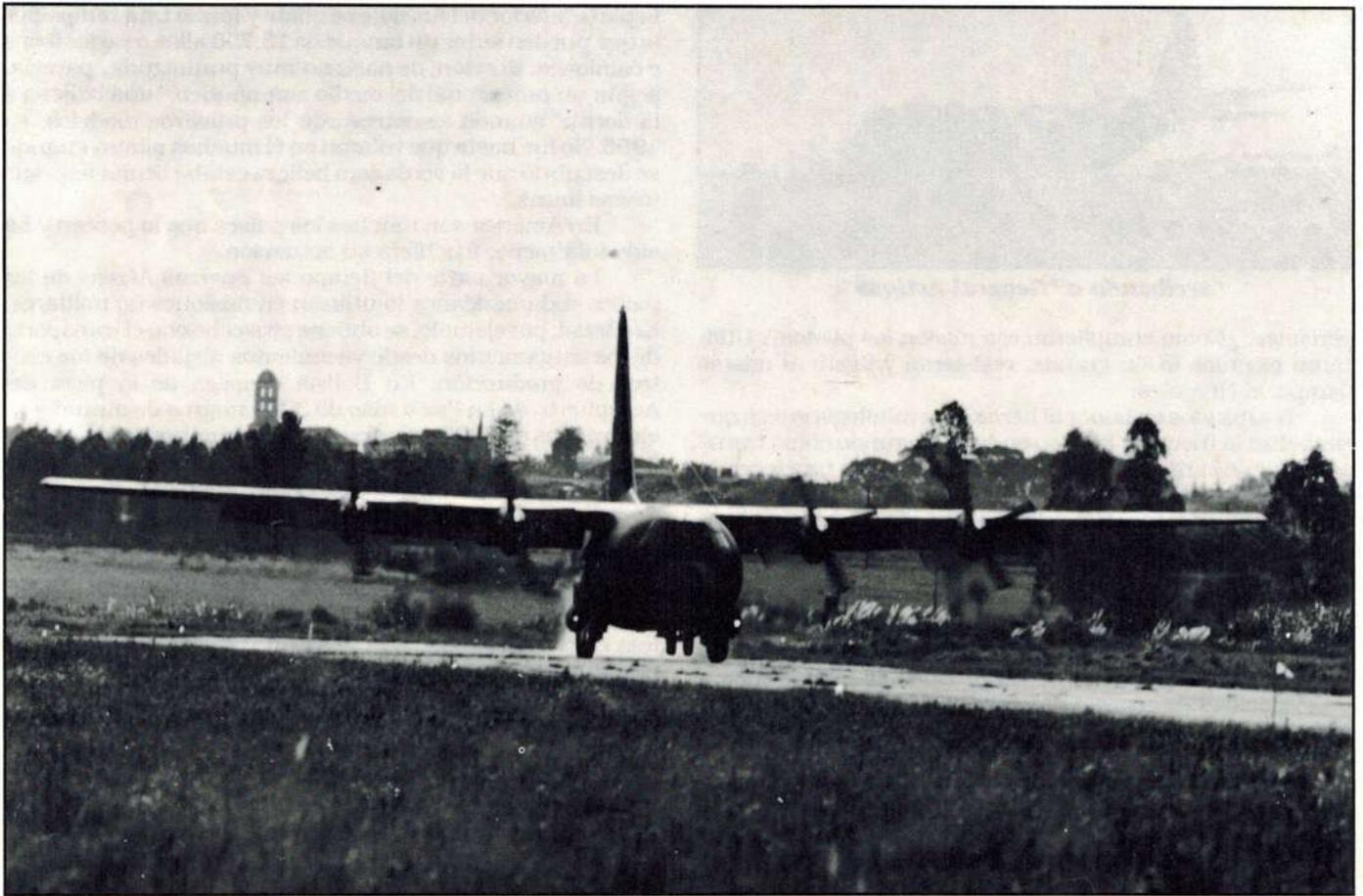
Allí tenemos además piezas de motor: carburadores, pistones, válvulas, bielas, etc, que han quedado inservibles por el prolongado uso, pudiendo aprender el Alumno las causas que han llevado a eso, y la forma de prevenir dichos fenómenos.

Además de los Cadetes Aviadores, esta invaluable ayuda a la instrucción es utilizada por los Cadetes de 1er. Año para sus clases de Motores y Sistemas (la primer materia que enfoca directamente a la faz de vuelo), adquiriendo los conceptos básicos y visualizándolos al mismo tiempo para llegar a un conocimiento profundo y sólido, propósito principal de la instrucción.

**CAD. 2º(AV) F. CACERES**  
**CAD. 2º(NAV) R. GONZALEZ**  
**CAD. 1º G. FRANCO**



## HERCULES C-130



**L**UEGO de varias gestiones y del esfuerzo por parte del gobierno y de autoridades de nuestra Fuerza Aérea, el Uruguay recibe por intermedio de la Fuerza Aérea Norteamericana dos aviones Hércules C-130B.

Nos sentimos todos orgullosos de poder contar con tan valiosos aviones, no sólo por su costo sino por la gran utilidad que brindan a esa gran madeja de roles llamada sociedad.

Como integrantes de nuestra pequeña pero gran Fuerza Aérea debemos estar satisfechos de haber podido concretar un logro deseado desde hace años, ya que el contar con un avión de múltiple utilidad como es el Hércules es fundamental para nuestro desempeño como Fuerza Aérea joven que somos.

Llegan por separado con tripulaciones uruguayas compuestas por pilotos calificados para dicho avión en los EE.UU. y, se les designan los números 590 y 591, manteniéndosele su pintura camuflada en base a verdes, y luciendo ya las insignias de ARTIGAS.

Respecto a este gran avión son muchas las anécdotas que podemos destacar ya que ha llevado más auxilio a un mayor número de gente en todo el mundo que cualquier otra aeronave.

El Hércules ha logrado introducirse en sitios inaccesibles para la gran mayoría de las aeronaves, reduciendo la velocidad de los motores para ayudar a las víctimas de marejadas en Chile, inundaciones en Australia, hambruna en el Congo, tifones en Filipinas y terremotos en varias regiones del mundo.

Hace varios años, una importante pérdida de cosechas puso al borde de la inanición a cientos de nepaleses de remotos asentamientos en las alturas del Himalaya. No había tiempo para esperar a que las caravanas terrestres cargadas de alimentos llegaran atravesando desfiladeros y siguiendo senderos. El terreno era demasiado peligroso para los helicópteros; no había aeropuertos, y de por sí resultaba arriesgado volar entre los estrechos valles rodeados de picos de 6000 metros de altitud.

No obstante, los pilotos de la Real Fuerza Aérea Inglesa distribuyeron 2000 toneladas de víveres. En los lugares donde era imposible aterrizar, dejaban caer plataformas de cargas llenas de granos sobre las accidentadas laderas de los montes e incluso soltaban cajas de pollos vivos en paracaídas.

Día tras día se enfrentaban a fuertes ráfagas de viento, chubascos y turbulencias, pese a ello no tuvieron el menor



**Arribando a "General Artigas".**

percance. ¿Como cumplieron esa misión los pilotos?. Utilizaron el único avión grande, resistente y ligero al mismo tiempo: el Hércules.

Bautizados en honor al héroe de la mitología griega que simboliza la fuerza, y famoso en todo el mundo como transportador de carga C-130, este avión ha forjado una leyenda entre los países que lo poseen.

Los formidables Hércules pueden soportar golpes brutales al despegar o aterrizar en escabrosas pistas situadas a grandes altitudes en terrenos cubiertos de lodo, hierbas, grava o hielo, o en las arenas del desierto. Sus cuatro motores turbohélice le proporcionan la potencia necesaria para rodear y sobrevolar montañas nevadas, y la fuerza para transportar 20 toneladas de carga. Además, puede volar a una velocidad de crucero de 560 KPH. (Un poco menor que la de los reactores tradicionales, pero ofrece un rendimiento de combustible mucho mejor), y se mantiene en vuelo sin reabastecer durante más de 15 horas.

En 1982, más de cincuenta países habían gastado 7000 millones de dólares en la compra de estos aviones.

Actualmente cuestan entre 10y 15 millones de dólares.

En total la fábrica de la Lockheed en Marietta, Georgia, ha entregado más de 1650 Hércules de los cuales 1400 están todavía en servicio, descontando los que EE.UU perdió en Vietnam. Paradójicamente, este aparato destinado a cumplir misiones de auxilio comenzó su carrera como nave de guerra; lo habían diseñado para dar apoyo a las tropas en el frente de combate. En efecto, a principio de los años 50 la Lockheed Aircraft Corporation ganó un concurso nacional para la construcción de este tipo de avión al presentar un diseño jamás visto en la industria aeronáutica.-



**Hércules: un gigante.**

En el fuselaje, que se alza a poca altura del suelo, el Hércules tiene una cavernosa bodega de carga de doce metros de largo por tres de ancho y 2,7 de alto. La puerta posterior se abre hacia arriba y hacia dentro, mientras que la parte inferior del fuselaje se abate y forma una rampa por la que pueden subir un tanque de 15.750 kilos o varios jeeps o camiones. El avión, de nariz no muy puntiaguda, parecía, según un profesional del medio aeronáutico, "una ballena a la deriva" cuando se entregaron los primeros modelos, en 1956. No fue hasta que volaron en él muchos pilotos cuando se descubrió que la verdadera belleza estaba oculta bajo sus toscas líneas.

En América son muchos los países que lo poseen y ha sido totalmente fructífera su actuación.

La mayor parte del tiempo las Fuerzas Aéreas de los países sudamericanos lo utilizan en misiones no militares. En Brasil, por ejemplo, se obtiene provecho con el transporte de los cargamentos desde yacimientos alejados de los centros de producción. En Bolivia despega de la pista del Aeropuerto de La Paz a más de 3900 metros de altitud y se eleva a más de 7000 para franquear la cumbre de los Andes. Y después aterriza en una franja de hierba llevando suministros para un gran ingenio azucarero.

En Chile, gracias a la capacidad del avión para cargar muchos materiales de construcción y maquinaria pesada, se han podido construir oleoductos en las alturas andinas.

Es innegable que este avión clásico, este caballo de tiro construido en Estados Unidos, ha tomado carta de naturaleza en todo el mundo, por el auxilio que ha brindado a las naciones para vencer los problemas de diversa índole.

No debemos olvidar que este monstruo volador ha sabido mantener su prestigio y defender en buena forma los intereses de cada país que lo posee, en varios enfrentamientos armados que han transcurrido como la Guerra del Golfo, o la Guerra de las Malvinas en la cual nuestra hermana nación Argentina utilizó los Hércules C-130 en varias de sus misiones.

Es por todo esto que debemos sentirnos orgullosos de poder contar con los Hércules y al verlos surcar los cielos de nuestra Patria saber que son garantía de cualquier ciudadano ya que su curriculum así lo demuestra.

Esta aeronave ha rastreado y localizado icebergs que hundían a los barcos en el Atlántico Norte, también ha



**Realizando ejercicios de vuelta de pista en nuestro aeródromo.**



**El Hércules y sus tripulantes.**

llevado anillos de flotación de 7200 kilos para circundar manchas de petróleo; y es uno de los pocos aviones que pueden introducirse en los huracanes para determinar la fuerza y dirección del viento y así salvar vidas.

Al Hércules también le gustan los lugares difíciles. Y aunque en terreno y el clima devastador de la Antártida la convierten en un peligro para muchos aviones, esta aeronave se siente allí como en su casa ya que los motores turbohélice son superiores a los motores a propulsión a chorro en las regiones polares, porque elevan más rápido al avión.

El Hércules ha sido uno de los puntales del desarrollo de la Antártida por el apoyo que ha dado a la exploración

científica, y por sus misiones de asistencia médica de urgencia.

Al respecto es fundamental e imprescindible contar con estos aviones para poder llevar a cabo la tan ardua tarea que realiza el contingente de uruguayos ubicados en la Base Científica Experimental "Gral. Artigas", en la cual la Fuerza Aérea junto con efectivos de la Armada Nacional y del Ejército, mantienen encendido un haz de luz en una región tan conflictiva.

La Antártida es sin duda uno de los grandes propósitos de nuestra Fuerza Aérea, por el cual Uruguay ha volcado horas de trabajo técnico y profesional de nuestros hombres

**CENTRO TECNICO**

 **CITIZEN**

A LA VANGUARDIA DE LA RELOJERIA ELECTRONICA

SAN JOSE 837  
Montevideo



TELEFONO 914216  
Uruguay

Adhesión

**FLEXITE Ltda.**



**Bienvenidos.**

que están abocados al estudio del amplio espectro de condiciones diversas que ocurren en el continente helado.

Desde el 22 de Mayo del pasado 1992 en que arribó a nuestro país el primer C-130 (arribando el segundo el 3 de Agosto del mismo año), se han planeado navegaciones hacia la Antártida, las cuales se están llevando a cabo en estos momentos, ocupando la tarea que estaban realizando los aviones Fokker F--27, Fairchild FH 227 y C -- 212 de fabricación española que debieron ser modificados añadiéndoles tanques de combustible, auxiliares gracias a la habilidad de ingenieros aeronáuticos de nuestro medio.

Los Hércules, son por lo tanto de gran utilidad para

La Línea Aérea Confiable: **KLM**  
Royal Dutch Airlines

todos los uruguayos, con el solo hecho de poder mantener nuestro pabellón izado en un lugar tan remoto del globo, y junto a científicos y técnicos de otros países más avanzados tecnológicamente poder afrontar y evolucionar en el campo de la investigación.

También en este momento los Hércules C-130 están brindando apoyo al contingente uruguayo que presta servicios como "CASCO AZULES", dependiendo de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) en zonas selváticas de Camboya y Kampuchea.

Allí también llegó un Hércules uruguayo con las más altas autoridades del Ejército Nacional y la F. Aérea uruguaya: Tte. Gral. José Rebollo y el Tte. Gral (Av.) Carlos P. Pache, los cuales junto con un grupo de compatriotas visitan y controlan el estado físico y emocional de los casi 900 uruguayos que se encuentran defendiendo una causa de carácter internacional, tan importante como lo es la regularización de paz en dicha zona, por lo cual la ONU ha realizado su mayor desplazamiento desde su creación.

Actualmente nuestros dos Hércules C-130 han pasado a integrar la línea en el Grupo de Aviación Nro.4 (Transporte) con asentamiento en la Brigada Aérea N° 1 (Carrasco), la cual es el centro de operaciones de los mismos y el umbral de sus vuelos hacia distintas partes del país, o misiones al extranjero (Antártida, Camboya, etc).

Así pues el 30 de Mayo del pasado año el primer Hércules que llegó al Uruguay con el Nro. 590 arribó a nuestra Escuela Militar de Aeronáutica a las 11.38 hs. en un acto muy apreciado por los Cadetes de la misma los cuales nos sentimos sorprendidos al ver sus magnitudes, ya que estamos acostumbrados a ver operar en nuestro Aeródromo Militar "Gral Artigas", aviones de entrenamiento como lo son el biplaza Mentor T-34, el Cessna T-41D, y el de mediana talla Beechcraft U-8F Queen Air.

Como jóvenes integrantes de esta casa de formación de pilotos le damos la bienvenida a estos dos "grandes" y esperamos que junto con el esfuerzo y entusiasmo diario de cada integrante de nuestra Institución podamos seguir logrando metas trazadas como esta, en estos tiempos tan difíciles para todos, mirando siempre hacia un futuro mejor para nuestra FUERZA AEREA URUGUAYA.

**SGTO.HRIO (AV)  
ALVARO GAROFALI.**



## EL RAID DE SALTO

**E**L 17 de Abril de 1993 amanecía nublado y con techos bajos. Desde ayer viernes esperábamos una mejora meteorológica que nos permitiera trasladarnos a Salto, lugar donde comenzaría la primera etapa del Raid.

Organizado por el Aeroclub de Salto y denominado "Raid de los instructores", se extendería hasta el domingo 18 culminando allí mismo.

La prueba habría de consistir en un principio en 5 etapas donde se calificaría la exactitud de los pilotos para la navegación de precisión. Para ello participaban aviones agrupados en 3 categorías de acuerdo a su velocidad de crucero, declarada de antemano y fundamental para los cronometrajes posteriores.

A pesar del entusiasmo con el que encaramos la noticia de nuestra participación, que nos tomó de sorpresa, a través de las oscuras y grises nubes parecían filtrarse nuestras ilusiones desde la tarde de aquel viernes.

El sábado nos levantamos con las primeras luces, cargamos el avión con todos nuestros equipajes, amarras para anclaje, botellas de aceite y calzas, y nos sentamos a esperar en el banco de Operaciones mientras escuchábamos el parte meteorológico matutino del SODRE.

¡Por fin! El teléfono que suena, con buenas noticias: salimos ya para Durazno a incorporarnos en la segunda etapa de la competencia.

Y así largamos...

Después de una hora en el viejo y querido 601 llegamos a Durazno que parecía un hormiguero de aviones. Finalmente apagamos motor, repostamos y luego fuimos a integrarnos al cálido grupo humano de la familia aeronáutica, ya no uruguaya sino internacional, puesto que para nuestra satisfacción nos acompañaron también pilotos argentinos y españoles.

Después de los saludos, un briefing muy escueto y el almuerzo de camaradería en la Brigada Aérea N°2, llegó el momento de volver al avión y prepararnos para la etapa. Las navegaciones estaban ya calculadas en sus mínimos detalles, fruto de varias noches de poco sueño con las que quisimos retribuir en parte al gran esfuerzo que la Fuerza Aérea había hecho para que, por primera vez, una delegación de su propia Escuela de formación de pilotos participara en una competencia de tal índole.

No podíamos negar tampoco la gran carga de responsabilidad que pesaba sobre nuestros hombros cuando nuestras ruedas se despegaron del suelo a más de las 60 millas por hora a las que cobra vida este T-41.

Brújula al frente, cronómetro y carta en mano, comenzó la etapa y allí estábamos entonces, luchando por mantener un vuelo perfecto a lo largo de nuestro Uruguay, al que sin duda habríamos de conocer mucho mejor al culminar la prueba. Esta primera etapa nos lleva a Florida, a San José y luego a Melilla, donde se entregaría un trofeo al mejor aterrizaje de precisión de manos del hijo del Sr. Angel Adami y que fuera ganado por los señores Boiani y Albertoni.



Bajo la enérgica dirección del señor Carlos Ubillos (Jefe de Cronometristas), la "caravana volante" despegó nuevamente en dirección a la Base Aeronaval C/C Carlos Curbelo pasando por Canelones y La Calera, la que a nuestro entender fue la etapa con los paisajes más hermosos.

Anclados los aviones y luego de repostarlos en la Base de Laguna del Sauce, trepamos a los ómnibus que nos estaban esperando puntualmente (la organización por parte del Aeroclub de Salto resultó impecable desde el comienzo al final del Raid) para trasladarnos al Argentino Hotel de Piriápolis.

Allí tuvimos una cena en la que reinó el espíritu de camaradería que caracteriza a los aviadores civiles y militares de todas las ramas: privadas, comerciales, de fumigación y navales. Aprovechando este clima el Sr. Jefe de la Base Aeronaval le entrega un premio al Sr. Schterich (ganador de la 2da etapa), quien a la postre sería el ganador absoluto.

La situación meteorológica no permitiría que al día siguiente se largara la 3ra etapa que unía Laguna del Sauce con Tacuarembó por lo que el domingo permanecemos en Piriápolis dedicándonos a la vida social más que a nuestras tareas aeronáuticas. Incluso esa noche se arma un caluroso

Adhesión  
**TODAN S.A.**



**La Tripulación en Piriápolis.**

"picado" en la playa frente al hotel, que congregó a numerosos turistas que pasaban por el lugar.

Uno de los cuadros estuvo conformado por los Sres. Oficiales de la Dirección de Aviación Civil (que participó activamente con sus aeronaves, incluídos los flamantes Tobago) y el otro por tripulaciones civiles. Aún no se ha decidido el que resultara ganador, pero eso no es lo importante; sólo el mero hecho de estar compartiendo un rato agradable todos juntos.

Ese es el espíritu que reinó durante toda la prueba y del que todos los que participamos nos enorgullecemos.

La etapa se pospuso entonces para el día siguiente y ahora sí volvemos a dejar la tierra firme. Pasamos por Rocha, Treinta y Tres y llegamos a Melo donde repostamos, agregamos algo de aceite y partimos rumbo a Tacuarembó. Allí nos enfrentamos con un fuerte viento cruzado y una corta pista de pasto que pondría a prueba los nervios de los cronometristas más tarde al despegar.

Merece destacarse aquí un hecho y es el protagonizado por los Señores Sanes y Pelochi quienes a bordo de su noble "Stinson" del año 46 tienen una baja en la presión de aceite y se ven obligados a aterrizar en un camino entre Treinta y Tres y Melo. Allí agregan algo de aceite y ¡VOILA! a seguir en competencia. Eso sí es volar; por esta verdadera prueba de coraje se harían acreedores al trofeo al Mérito Aeronáutico.

Los dos competidores argentinos de Concordia, a bordo de un Tomahawk en excelentes condiciones pierden el rumbo y aparecen en la vertical de la torre de Rivera, pero gracias a la eficacia y la buena voluntad de los controladores aéreos no demoran en ubicar Tacuarembó y aterrizar sin problemas.

La siguiente y última etapa se ve acertada por razones de horario y nos lleva hasta Salto luego de pasar por las Termas del Arapey. Allí nos esperaba una calurosa acogida por parte del pueblo salteño para el que sin duda el hecho revestía una singular importancia por sus características, teniendo en cuenta además que el último Raid había finalizado en circunstancias desgraciadas con la muerte de tres de sus participantes, dos años atrás.

La ceremonia de entrega de premios se extendió hasta altas horas de la madrugada. El primer lugar fue indiscutiblemente para el Sr. Schterich y su Sra. esposa, pero aún los que nos retiramos sin galardones no podíamos dejar de sentirnos plenamente satisfechos por haber participado.

El enorme caudal de experiencias allí vividas nos hace sentir agradecidos al haber sido escogidos para llevar a cabo lo que para nosotros fue una Misión, pero no una más sino una que puso a prueba nuestros conocimientos y nos dejó valiosas enseñanzas, siendo hoy nuestra meta el compartirlas para beneficio de todos.

**SGTO.HRIO.(AV) PABLO PISANI**



**Los Sres. Sanes y Pelochi acompañados del Cap. (Av.) Raúl Porta el Sgto. Hrio. (Av.) Alvaro Garófali Junto a su "Stinson".**

# MANIOBRAS '93

**N**O nos remitiremos a dar un acuerdo del significado que tiene esta actividad desempeñada anualmente por la totalidad del Cuerpo de Alumnos.

Diremos que no es el exacto caso de lo que comúnmente llamamos Maniobras, sino una diversificación de labores a los que como epígrafe deberíamos denominar Ejercicios de Orden Abierto.

Es de entender aún para los no allegados directamente a la Fuerza Aérea, que una organización como tal; más que un vasto conocimiento sobre entrenamiento en tierra firme aboca todos sus esfuerzos para lograr la perfección en el vuelo. Todo ello sin detrimento de las labores sobre terreno. Hasta podemos agregar que en nuestra fuerza existe una Brigada especializada en la Seguridad Terrestre. Indispensable y creada especialmente para garantizar el orden, mantenimiento y seguridad del material aeronáutico y sus respectivas reparticiones donde éste se halla.

A todo ello impera la necesidad de que todos y cada uno de los representantes de la Fuerza Aérea adquieran por lo menos una idea básica sobre los temas concernientes a la reticular organización aérea.

Es por ello que año tras año se realizan este tipo de actividades. En este caso en tres días de intensa práctica.

Desde el primer día, ya poco antes del amanecer dos unidades de transporte del Comando trasladó al Cuerpo de Alumnos para realizar los primeros ejercicios en terrenos de la Brigada de Seguridad Terrestre.

Para nosotros, recientemente ingresados al Insti-

tuto, se trataba de una nueva experiencia.

A tempranas horas de la mañana dimos comienzo con el descenso en rapell.

Irreproducible y más aún en punto y letra. Interesante vivencia que conjuga coraje, arrojo y principalmente un pronunciado espíritu de acción. Es una prueba que consiste en el deslizamiento desde un edificio sólo a dependencia de una simple cuerda, sujeta a un lugar firme de la terraza y pasando por una sujeción en la cintura, que se extiende libremente hasta tomar contacto con el suelo. Son unos pocos segundos que en un principio se tornan inseguros pero excitantes al fin.

Tres veces se realizó la prueba para provecho nuestro y con ello el aumento de la autoconfianza.

Instruidos por un Sr. Oficial especialista en el tema, logramos comprender y perfeccionar nuestro futuro ejercicio que sin duda sería lo más emocionante. Prueba de impresionante desafío y por que no de miedo.

Acorde con las actividades sobresalientes, una de ellas fue la instrucción sobre paracaidismo a cargo del Sr. Capitán Silva, instructor del Grupo de Operaciones Especiales, quien nos dió una detallada clase sobre la importancia del Paracaídas y sus usos.

Preciso e indispensable elemento de seguridad, el cual fue clasificado en dos tipos; en primer lugar aquellos utilizados para salto libre y luego el que atrae nuestro mayor interés: el paracaídas de emergencia.

Actualmente los Cadetes de Segundo y Tercer Año son



*Demostración práctica del funcionamiento de un paracaídas.*



**Hacia la tierra firme.**

quienes reciben clases prácticas de vuelo y especialmente para ellos se tornó muy instructiva e interesante la información. En nuestro caso el interés se perfilaba hacia un futuro próximo como lo es el distante pero aún cercano Curso de Vuelo; y para aquellos que de la mano del esfuerzo constante lleguen a ser Aviadores o aún Navegantes.

No podemos dejar de darle cabida a la agotadora Pista de Guerra. En ella se aprenden las distintas disposiciones en el terreno para vencer los obstáculos que impiden el avance y desplazamiento en el mismo.

No podríamos hablar de Plano Inclinado, Plano, Pozo

de Leones o Conejera porque sería un idioma de poca comprensión para todos.

Sí, podemos aclarar que son una secuencia de obstáculos especialmente preparados para el desempeño en el entrenamiento militar, contribuyendo en aumentar la destreza corporal y mental.

Colocados consecutivamente hacen que debamos medir esfuerzos y ánimo de tal forma que en el menor tiempo posible sean dejados todos atrás. Unas simples palabras lo definen pero el sólo intentarlo una vez deja en el suelo todas las opiniones especulativas como ¡¡ que fácil es!!.

Agotados por un día de intensa fatiga llega la hora de Guardia.

Esto hace que a la madrugada, mientras nos encontramos apostados en los rondines de vigilia, se unan sueño y cansancio.

También pruebas esenciales para aumentar la fuerza espiritual y el carácter militar.

Aunque el dolor, el esfuerzo, la fatiga o el deseo de dormir estén presentes, nuestra Vocación de servicio deja a un lado estos factores y le obsequia mayor importancia al deber o quizá al placer de ser servidores de nuestra Tierra Oriental.

Es por ello que este tipo de pensamientos exigen a nuestra persona y nos mantienen firmes aunque el enemigo sea el propio cansancio.

El segundo día se desarrolló en el Batallón de Infantería Paracaidista N° 14.

Allí realizamos todo tipo de ejercicios como por ejemplo "pasaje de comando", consistente en el desplazamiento sobre una cuerda horizontal sujeta de un lado al otro sobre arroyos y pantanos, a una altura aproximada de 10 metros.

También se realizó tiro con carabinas M2 en todas las posiciones convencionales, rapell y salto de paracaidista desde la Torre en dicha unidad, instruidos por especialistas en el tema.

Estas diferentes actividades cubrieron todo un día y con él, un sinfín de experiencias en pro del aprendizaje que se perpetúa en toda una vida como integrantes de nuestra Fuerza Aérea.

El día esperado llegó y nuestro anhelo desbordaba su energía en el rapell desde helicóptero.

Las voces pronunciaban un mismo tema hasta que



**Un cadete realizando ejercicios de pasaje comando.**

## COOPERATIVA DE LAS FUERZAS ARMADAS



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

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

SASTRERIA CIVIL Y MILITAR

*Visítenos y compruébelo usted mismo*

garantía



garantía

Colonia y Acevedo Díaz

Tel.: 49 64 21  
Fax: 40 14 67

pronto un imponente ruido mecánico mantuvo expectantes a todos los allí presentes. Se trataba del Bell UH-1H perteneciente al Grupo Nº5 de "Búsqueda y Rescate".

Difícil es definir; ¿sería el deseo o quizás el miedo? Sólo lo sabríamos cuando el Bell adquiriera altura.

Era más importante permanecer callado y expectante pues las dudas ya habían sido evacuadas. Sólo restaba la acción.

Descendió el 050 de la F.A.U. con sus dos pilotos. El Jefe de Salto, que nos esperaba siniestro y expectante, dió la señal de abordaje.

Cuatro en total éramos quienes deberíamos correr agazapados hasta ingresar al aparato. No pasaron muchos segundos y comenzamos el ascenso.

Este inolvidable sensación quedó grabada en nuestra memoria y más aún el momento en que la voz de ¡¡ Listo !! retumbó en nuestros oídos.

Al estar preparados la siguiente voz fue ¡¡ A los patines !!.

Nuestro cuerpo sólo dependía de la sujeción manual con la cual, inclinados hacia las espaldas, sólo veíamos a la lejanía la seguridad de la tierra firme.

Nada traía más la atención que la orden ¡¡ Abajo !!. Allí sería donde la prueba de coraje y destreza cobraba su más estricto sentido y los pocos segundos de duración se hacían eternos en el recuerdo de cada uno de nosotros.

Quizás la prueba fue de corta duración y nuestro UH-1H emprendió rápido vuelo hacia su unidad pero ello nos da cuenta que aunque emocionante, sólo se trataba de un ejercicio más.

Lo destacable de estas maniobras conjuntas es que coayudan a aquilatar la experiencia y la confianza de pilotos.

Y en situaciones reales como la acaecida en el incendio del Palacio de la Luz de la U.T.E., los obstáculos son sorteadas con pericia gracias al entrenamiento en que también han participado los Cadetes.

El próximo paso consistió en la competencia interpromociones que constaba de cuatro partes: Pasaje de la Pista de Guerra, Prueba de Tiro, Carrera a campo traviesa y por último, lanzamiento de granadas.

Quizá esta fue la actividad más acorde con la idea que se tiene de Maniobras pues en ella se siente con rigor el desgaste físico y la necesidad del espíritu de unión entre los



**Torre de Lanzamiento del batallón de infantería Nº 14**

integrantes de cada grupo.

La competencia fue muy dura y se participó lealmente dando lo mejor de cada uno para que su equipo saliera adelante.

Lo más importante es la ausencia de vencedores pues en nuestra fuerza sólo existe la iniciativa y el interés por hacer las cosas a la perfección y sólo aquellos que se manejan sin interés de progreso, sin voluntad de altura, son los perdedores que aquí no tienen lugar.

El final de los Ejercicios de Orden Abierto fue otro punto importante: la Defensa de Instalaciones.

A cargo de un Sr. Oficial este briefing enfocó a todo aquello concerniente a la defensa de las estructuras y materiales indispensables en caso de acción.

Una noche íntegra nos dividimos en grupos, patrullas y puestos de vigilia apuntando especialmente a la adquisición de experiencia imprescindible para el desempeño como futuros Oficiales de la F.A.U..

Esta sería la última y desafiante prueba y junto a ella el optimismo de todos nosotros, quienes luego recordaremos las enseñanzas que forjan nuestra personalidad estrictamente militar para bien de la Fuerza y especialmente de nuestro Uruguay.

La incomodidad, el esfuerzo y el sacrificio primaron en estos tan largos días, pero nos esperaban cuatro días de esparcimiento junto a las familias que son especialmente importantes para aquellos que residimos en el interior del país.

Aún nos esperan tres Maniobras de Invierno más, pero obviamente sin ese toque majestuoso como lo es la primera vez.

De ella se guardan hermosas reminiscencias que le dan un arraigado sentido a lo que con mucho cariño hacemos.

No tomamos estos hechos como un simple paso más en la larga carrera aeronáutica sino que los guardamos con tal afecto que despiertan en nuestro carácter un sincero deseo a aquellos que algún día nos sucedan.

Esta tesitura debe despertar en nuestros corazones un afán de conquista y un profundo interés en llevar adelante todo aquello positivo a nuestra institución tanto así como nuestro pequeño gran país heredero de tradiciones, héroes y patriotas orientales.

**ASP. ROBERT GUTIERREZ  
ASP. JULIO DANZOV.**



**Un agradecimiento para nuestros camaradas.**

# UNA HISTORIA...

**E**STA historia va destinada a todos los que de un modo u otro nos hemos empeñado en separar los pies de la seguridad de la tierra firme para ser un poquito más que seres humanos comunes y corrientes.

Está inspirada en la mirada seria del Alférez Julio Almada, cuyo retrato corona el salón de Operaciones de la E.M.A., con su larga mesa, y que en algún rato de ocio como Cadete de Pista pareció vigilar me paternalmente. Aunque no me he atrevido a investigar más nada sobre él, su rostro y su expresión grave fueron más que suficiente para trasmitirme una idea.

Su error, que dicen que siempre lo hay, le costó nada menos que su propia vida. Por eso, su pecado ha sido ya purgado. Y es justo que su retrato adorne el salón en Operaciones.

Todos tenemos esa idea de que la muerte es un proceso fantástico por el cual obtenemos la sabiduría que nos permite comprender lo que durante la vida está fuera de nuestro alcance. La muerte entonces nos dignifica y nos engrandece.

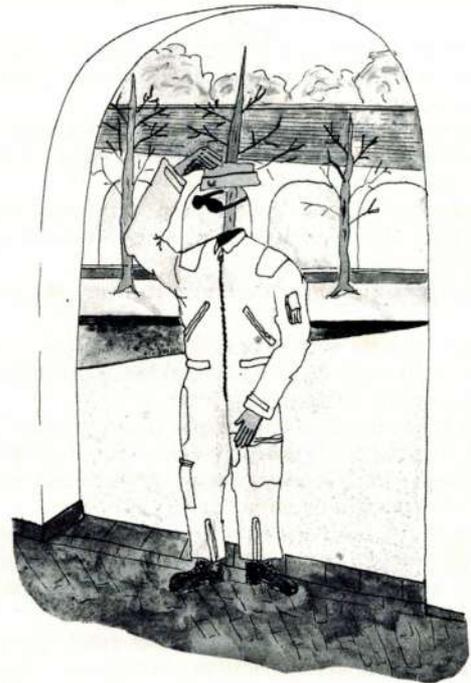
Al escribir mi cuento, por supuesto, no he podido dejar de recordar a un buen amigo, un camarada al que ella se le acercó fugazmente en la cabina de su Mentor. Pero era todavía muy pronto y ella lo comprendió, dejándolo respetuosamente para que las cosas siguieran su curso natural.

Los personajes y las situaciones son ficticias. Son experiencias de vida, que es lo que en la Escuela abunda más que en otra Unidad cualquiera, porque día a día maduran los anhelos de los hombres que se van descubriendo a sí mismos.

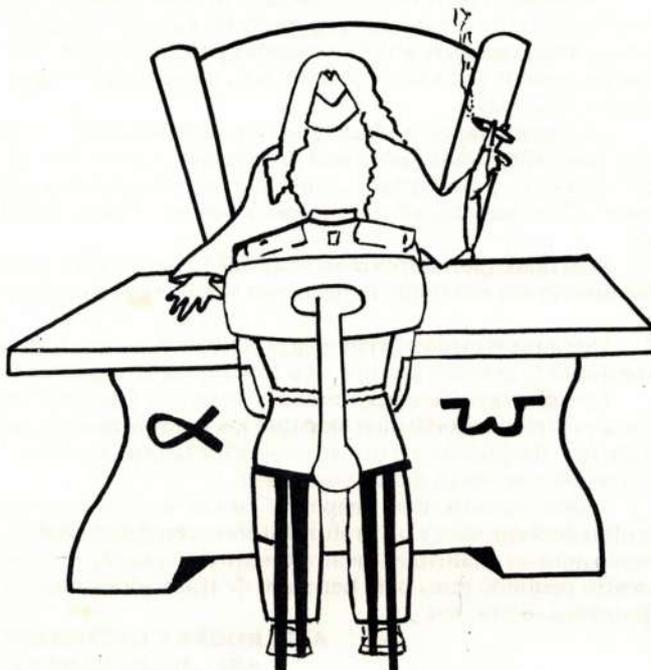
Sin duda muchos se sentirán aquí aludidos y se preguntarán si es a ellos a quien escribo.

Les digo que sí. A ellos y a todos los que algún día hemos disfrutado escuchando el "tac-tac" de nuestros propios pasos al retumbar en el corredor de los salones de la Escuela, aquél año, cuando éramos los primeros en llegar.

Noches de enero o febrero. Vuelo a primera el otro día, bien



*Llevando mi viejo mono de vuelo.*



tempranito y luego el almuerzo entre camaradas, comentando aciertos y errores, y aprendiendo a base de ellos. El Curso de Selección, donde comenzamos a esculpir nuestras alas doradas.

Esta es mi despedida de la Escuela.

He querido dejar a las generaciones venideras, este mi mensaje, al dejar "nuestra" Escuela después de estos cuatro largos años cargados de alegrías, tristezas, triunfos y derrotas, donde llegué cuando era todavía un niño grande y me voy hoy siendo un hombre.

Aquí va la historia:

"Voy a morir", pienso.

Cientos de veces he leído cosas así en los libros de historias de guerra: el avión pica hacia la Tierra; cada segundo se aproxima doscientos metros. Las llamas se vuelven más voraces, roen la carne del piloto, sus piernas parecen calcinarse. Espera la muerte con espantada curiosidad. Va a estrellarse de un momento a otro..., la extraña sensación de disolverse en una especie de apacible indiferencia, pero no se desvanece ni se duerme, sólo su cuerpo lo abandona.

Pero ahora es distinto, soy yo el que estoy aquí arriba lidiando con palancas, botones y agujas indicadoras. Siento que no tengo ya casi altura para intentar nada, y a decir verdad ni se me ocurre mirar el altímetro. El suelo se aproxima inexorablemente, como la enorme pantalla de un cine en la que están plasmadas las escenas de una película que ya se termina...

Sólo me queda tiempo para un reproche a mi viejo amigo: "¡Justo ahora me vas a abandonar, bicho, con las que pasamos

juntos, justo ahora que estoy yo solo y necesito tus alas pulidas para poder seguir siendo el muchacho de pelo revuelto que te observa con amor siempre que se aleja de tí después de cada vuelo que le obsequias!"

La voz de siempre que me dice algo se me ha pasado por alto. La reconozco por su calma, so tono examinador. Y como siempre, trato de escucharla, pero ya es muy tarde. Unos segundos y luego todo ha terminado. Tierra, pasto y fuego me rodean.

Y de pronto, la oscuridad absoluta...

Me encuentro sentado en un banco de lo que parece una sala de espera como la que hay en la Guardia, a la entrada de la Escuela.

Me siento tranquilo, con todo el tiempo del mundo para pensar.

Sin darme cuenta comienzo entonces mi "briefing post-vuelo".

"¡ La selectora, eso fue !".

Claro, me olvidé del cambio de tanques a la media hora como hubiera correspondido, y el pájaro tenía ya otros vuelos. ¡ Si lo habré escuchado de veces ! NO OLVIDE CAMBIAR LOS TANQUES

Mi primer "solo" en Mentor, el último antes de la media Ala.

Así es la vida...

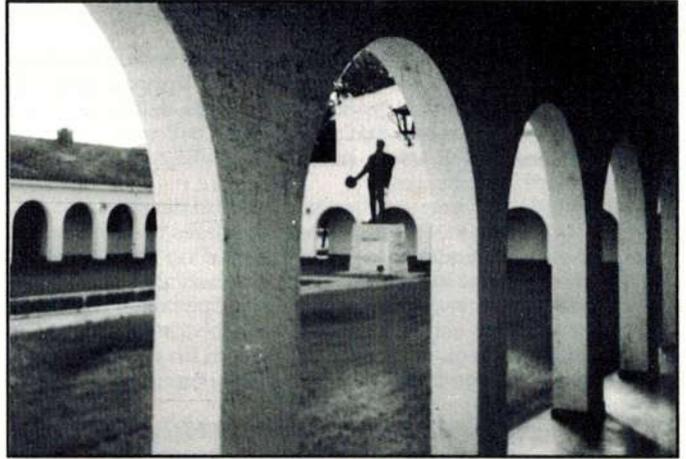
¿ La vida ?

Me pregunto donde estoy.

Como respuesta, la puerta se abre suavemente con un ligero quejido y dejando penetrar una luz tan resplandeciente que me deja cegado.

La voz de alguien a quien no puedo ver me anuncia que pronto será atendido. Entonces me pongo de pie y, dando tumbos, me dirijo hacia una silla dispuesta frente a una enorme mesa de superficie bruñida. Me siento.

Y entonces lo veo venir.



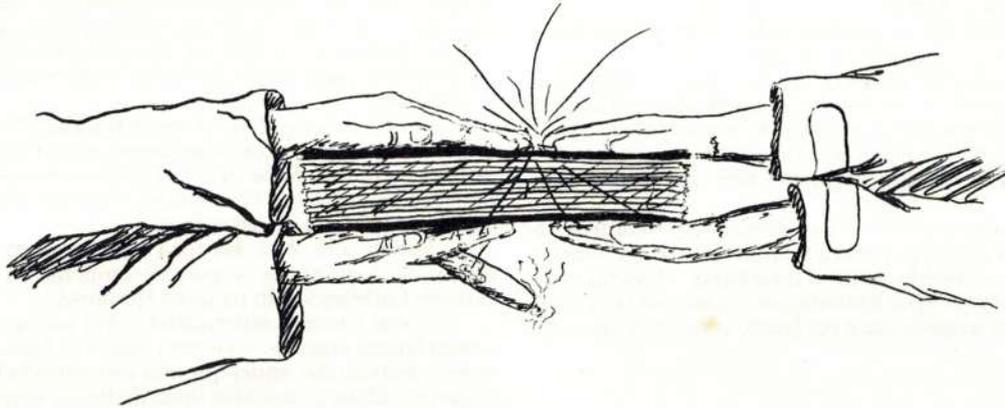
**De nuevo a los salones.**

Es curioso, recuerdo que lo primero que observé es que no llevaba uniforme y que usaba barba. Por lo tanto, me dije, no es militar.

Se presentó gentilmente como mi Salvador y luego de una corta charla que sirvió para aplacar mis nervios, cuyo tema he olvidado después de tantos años, me ofreció un habano y me dijo que teníamos algo que arreglar.

Habían para mí tres opciones.

Las dos primeras me implicarían cambiar de Arma. Como nunca me gustó deslizarme entre las ciénagas y mi estómago ya se había manifestado contrario a permanecer mecido por las olas mucho tiempo, me negué a aceptarlas y la dije que hasta la muerte seguiría prefiriendo la Fuerza Aérea. Eso de "hasta la



**MARAL S.R.L.**

**Automóviles**

COMPRAS - VENTAS  
PERMUTAS - CONSIGNACIONES

Monte Caseros 3219

Tel.: 80 78 09



FARMACIA

**Biguá**

TOMAS DIAGO 617  
TEL. 70 53 29

muerte" le resultó muy jocoso por lo visto, ya que fui interrumpido por sus retumbantes risotadas.

Su rostro, la única parte del cuerpo aparte de sus manos que no estaba cubierto por su túnica blanca, apuntaba directo hacia mí, apremiante. Sus grandes ojos verdes, detrás del humo del habano, parecían estudiarme de pies a cabeza.

"Entonces, hijo, tengo para tí un trabajo en la Fuerza Aérea. Pasaré a explicarte..."

No podía ser peor: veinticuatro horas al día sin descanso, nada de comidas succulentas, bebidas, mujeres ni autos deportivos. Ni siquiera podía fumar (en realidad no me importaba porque nunca fumé aunque no sé si él lo sabía).

Le dije entonces que era mucho lo que pedía (incluso lo del cigarrillo) y traté de convencerlo de que mi olvido de cambiar de tanques a la media hora no era tan grave al fin y al cabo y que en el lugar del cual yo venía eso se arreglaba con unos pocos días de arresto a rigor.

Pero no pareció muy satisfecho y me explicó que estaba esperando a un aviador hacia mucho tiempo para tareas sencillas en la Tierra y que yo entonces había llagado justo a tiempo (como Clase que llega con quinto grado de licencia y lo espera en el portón el Comandante de Guardia para que se arme de Adjunto).

"Ya veo, ya veo". No tenía nada que hacer.

Incluso antes de darme por vencido le pregunté por más opciones. Socarronamente me contestó que por supuesto que sí, y me habló de su amigo del subsuelo. Pero allí no se pueden acumular horas de vuelo. Capté enseguida la idea y acepté colaborar (no había nadie más para hacer sorteo).

Noté su expresión de alivio. Se ve que hace tiempo buscaba un "voluntario" como yo. Y me habló de que sería un trabajo duro pero pleno de satisfacciones.

Me entregó una carpeta de instrucciones, un cuerpo invisible y me envió de vuelta al mundo con la misión más difícil y más maravillosa: enseñar a volar y a vivir.

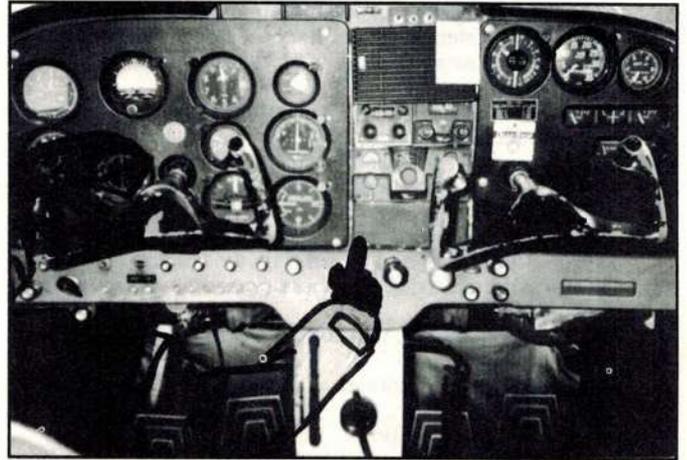
Los salones de la E.M.A....

Con su luz amarillenta, fantasmagórica, de las dos de la mañana, iluminando la estatua de Artigas.

En el viaje perdí la carpeta así que voy a tener que improvisar como tantas veces con las emergencias. ¡Cuidado! Se asoma de pronto por la esquina del corredor la delgada figura de un Número de Guardia. No se si estará prohibido (¿que habrá pasado con la maldita carpeta?) pero me acerco y lo enfrento.

No parece haberme visto. Sigue caminando mientras va recitando "Fuego durante la puesta en marcha" en voz baja.

Sin embargo, yo puedo verme a mí mismo. Llevo mi viejo mono de vuelo con la insignia gastada por el roce con la tira del paracaídas; extraño aspecto para un ángel, si eso es lo que soy ahora.



**La tecu no tiene misterios.**

Este encuentro con la vida humana, desde mi nueva condición, aviva mis ganas de comenzar mi tarea a la vez que me recuerda mis épocas de Cadete.

Me dirijo, entonces, hacia un lugar donde pueda pensar, tranquilo, donde pueda organizar mi trabajo. ¡El gimnasio!

Quizá alguien, por descuido, lo haya dejado abierto.

Pero parece que, quien sea el responsable, ha sabido cumplir su función puesto que la puerta está trancada. Pero me olvidaba que ahora eso ya no importa porque puedo colarme por el ojo de la cerradura.

El viejo hangar de Air France. Siempre me resultó un lugar un tanto extraño, desde que entré por primera vez; un día espléndido cuando nos enfrentamos al primer reto como postulantes: el examen de matemáticas. Recuerdo aquella mañana, el gimnasio repleto de mesas y sillas, silencio sepulcral entrecortado únicamente por el rugido de un T-34 solitario que se dirigía a la pista; rostros jóvenes, ansiosos, con ganas de vivir a "todo gas".

"Buenos días, señores, soy el Teniente Alias. Este no es un lugar de diversión y los programas no son sencillos. Si no los soportan, se van. Si se dejen estar, si se cansan de los libros, deberán marcharse. Mantengan un buen ritmo de trabajo y aprobarán..". Así comenzamos.

Manos a la obra. Me toca ser el supervisor de un nuevo grupo de Aspirantes, y pondré empeño en convertirlos en buenos Cadetes y aún mejores Hombres.

Todos buenos muchachos; está ese morochito, con su somnolencia crónica; este otro, con las fotos de sus amadas sierras minuanas; aquel que con una mirada baja esconde un esfuerzo callado. Distintos ojos, distintas voces, estaturas; un interés común: ser Pilotos de la Fuerza Aérea.

Su primera noche en la Escuela. Ariel no puede dormirse, parece quedar hipnotizado por el techo plano de su box en el Curso Preparatorio, con sus lámparas iluminadas por el reflejo de la luz de la luna que penetra, atrevida, por las ventanas que los Clases han ordenado mantener abiertas. ¿Es ésto lo que él quería?

No lo sabe, sólo sabe que está dispuesto a darlo todo de sí; "Así que los cursos son duros. Tendrán que echarme, jamás desistiré porque el programa sea demasiado difícil".

La lucha por pasar el mentón sobre la barra fija: "nueve, dieez..". El reclutamiento ha pasado y todos lo han logrado, ahora sí son Aspirantes. Luego vendrían las horas de Instrucción con el Curso Profesional y poco a poco, siguen aprendiendo. Y yo me siento orgullosos al verlos marchar con sus cabezas en alto. Lo dan todo de sí para esto y quizá su mayor recompensa sea el abrazo de sus padres, al verlos llegar a casa luego de otra





agotadora semana "¿Y cómo has estado? ¿Volaste por fin? ¡Mirá lo que tengo para vos...!"

Van pasando las hojas del manual de vuelo del T-41. Es que en el segundo piso, en el Curso Profesional, el viento sopla con fuerza cuando abrimos las ventanas. Y ahora, en diciembre, hace mucho calor.

Mis Aspirantes se han convertido en Cadetes y ahora están en pleno Curso de Vuelo teórico. Mañana será el gran día; la fotocopiadora ya está en marcha trabajando a pleno con los test de Procedimientos, Mecánica e I.M.V.

Puede que esto que hago sea trampa. Se supone que no debo interferir en la correcta marcha de las cosas, pero al fin y al cabo...

Mientras los dos Cadetes están absortos repitiendo emergencias, aprovecho para correr las páginas hasta llegar a los Datos Útiles. El ruido sobresalta a uno de ellos, el más bajito, que interrumpe su discurso a propósito del aterrizaje con la rueda de nariz desinflada. Mira el manual, los Datos Útiles. Aún no sabía que el iba a decidir su examen en el último intento,

gracias a recordar que el combustible alterno era el 115/145.

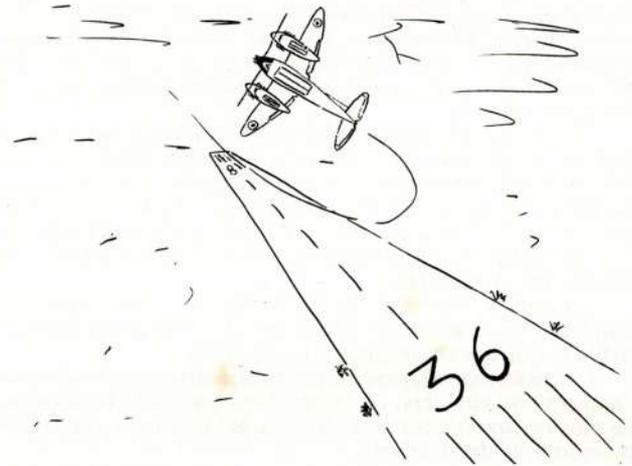
Y por fin, les llegó el turno a los siete primeros: el Curso Práctico.

Paso entonces mañanas enteras en el asiento trasero del 600. Desde allí soy espectador, durante los dos largos meses del verano, de la lucha de muchos niños que se han convertido en hombres para alcanzar su sueño.

Pude escuchar a aquél que, el día en que tendría su inspección llegó A Operaciones con las primeras luces del día y después de dejar pronto su avión se sentó a esperar al instructor mientras hablaba a su máquina como a un amigo: "Te gusta volar y podremos hacerlo juntos. Sólo nos falta convencerlos todos y eso es lo que haremos, tu y yo juntos..."

Estaba allí cuando el Cadete Durán probaba los magnetos mientras miraba de reojo el asiento derecho, que parecía tan extraño estando vacío. Sentí como rebotábamos sobre las ruedas del tren principal para volver a caer dos segundos más tarde: "¡Buena, loco!", y la "tecu" se detuvo. Y me reí como nunca mientras, debajo de la ducha frotaba la segunda barra de jabón sin mucho éxito para sacarse el aceite negro y maloliente del pozo.

También estuve con aquel Cadete de la mirada perdida que después de haber fallado tomó su cartilla y con mucho esfuerzo, a través de sus ojos llorosos, pasó su última inspección post-vuelo. ¡Fuerza, muchacho! No lo sabes aún, pero todo lo que nos va pasando en esta vida sirve para ir aprendiendo de a poco, y si no, me pueden ver aquí, en el asiento trasero del 600 por no haber cambiado los tanques.



CONFITERIA Y  
PANIFICADORA

MAJARK

PROPIETARIO:  
*Jorge Raffo*

Leyenda Patria 3096  
TEL.: 70 10 44

**TALLER CORONILLA S.R.L.**

DELEGADO AUTOMOVIL CLUB  
MECANICA EN GENERAL  
SERVICIO DE AUXILIO

ruta 9 Km. 314.500  
Tel. 47

LA CORONILLA  
Dpto. de Rocha

Luego, el Mentor; con su Climb que parece que nunca va a detenerse al principio, como el del viejo T-41. Esto es el Curso Básico. Aprendí que en mi nuevo estado, el mejor lugar para volar es sentarse sobre un ala, no me afectan las "G" y tampoco desplazo el centro de gravedad.

Aquí es donde los tigres obtendrán sus rayas. Y lo hacen bien, como profesionales. Finalmente, el ansiado vuelo solo de acrobacia. Esta vez, el asiento trasero es mío y me siento como el instructor que nunca llegué a ser. Apenas puedo contener mi impulso de tomar el bastón para corregir las maniobras. Recuerdo las tan escuchadas palabras de mi instructor "suaaaaaveeee, tenemos 5 nudos de más..." Tenía razón. El instructor siempre parece tener razón cuando ocupa su puesto privilegiado en la cabina trasera. Y desde allí no escucha las palabras cariñosas que, desde cabina delantera, le envía su alumno teniendo la precaución de no apretar el botón del Interphone y mucho menos el del VHF, para su propia salud. Pero ¿quién puede dejar de admitir que la patada del instructor es la que más orgullo produce?

El tiempo pasa y llega el último año, entre reuniones donde se discute acaloradamente sobre la mejor forma de ir "sobreviviendo" y tratando de dejar como recuerdo de su pasaje por la Escuela sólo lo que es bueno y en la medida de lo que es posible ir eliminando los defectos que se pueden ver. Y prepararse para ser Oficiales. Esa es ahora su tarea; y la mía supervisarlos e informar al "barbudo". Como no he llevado un "Parte Diario de Novedades y Sanciones" estoy algo preocupado porque no se cuando deberé pedir órdenes ahora que mi turno va tocando a su fin.

Súbitamente, sin saber cómo ni cuando, lo logran. Sucede en una tarde de sol caliente, brillante; el cielo azul, ilimitado y libre sobre las gorras también azules y los hombros sin charreteras; césped bien cortado; veredas sin maleza. La impecable formación del Cuerpo de Alumnos a sus espaldas. Diez sables que bajan al unísono para volver a subir, como si estuvieran soldados entre sí.

Enfrente reunidos contra un rincón cerca de las gradas, hay algunos muchachos cuyas manos ha querido el destino que hoy no lleven guantes ni empuñen el sable. Los miran con el cariño que es producto de lo mucho que un día compartieron. Todavía no he comprendido el porqué, pero como bien decía Richard Bach, en tanto tengamos fé en nuestros sueños, nada sucede por simple azar.

Y uno a uno, ese día los motores se van poniendo en marcha y los aviones van decolando de a dos para mostrarle a todos lo que les enseñamos a estos niños.

Una formación pasa impecablemente, el solista que saluda guiñando sus alas, un pasaje bajo que corta la respiración de más de una madre. Los abrazos, las lágrimas. Ha llegado el momento de decir Adiós...

"Tu misión está cumplida. Las estadísticas nos dicen que tu relevo vendrá de la F.A.U. en unos quince años de los de ustedes, que para su D.S.V. podrá ser aceptable pero para nosotros es un momento. No olvides que sólo le costó a Dios unos días crear el mundo. Pero volviendo al tema, has cumplido muy bien tu Servicio y por ello creo justo recompensarte con un deseo"

Creo que él pensó que yo quería volver a la vida terrena. Pero ya he aprendido lo suficiente y me siento tentado de pedirle algo con lo que soñé toda mi vida. Trato entonces de escoger con cuidado mis palabras para no ser rechazado, como en aquellos tiempos cuando pedíamos siesta al Comandante de Guardia algún que otro domingo.

"¿Y bien?" Bueno, le digo. Mucho antes de saber lo que era un Mentor nació en mí la idea de pilotar el avión más hermoso que yo he visto en mi vida, un cazabombardero de la segunda guerra sobre el cual se cuentan las hazañas más audaces. El hacerse mayor hace que, tristemente, muchos de nuestros sueños vayan muriendo, como el Principito decía; y al ser mayor comprendí que sería casi imposible volar un avión construido

en madera después de tanto tiempo. Su estructura que otrora soportara el peso del combate, no ha podido soportar el paso de los años.

Se echó a reír.

Le explico que me considero capacitado porque tengo una cartilla de procedimientos que hace mucho tiempo pude conseguir pidiendo a un museo.

"Hijo mío; te he ofrecido un deseo, lo más grande que hayas soñado y pides algo tan insignificante como eso?"

Que esperabas de mí. Sólo soy un aviador.

"Tienes razón"

El cielo completamente claro. No hay capa de nubes que haga opacar el brillo de un sol esplendoroso.

La máquina responde dócilmente a los mandos; una columna coronada por una palanca negra, de movimientos cortos, propia de la versión de caza. A mi derecha y ligeramente corrido hacia atrás para permitir espacio para el cañón, el asiento del observador, que hoy ocupa el gran Hombre vestido de blanco. Me ha costado convencerle pero como siempre, aquí está acompañándome.

Mi mano izquierda, enguantada, tomando firmemente las dos palancas del gas. Ajusto la admisión en +16 pulgadas, como dice la cartilla amarillenta por el paso de los años en mi cajón, acariciando la ilusión de algún día poder ser usada. Los sobrecompresores de dos etapas de los motores Merlin no se han puesto en marcha porque volamos a baja altitud. ¡Esto es volar!

Me percató entonces de que no he mirado hacia abajo en todo el vuelo. ¿Dónde estamos? Y entonces, si la veo. Con sus paredes siempre blancas, relucientes, con su pasto bien cortado y sus números 18-36 que se destacan en la pista de 1104 metros.

¡La Escuela Militar de Aeronáutica!

Siento que mi vuelo va llegando a su fin; pico ligeramente la máquina para alcanzar las 300 MPH, levanto un poco la nariz y ejecuto mi último toneau, como hacían los pilotos de aquellos días cuando volvía a su base después del combate:

"¡ Victoria !"

A mi tanda...

**Sgto.Hrio.(Av) Pablo Pisani**  
1993



# LA FUERZA AEREA EN MOZAMBIQUE

**Integrantes  
del  
cuerpo de  
alumnos  
despidiendo  
a la  
delegación.**



**C**INCO hombres elegidos fueron los que un día nosotros despedimos, junto a Señores Oficiales y Personal Subalterno de la Unidad.

Se irían al otro día en representación de la Patria a cumplir una misión de paz en las áridas tierras de Mozambique; un Oficial entre ellos, el Tte. 1ro(ST) Dn. Nicolas Ulery era quien comandaba el grupo.

Los Soldados R. Herrera, L. Olivera, J. Silva y J. Mozzo conformaban el resto del grupo que engrosaría al contingente que voluntariamente se alejara de sus familias y sus seres queridos para cumplir con su misión.

"Nunca un número tan grande de personas habían salido de nuestra Escuela para una misión internacional, y esto es algo que me enorgullece"; fueron palabras del Director del Instituto en aquella emocionada despedida .

Como Cadetes tuvimos la suerte de asistir a dicha despedida en representación del Cuerpo de

Cadetes y afortunadamente pudimos hablar con ellos.

Millones de preguntas surgían ya que no sólo se alejaban de sus familias y amigos, sino que marchaban a un país completamente diferente, con distinto clima, distintas costumbres, con una nueva cantidad de enfermedades a las que afrontar; y una forma de vida bastante precaria.

Pero un comentario general surgió de aquella conversación y fue el entusiasmo y el orgullo que había en cada uno de estos hombres, por formar parte tan importante de esta misión.

Nosotros como integrantes de la Escuela Militar de Aeronáutica, y de la Fuerza Aérea en general , nos sentimos también orgullosos de unirnos a otra Fuerza Multinacional para preservar la paz en Mozambique.

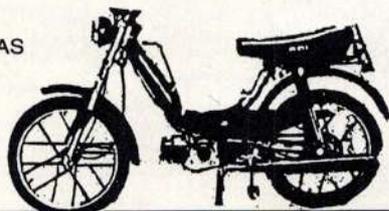
Estamos seguros que todo va a salir bien; y a nuestros camaradas solo nos resta desearles !SUERTE!

**CAD 1ro. WALTER PEREZ**

## OSCAR & MARIO MOTOS

ESPECIALISTAS EN: KAWASAKI - YAMAHA - HONDA - SUZUKI - ZANELLA

- \* CENTRADO DE RUEDAS
- \* GENERADORES
- \* MOTOSIERRAS
- \* ELECTRICIDAD
- \* REPUESTOS



M. Moreno 2649

Tel.: 80 49 23

## AIDA FLORES

**Flores entregamos  
en todo el mundo**

Av. 8 de Octubre 3404 y J. Battle y Ordóñez  
Teléfs.: 58 41 83 con 4 líneas colectivas  
FAX 58 16 23

# SOÑEMOS JUNTOS



**Q**UIEN en uno de esos días lluviosos de verano, cuando es imposible jugar afuera, no se ha imaginado sentado en la alfombra del cuarto que está manejando un auto, un ómnibus o un barco ?.

Otros, quizá un poco más alto (en una cucheta) se imaginaban que volaban un helicóptero, como Mario, o un avión de transporte, como Esteban, o porque no un "Alfa".

Todos cuando fuimos niños hemos soñado con un trabajo, con una profesión.

Hoy que somos adolescentes todavía soñamos, como cuando pilotábamos aquellas aeronaves de cabinas tan extrañas. Y cuando uno ha jugado tantas veces a que es un piloto aviador, surge por el avión y por la profesión del aire un sentimiento en lo más profundo del corazón.

Sentimiento que se manifiesta cuando en los desfiles "chatito contra el piso" se los siente casi acariciándonos, como para levantarnos el ánimo. Y entonces uno aspira fuerte, el pecho se le hincha, un cosquilleo le recorre el cuerpo y se sienten ganas de reír en forma atrevida aprovechando el ruido de los motores.

Un día en el que nada parecía

romper la rutina nos levantamos, desayunamos, fuimos a clase, almorzamos y cuando nos íbamos a lavar los dientes sentimos un ruido que nos era familiar. Entonces corrimos a las ventanas de los cuartos, y una sonrisa se dibujó en nuestras caras, cuando al mirar al

cielo azul manchado con algunas nubes vimos dos "alfas" que dibujaban en él círculos casi perfectos. Uno de ellos realizó una aproximación para aterrizar y como un acto reflejo soltamos los cepillos y las toallas para ir corriendo hacia la Torre de Control, donde se puede apreciar la pista. Luego de que realizara dos aproximaciones con "toque y siga" pasó lo que nunca imaginamos pero en el fondo anhelábamos tanto: suave como una pluma el Alfa se detuvo en la cabecera 36 de nuestro aeródromo.

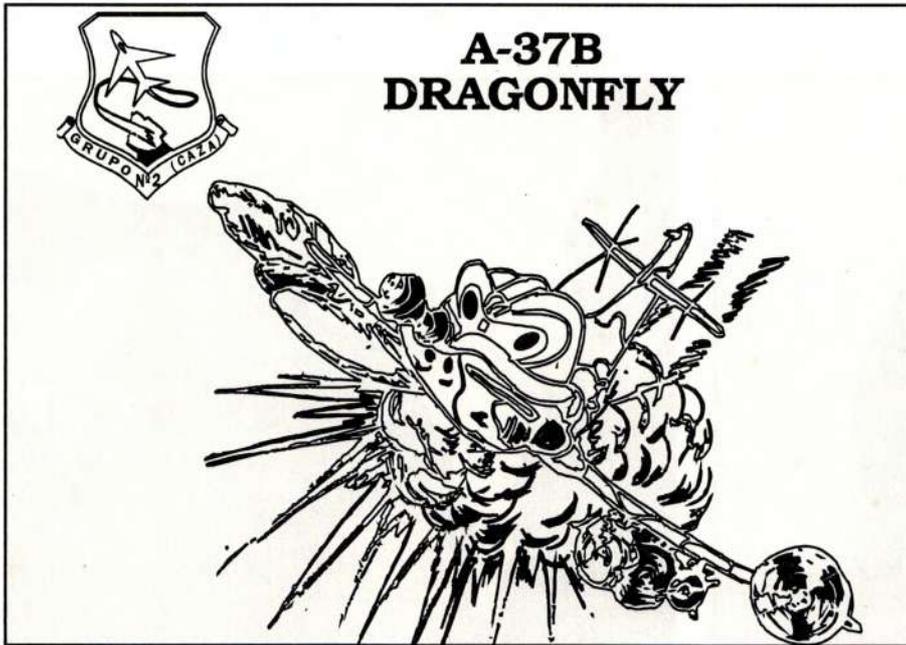
Y entonces se escucharon gritos, se vió a la gente saltando y sonriendo, articulando palabras sin relación unas con otras, que demostraban asombro y alegría.

El OA 37-B (ALFA) con matrícula F.A.U. Nro. 281 estaba comandado por el May. (Av.) Hector Tomé (Lince) y el Cap. (Av) Arturo Silva (Zeus) pilotos de OA 37-B y T-33 respectivamente.

Este avión pequeño, compacto y poderoso es utilizado por el Grupo de Aviación Nro. 2 CAZA. El mismo fue creado el 8 de Mayo de 1951 con los legendarios F-51 Mustang y contó con aviones a reacción ya en 1956. Los



**Tres caballeros cadetes atestiguan la visita del "Dragón Fly".**



## A-37B DRAGONFLY

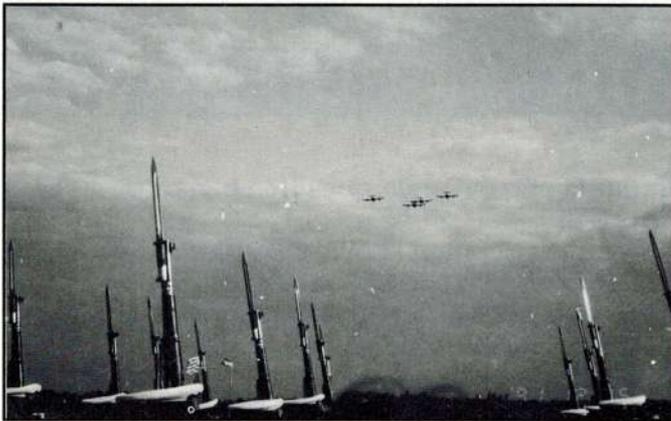
primeros OA 37-B "Dragonfly" llegaron a Uruguay en 1976 traídos desde los Estados Unidos de América en vuelo y tripulados por integrantes del Grupo.

Su llegada a la Escuela, como la de otras aeronaves, estaba dentro del contexto de una serie de visitas y conferencias destinadas a informarnos, como futuros Oficiales de la Fuerza Aérea, del material aéreo con que cuentan los distintos Grupos de Aviación.

A todos ellos muchas gracias por sus visitas, por hacer realidad parte de nuestros sueños, por hacernos saber que aún continúa vivo ese sentimiento que palpita en nuestros corazones, ese que es la vocación, el entusiasmo, el amor por nuestra profesión: ser aviadores de la Fuerza Aérea.

Cuidemos y eduquemos a aquellos que ponen alas a su imaginación pues ellos serán los hombres del mañana.

**CAD. 1o. ENRIQUE ACOSTA.**



*Un rugido sobre nuestras cabezas.*



*El Aeródromo Militar "Gral. Artigas" como marco de la visita.*



PLANTA 1  
ESPINILLO 1477  
TELS.: 20 79 35 - 29 04 24  
28 39 55  
FAX: 20 79 35

PLANTA 2  
ASILO 3481/83  
TELS.: 58 33 35 - 58 69 09

## POCHO MOTOS

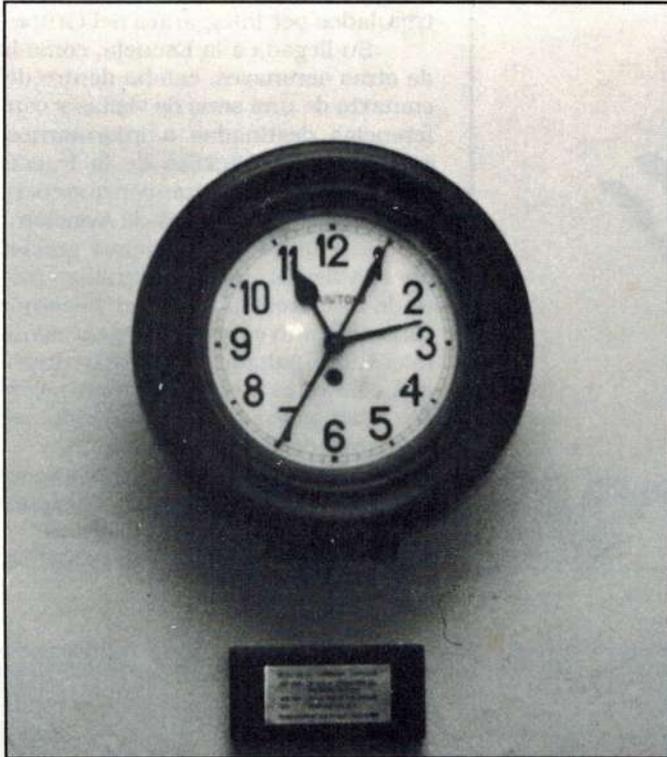
Compramos Motos rotas o  
incompletas y chatarra de Motos  
Horario continuo de 9 a 19



*Cigüeñas y Rectificados  
Amortiguadores - Campanas*

GUADALUPE 1868 - TELEFONOS 20 49 01 - 29 14 66  
Suc. Las Piedras: Espíndola 624 - Tel. 032-44897

# EL RELOJ



**F**UE uno de los primeros instrumentos de navegación con los que contó el Aeródromo que en ese entonces pertenecía a la Compañía Francesa Aeropostale, (Latécoère).

Quien sabe, cuantas veces confiaron en sus afiladas agujas aquellos aviadores pioneros como Mermoz o Saint-Exupéry.

Pero un buen día se ausentó para adornar el hogar

de una familia de Pando, que sin embargo nunca olvidó su origen.

Su propietario, el Señor Bernardo Croharé, ha querido que él retorne al aeródromo que hoy se ha convertido en Escuela Militar de Aeronáutica, para que vuelva a confundir sus latidos con el ruido de los motores, que ya no son de un Potez.

¡¡Bienvenido!!

## LAUFER SRL

Proveedor de Servicios

**Tel.: 58 50 96**



MAGIL LTDA.

RECTIFICADOS CIGÜEÑALES  
2 CV - 3 CV - Ami 6 - Ami 8 - Visa Club  
Arboles de leva - Tapas y cilindros

*Hebert Amaro Machado*  
Dirección Técnica

Miguelete 2054 - Montevideo

Teléfono: 49 21 42

## SIEMPRE LISTOS

**A** los pocos días de convertirnos en alumnos de la Escuela, ya repetíamos por los corredores las estrofas del Himno de los Cadetes intentando memorizarlas. Y mientras lo hacíamos, inconscientemente se incentivaba nuestra vocación de hombres del aire.

Pero estoy seguro que todos al cantar "Ardiente pecho y motor" pensábamos en un motor a pistón; y cuando hablamos de "Vencer ala con ala" ni se nos pasaban por la cabeza las alas rotatorias.

Lo cual es más que injusto, ya que día a día, "H 24" como ellos dicen, los pilotos del Grupo de Aviación N°5 y del Centro Coordinador de Rescate, velan por la seguridad de una enorme cantidad de personas, la mayor parte de las cuales ni siquiera lo sabe.

Miércoles 11 de Agosto de 1993.

A las 08:30 está prevista la salida desde la E.M.A. de un vehículo hacia la Base Aérea N°1, contigua al Aeropuerto de Carrasco.

El objetivo: transportar a dos "reporteros" de la revista Alas al CCR (Centro Coordinador de Rescate).

Esos somos nosotros.

Nos transporta sin novedad y retorna a la Escuela con órdenes de pasar a buscarnos más tarde.

La ocasión nos va a permitir conocer a una pequeña cantidad de personas, cuyo gusto por la profesión hace que, lejos de verse comprometidos por la presencia de dos "intrusos", dejen sus actividades diarias (que son numerosas y variadas debido a la reducida cantidad de miembros orgáni-



cos con que cuenta el Grupo) para explicarnos las funciones de la Unidad.

El Jefe de Operaciones nos recibe personalmente y luego de ofrecernos dos de las mejores butacas con las que cuenta la Sala de Operaciones (que parecen demasiado para dos Cadetes), nos muestra las gráficas relativas a las horas voladas por cada piloto en este último año. Se nota que en la mayoría de los meses las barras azules (relativas a las misiones operativas), sobrepasan a las rojas (entrenamiento).



*Despacho de operaciones del grupo de aviación N° 5.*

Queda también en evidencia una gran diferencia con el resto de los Grupos de Aviación: mientras que en muchos de ellos los vuelos son principalmente de entrenamiento, los pilotos de helicóptero cumplen misiones operativas más que nada. Y muchas veces, debido a la escasez de medios a la cual nuestra Fuerza no es ajena, los pilotos más "veteranos" del Grupo deben ceder horas de vuelo a los más nuevos, a costa de su propio entrenamiento pero en aras del progreso de la organización.

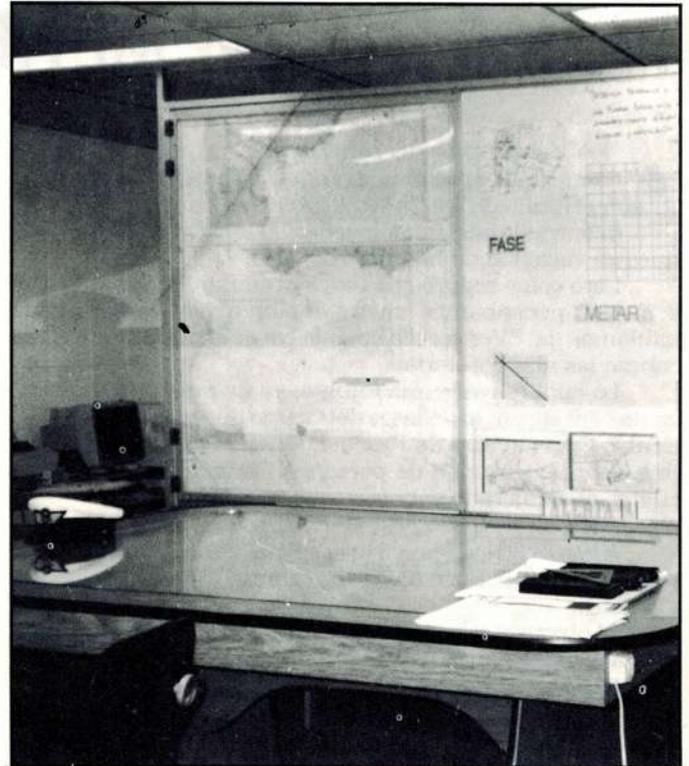
Un detalle a destacar: el despacho del Jefe de Operaciones se ubica en la misma Sala de Operaciones, lo cual le permite mantenerse al tanto de todas las actividades, reflejando una filosofía de trabajo que parece ser la más efectiva: el trabajo en equipo.

El Oficial de Guardia en el CCR del día de hoy nos enseña la sala en que se encuentran los equipos de comunicaciones más avanzados, (el corazón del CCR), con los cuales se pudo realizar el primer enlace radiofónico a través de la Cordillera de los Andes.

Este equipamiento es imprescindible para el cumplimiento de la tarea, que es primero recibir el mensaje de alarma y luego tomar las medidas para realizar la búsqueda y el rescate en caso de que sea necesario.

Pero las misiones son muy variadas; así como se realizan transportes de heridos, se llevan a cabo misiones contratadas por intermedio de T.A.M.U., traslado de altas autoridades nacionales o extranjeras y apoyo a Policía y Bomberos.

A modo de ejemplo, se operó en el Cerro Pan de Azúcar para colocar la antena del Canal 7, se realizaron tareas de prospección minera en el norte del país y misiones de



**El corazón del Centro Coordinador de Rescate (una gorra delata nuestra presencia).**

búsqueda en apoyo de la Policía Nacional. El éxito de muchas de ellas ha quedado plasmado en trofeos y placas recordatorias, que tapizan una de las paredes de la Sala de Operaciones.

Esto sin tener en cuenta las misiones antárticas, realizadas en condiciones meteorológicas sumamente adversas. Entre ellas es de destacar la que se llevó a cabo trasladando a un ciudadano argentino, lo cual nos hace enorgullecer ya que estos pilotos hacen que la bandera de nuestro Uruguay sea reconocida y respetada fuera de fronteras. El helicóptero estuvo allí para quien lo necesitara y las tripulaciones siempre a la orden.

Así somos los uruguayos...

Con la devoción propia de alguien que disfruta de su trabajo, el Oficial del Grupo dedica casi una hora de su tiempo a mostrarnos a la "vedette" del Grupo: el BELL 212.

Ocupamos sus asientos sintiéndonos extraños, porque a diferencia de los nobles Mentor y los Tecu que volamos como Cadetes, esta máquina parece recién salida de fábrica.

El instrumental es de primera línea, uno de los más modernos con los que cuenta nuestra Fuerza Aérea, y motivo de orgullo de quienes lo vuelan.

No se aprecia huella alguna del uso que sin duda ha tenido, máxime teniendo en cuenta las condiciones en que debe haber operado (el piloto de rescate nunca puede pretender condiciones CAVOK).

Allí sentimos el silencio de una cabina, ese que a los pilotos nos hace sentir en la soledad, el alejamiento con el mundo. Oímos la voz de otro "caballito del aire" que nos invitaba algún día a empuñar sus mandos para sentirlo vibrar.

# FILAR s.a.

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

REPRESENTANTE



**WABCO COBREQ**

Líneas Mercedes Benz - Ford - Chevrolet  
Scania - Bedford - Opel - Volvo  
YAGUARI 2182 TELS. 23 46 91 - 29 50 10 - 20 55 94

Y por primera vez sus alas eran rotatorias...

Volvemos más tarde al CCR y, como todo reportero que se precie debe hacer, pedimos que nos cuenten una vivencia.

Recuerdan entonces una misión llevada a cabo en los primeros días de Mayo, el 1ro o el 2 de Mayo (no recuerdan exactamente).

" Ante imposibilidad de helicóptero argentino de aterrizar en Pontón de Recalada solicito apoyo de helicóptero FAU para efectuar la evacuación del herido hacia el Aeropuerto Internacional de Carrasco, desde donde será trasladado a la República Argentina por avión. Coordenadas Pontón 35.10 S 56.15 W ".

Con este lacónico facsímil recibido del Comando General de la Armada, se puso en funcionamiento el sistema de aceitados engranajes; como nos lo cuenta uno de los pilotos que integraba la tripulación ese 1ro. de Mayo. Se citó entonces a los pilotos y mecánicos que componían la misma y se partió de inmediato al auxilio del operario accidentado. Aterrizaron entonces sobre la cubierta del buque y el herido de nacionalidad argentina fue traído a Carrasco de inmediato.

A las 16:21 horas fue recibido el aviso, a las 17:03 se decoló de SUMU y a las 17:45 se aterrizó dejando al paciente en observación en la policlínica del Aeropuerto de Carrasco.

¡Eso es rapidez!. No es entrenamiento ni es un juego.



**Regreso a "general Artigas" (vehículo gentileza del grupo N° 5).**



Aquí hay vidas humanas de por medio. Y hay que actuar sin vacilaciones.

Por supuesto que esto exige una tripulación permanentemente en alerta (citable en menos de 30 minutos de la unidad o pernoctando en ella).

Los pilotos del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) deben estar entonces disponibles para realizar misiones reales, más peligrosas y urgentes que las realizadas por cualquier otro piloto, por lo menos en nuestro país.

Pero les gusta lo que hacen. Y en una sabia actitud nos transmiten con sus pocas palabras la idea de "al mal tiempo buena cara" (y por cierto recuerdan que para ellos no existen los 1ros. de Mayo).

Nuestro reportaje se fue derivando en "contada" y fue interrumpido bruscamente por alguien que nos informaba que el vehículo nos esperaba para devolvernos a la Escuela.

¡Que lástima!. ¿Cómo hizo el chofer para llegar tan rápido de Montevideo?

Confundidos todavía por la rapidez de la despedida y caminando por los angostos corredores del edificio de Operaciones, salimos al exterior.

El Capitán nos extiende dos pares de protectores de

## José Migdal y Cía. Ltda.

CALZADO MILITAR  
BOTA INFANTERIA, BORCEGUIES  
FAJINA, REGLAMENTARIOS  
MOCASINES, SLAK  
SPORT Y VESTIR

*Fabricación de calzado  
Importaciones - Exportaciones*

PORONGOS 2934 - TEL.: 29 28 81 - MONTEVIDEO

## PRIMAR Ltda.

FABRICA DE ARTICULOS PLASTICOS

CAPURRO 884  
TELEF. 39 55 19

FAX 39 55 19  
Montevideo

oídos, y lo miramos extrañados. Francamente no puedo entender nada de lo que nos dice, pero parece querer que nos vayamos rápidamente. Para colmo uno de los Bell-212 está aterrizando y su "tac-tac-tac", por el cual sentimos un cierto cariño después de esta corta visita, nos persigue como un ruido infernal.

Cuando nos señala el helicóptero y sonríe, comprendemos.

Al saber que venimos especialmente a compartir un rato con ellos, ha dispuesto él mismo nuestro "vehículo" de regreso: el 031.

Y así nos despedimos del Grupo 5 y del CCR para arribar a la EMA cinco minutos más tarde, con una sonrisa radiante y para el asombro de todos que nos esperaban ver volver en el 7E1. Para hacernos los graciosos llamamos a la Guardia de Prevención para darnos presentes y el Sargento de Guardia piensa que se trata de una broma de mal gusto.

Una experiencia que no olvidaremos y que deseamos compartir por medio de estas páginas.

N.de R.: Queremos hacer llegar en nombre de la Redacción de la Revista, un agradecimiento a los Sres. Oficiales que colaboraron con nosotros en el Grupo de Aviación Nro. 5 y el CCR.

También al Capitán C. Cano que actualmente presta servicios en la D.G.A.C. y se hallaba de paso por el Grupo cuando nosotros llegamos.

Y al Personal Subalterno que interrumpió sus tareas para mostrarnos el material de primera línea que se utiliza para efectuar los rescates y es mantenido en excelentes condiciones porque "nunca sabemos cuando se necesitan".

Dos días después de que estas líneas fueran escritas, los tres pisos superiores del Palacio de la Luz eran atacados vorazmente por las llamas, y cinco personas estaban acorraladas en la azotea del edificio.

Una llamada a las cuatro de la mañana y el sistema se activa...

Estaría de más mencionar la actuación de los pilotos del Grupo aquí porque ya la prensa lo ha hecho. Además ni ellos mismos quieren que sus nombres figuren.

Pero no fue "el Negrito" (como ellos llaman cariñosamente al piloto automático del Bell-212) quien salvó la vida de esas cinco personas.

Eran tres pares de ojos escudriñando desde lo alto, a través de las llamas. Y otros desde tierra intentando abrirles un camino a través del viento y las llamas.

Cuatro manos que usaban guantes curtidos por el uso,



**Alas sí, pero rotatorias.**

como los de muchos de nuestros pilotos; dos que empuñaban el cíclico, una sosteniendo el colectivo.

Pensando en los que quedaron en casa, que esperaban ansiosamente las noticias.

Y el "pájaro" no se movió en la oscuridad de la noche montevideana.

La misma que tantas veces parecía haberse reído de aquellos que velaban junto a su mono de vuelo y su "handy".

Hoy los volvía a ver, ganándose el respeto de todos...

Haciendo gala de lo que reza el emblema del Servicio Aéreo de Rescate que adorna salas de Operaciones en muchos países:

**"PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR"**

SGTO.HRIO. (AV) PABLO PISANI  
CAD.1º GONZALO FRANCO.

**EF** EMPORIO de los  
**FILTROS**  
IMPORTADORES

CERRO LARGO 1235  
TELS.: 90 71 29 - 98 75 64

**LOS CHIVITOS**

Bar — Cafetería  
Minutas — Sandwichería

**18 de Julio 949 Tel.: 98 22 18**

# UNA CURIOSA CONFUSION

**T**ODAS aquellas personas queridas para nosotros, ya sean familiares o amigos están ligadas con la aviación.

¿Qué padres no recuerdan alguna tarde infantil, tiempo atrás, cuando éramos pilotos de nuestra fantasía?

¿Qué tarde no nos ha sorprendido frente a un amigo charlando de sueños, de presentes, de futuros?... y de aviones por supuesto.

¿En qué momento, en qué calle, bajo qué cielo no se ha dejado sentir en algún momento el pasar de un avión?

Todos conocen nuestros sentimientos, es más, los comparten.

Y es por esto en común que ustedes comprenderán lo que sentimos "SARKI" y yo ese día...

Acompañábamos a nuestros compañeros a la Brigada Aérea N°1 ya que viajaban a Chile para competir, representando a la E.M.A., en el Sudamericano de Cadetes. Desde allí observamos que en el aeropuerto de Carrasco se encontraba un C-5 Galaxy.

Nuestras miradas se dirigían al mismo objetivo y nuestras mentes tenían un mismo pensamiento; luego de la despedida teníamos que tratar de acercarnos lo más posible para tomar unas buenas fotografías del avión.

Minutos más tarde de terminado el almuerzo, salimos directo al aeropuerto dirigiéndonos a la terraza.

Al ver que el avión C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Brasileña que llevaba a los Cadetes tenía una demora y ante una "emergencia fisiológica" nos dedicamos a la búsqueda de un baño.

Fue en ese momento cuando decidimos preguntarle a una muchacha encargada de la limpieza donde se encontraban los Servicios Sanitarios.

Ahora comprendo que hubiese resultado más fácil preguntarle por los baños, ya que debido al apuro o al nerviosismo la muchacha nos dió con mucha gentileza las indicaciones pertinentes para llegar...al Servicio de Sanidad del aeropuerto.

Nos encontramos por un lado con una puerta cerrada con llave que decía Sanidad y por otro lado con otra puerta de vidrio. Estaba a punto de golpear la segunda cuando por ella sale un señor que gentilmente nos pregunta: ¿qué desean los caballeros?.

Sarki y yo nos miramos, a esa altura necesitábamos encontrar el baño a cualquier precio. Le explicamos al buen hombre rápidamente el mal entendido que subsanó de forma inmediata indicándonos cual era la forma de llegar a ellos.

Ya con la información necesitada en mis manos me dirigí presto hacia el lugar.

Cuando vaya a saber porque sin razón me dí vuelta, veo a Sarki conversando amablemente con el señor.

Cuando quise darme cuenta habían arreglado todo para que nos llevara a ver de cerca el C-5.

En pocos minutos, olvidando nuestro cometido, nos encontramos atravesando la sala VIP y saliendo por una



*Más atrás el gigante...*

puerta que daba hacia las pistas del aeropuerto.

Estábamos a punto de enfilarse hasta el avión caminando, cuando el señor nos condujo hasta una camioneta y en ésta nos llevó a 20 metros del avión.

Mientras "Sarki", hecho un fotógrafo profesional, ensayaba los ángulos de donde podrían salir mejores fotografías y sacaba una tras otra, pude observar que cerca del C-5 se encontraba un 747 de Varig al que le realizaban el mantenimiento.

Mis ojos no sabían ya hacia donde mirar, cuando veo que un hombre vestido de azul me hace señas, invitándonos a subir. Con todo mi asombro y el de "Sarki" que unos segundos después se percató de la situación, nuevamente tuvimos el mismo pensamiento: -A él.

Nuestro "amigo" nos condujo en la camioneta recorriendo el C-5 por debajo para dirigirnos luego hacia el 747.

Recuerdo que subimos rápidamente la escalera del enorme avión comercial ya que la expectativa era mucha.

Al llegar arriba un técnico de mantenimiento nos guió hasta la cabina. En su interior se encontraba el Comandante sentado tranquilamente en contraste con nuestro nerviosismo, y esto último es comprensible. Para él ese es su lugar habitual de trabajo y para nosotros algo fabuloso.

Nuestro diálogo comenzó en inglés pero poco a poco los conocimientos nos fueron traicionando, fue así que decidí preguntarle si hablaba español, a lo que respondió: -sí, poco.

En tanto mi compañero ponía esmero en las fotos yo trataba de conversar de la manera más fluida posible.

Supe que era de nacionalidad brasileña, nos mostró todos los instrumentos, botones y perillas posibles, incluso nos sentamos en el asiento del copiloto y nuestras manos tomaron los comandos.

Luego de 20 minutos que se hicieron rápidos y eternos a la vez, nos retiramos, no sin antes agradecerle el buen rato que pasamos.

El señor nos esperaba abajo en la camioneta para conducirnos al mismo lugar donde nos habíamos conocido.

Le agradecemos todas las atenciones que nos dispensó y como una muestra más de nuestro agradecimiento nos sacamos una foto con él.

Cuando salimos del aeropuerto ya no éramos los mismos porque teníamos una nueva anécdota y muchos sentimientos vívidos para comentar con nuestros seres queridos.

Sí, es una afirmación rotunda, la aviación ya forma parte de nuestras vidas. Está en nuestra mente y en nuestra alma y es maravilloso que de vez en cuando surjan este tipo de confusiones que nos dejen tan buenos recuerdos.

**CAD. 1° ESTEBAN SARKISSIAN.  
CAD. 1° MARCELO AROCHA.**

**TRANSTUR** S. R. L.  
TRANSPORTADORA TURÍSTICA

- \* Excursiones a Colonia, Piriápolis c/Minas
- \* Contratación de micros y/o ómnibus
- \* Flota propia
- \* Turismo nacional e internacional

18 DE JULIO 1236  
LOCAL 105 EP.  
MONTEVIDEO - URUGUAY

TELS.: 90 84 01  
90 47 86 (FAX)

# SONRIE MADRE, VOLAR ES MI VOCACION

**S**I, hijo mío, ¿qué me quieres tú decir?  
 \_ Llegó la hora, Madre, el momento de elegir.  
 \_ Quiero hacerme hombre y mi nombre grabar,  
 en las páginas de la historia, de quienes amaron  
 volar.  
 Deseo surcar los cielos y hallar mi felicidad  
 compararme con las aves, llenas de libertad.  
 Creo estar preparado, como los forjadores de mi  
 Patria hermosa,  
 luchadores de esta tierra, que la hicieron tan gran-  
 diosa.  
 Izadores de nuestra bandera, que plasmó una tradi-  
 ción,  
 pintóse en su blanca tela, el cielo y el gran sol.  
 Símbolo de creencias, ideales de superación.  
 Yo la quiero Madre mía, con fuerza y gran amor,

tierra uruguaya de héroes, forjadores del honor.  
 \_ Siéntate y escucha, hijo mío, una historia te he de  
 contar.  
 Atiende bien y considera lo que te voy a relatar.  
 Es la vida de tu hermano, la de un niño emprende-  
 dor.  
 Al igual que tú fue entusiasta, alegre y luchador.  
 Un día vino a mí y hablándome sin temor dijo:  
 Madre mía lo he decidido, quiero ser aviador  
 ¡Grandioso! fue mi respuesta; ¡te felicito! le dije yo.  
 Se preparó sin descanso hasta que un día lo logró.  
 Compitió como un valiente y a la Fuerza Aérea  
 ingresó.  
 Pero un buen día nuestra Patria requirió de su  
 ayuda,



con la fuerza de un campeón, junto a la nave tomó altura.

Sintió la inseguridad de su prematura experiencia y en pocos segundos otra aeronave hizo presencia. Era un enemigo experiente y a sus espaldas se aproximó.

Nunca me dieron muchas respuestas de lo que sucedió.

Sólo quedaron cenizas, que con el viento se han ido, junto a su dorado avión, se perdió un hijo mío.

— Madre, toma mi pañuelo y evita tus lágrimas brotar. No llores te lo pido, de alegría debes gritar.

Pues el recuerdo de tu niño, que un día partió, lleno de Patria en su alma, a la grandeza se perpetuó. De él me siento orgulloso y un ejemplo me deja, para guardarlo en el corazón y en la vida que yo teja.

Recordaré que fue libre, aunque de efimera ambición.

Y si algún día el destino adverso, repite esta acción, Madre, confía en mí, porque lo hago con devoción. No se trata de un capricho, es la fuerza del querer aunque montañas y temporales encuentre, jamás he de ceder.

En memoria de mi hermano que lo demostró aquel día,

alguien tiene que hacerlo, por ello él será mi guía. Y tú Madre eres el consejo, que Dios regala a la vida, para que hijos como yo, no desvien su emoción; amante de mi Tierra, vanguardista de mi Nación. Madre, si el deber me llama allí estaré yo; por mi patria, por mi gente y porque es mi vocación.

ASP. ROBERT GUTIERREZ

# ESGRIMA EN SUDAMERICA

**C**OMO es tradición, el plantel de Esgrima sigue manteniendo en alto el nombre de nuestro Instituto en el Arte de las Armas Blancas, no sólo a nivel nacional sino también en torneos fuera del territorio uruguayo.

Es así que año tras año nuestros esgrimistas recogen prestigiosos galardones compitiendo en este elegante deporte.

## A FONDO

Desde el comienzo de nuestra vida en la Escuela a muchos nos atrae este deporte, poco difundido en los últimos años a pesar de que la Patria "se hizo a caballo y con el sable en mano".

Nuestro primer objetivo es entonces competir en nuestro país y así obtener un lugar en la Selección Nacional, lo que implica los primeros lugares en los Rankings y, finalmente, la posibilidad de competir en el exterior.

El Campeonato Sudamericano de Esgrima se realizó entre el 21 y el 29 de Setiembre de 1992 en la ciudad de San Pablo.

Para tres integrantes del Plantel que a su vez eran representantes del Seleccionado Nacional en la categoría Mayores, fue el bautismo internacional; el primer paso hacia un gran objetivo. Ingresar a un mundo nuevo.

Nos recibieron en el Club más grande de Sudamérica abocado a hacer de anfitrión para este evento, el Club Pinheiros, en el barrio del mismo nombre, cito entre la Rua Brigadeiro Luis Faria Lima y la Rua Tacuma de esa ciudad.

El equipo uruguayo estaba integrado por ocho tiradores de las diversas armas y competía por primera vez en el ámbito profesional. Resaltaba el hecho de que se presentaba sin armero, entrenador ni delegado, lo que obligaba a los tiradores a ejercer estas funciones para lograr que el equipo saliera adelante y reforzaba la camaradería existente en aras del bien común.

Aquí tomamos conciencia de que el deporte en nuestro país se ve obstaculizado por la escasez de medios, y el deportista muchas veces no puede llegar a desarrollar a pleno sus capacidades personales. Otras selecciones practicaban cinco horas diarias y el resto del día lo dedicaban a desarrollar su capacidad física para lograr que el entrenamiento rindiera al máximo.

El día Martes 24 de Setiembre se realizó la prueba de Sable individual compitiendo el entonces Cbo. Hrio. (Av.) Javier Sastre. Dos días después lo harían el Cbo. Hrio. (Av.) Marcelo Poggio y el Cad. 2º(Av.) Ramón Román, esta vez en Espada individual.

Haciendo un balance, diremos que fue una experiencia formidable ya que nos permitió estar en contacto con deportistas netamente profesionales con los que pudimos disfrutar momentos de amistad y compañerismo.

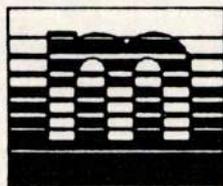
Nuestra concurrencia fue posible gracias al apoyo incondicional que se le brindó a nuestro Plantel, lo cual nos hizo sentir respaldados en todo momento; se nos facilitó todo en la medida de lo posible y con la mejor buena voluntad, pese a las dificultades que se plantearon y quizá otras que hayan escapado a nuestro conocimiento.

La experiencia nos dejó muchas puertas abiertas en la "hermandad esgrimística" internacional; recibimos innumerables invitaciones para competir en países de Sudamérica y podríamos decir que tenemos amigos donde quiera que vayamos.

Con un panorama real de la competencia internacional, debemos proponernos optimizar nuestro entrenamiento de manera de lograr sobrepasar fronteras.

Un hermoso intento de confraternidad entre las Fuerzas Armadas Sudamericanas a través de la flor de su juventud: las Escuelas de formación militar, entre las cuales no podía faltar la nuestra.

**CBO. HRIO. (AV.) RAMON ROMAN**



**maico computers**

SAN JOSE 1031 LOCAL 21  
18 DE JULIO 1026 LOCAL 21  
TEL. 90 17 46

**MEGO Ltda.**

Distribuidora  
Dpto. Maldonado

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

## XIII FESTIVAL DEPORTIVO SUDAMERICANO DE CADETES SANTIAGO DE CHILE

**V**UELVE a formar una delegación uruguaya para participar en un evento sudamericano....

Esta vez daría su brillo en la semana comprendida entre el 22 y 29 de Agosto de 1993, cuando nuevamente un grupo de jóvenes Cadetes partirían a Chile para participar junto a competidores de los distintos puntos de Sudamérica.

Una experiencia muy rica en acontecimientos. Y también una oportunidad para dejar bien alto el carácter amistoso que nos distingue a todos los uruguayos, nuestra forma de ser espontánea que



*Los Cadetes que nos presentaron en Santiago de Chile.*



nos hizo ser apreciados con simpatía, amabilidad y cordialidad por parte del pueblo chileno.

Sentíamos en nuestros corazones que la cordillera nos abrazaba y de su interior una voz nos decía dulcemente "¡Bienvenidos!".

Así llegamos, cruzando los Andes con un espectáculo inimaginable, un regalo de belleza a nuestros ojos que nos acompañó mientras la sobrevolamos en el C-130 de la Fuerza Aérea Brasileña, que nos había traído desde la ya lejana Base Aérea I de Carrasco junto a la delegación norteña.

Los hermanos brasileños fueron los primeros Cadetes extranjeros con los que tuvimos contacto, y queremos hacerles llegar nuestro agradecimiento por habernos ofrecido este maravilloso viaje. Pese a las dificultades idiomáticas, que fueron subsanadas mediante la buena voluntad, pudieron contarnos muchas de sus actividades.

Una vez en Chile nos alojamos en las distintas Escuelas, nos dispusimos a entrenar para competir

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

*Desde Pando para todo el País*

Desde 1957 Brindando Soluciones

BARRACA **5E 5 ESQUINAS**

DE TODO PARA LA CONSTRUCCION

**FELIX F. IRIARTE**

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

y también aprovechamos para conocer a este país que nos recibía tan gustosamente.

Fuimos divididos en grupos según las especialidades en que competíamos, posibilitando así una mayor comodidad en la ubicación de los sectores deportivos en los que nos desempeñaríamos posteriormente.

El miércoles 25 de Agosto, se realizó una ceremonia de conmemoración de la Declaratoria de la Independencia en la Embajada uruguaya. Ciento sesenta y ocho años de este hecho nos separaban y así como en nuestro país se celebraba con un acto y desfile cívico-militar en el departamento de Florida, lejos de nuestra tierra la recordábamos de igual manera. Ver flamear a nuestro hermoso Pabellón Nacional aceleró nuestros corazones y nos colmó el alma de orgullo y de honor.

Ese mismo día comenzaron las competencias de esgrima participando en el arma de Florete el Cbo. Hrio. (Av.) Pablo Galain y el Cad. 1º Fernando La Paz. Los que no competíamos también estuvimos presentes en dicho encuentro.



**La cordillera, a través de las ventanas del C-130 de la Fuerza Aérea Brasileña.**

Al otro día se invitó a competir al arma de Sable participando por nuestro Instituto el Cbo. Hrio. (Av.) Miguel Russo. Le siguieron el Cbo. Hrio. (Av.) Ramón Román y el Cad. 2º (Av.) Ricardo Zecca en el arma de Espada, dando fin a las competencias de esta disciplina.

Cabe destacar la participación de la E.M.A. en



**Camaradería, el fin último de la competencia.**

las competencias de tiro, para las que fue seleccionado el Asp. Andrés Ghiorzi quien se sumaba a la delegación en este encuentro Sudamericano bajo las ordenes de quien ofició de Entrenador: el May.(ST) Gustavo González.

El Plantel supo demostrar una vez más su espíritu de sacrificio y su dedicación, puestos de manifiesto a lo largo de los meses de preparación así como en la misma competencia.

Y más allá de los resultados obtenidos, sentimos en nuestros corazones que lo vivido es algo realmente hermoso e inolvidable. El hecho de conocer lugares nuevos, tales como la Casa de la Moneda, las Escuelas Militares, la de Aviación; un almuerzo de despedida de todas las delegaciones en el Restaurante "La Estancia" ...

Se vivió un gratisimo clima de camaradería.

Son recuerdos que jamas olvidaremos, aunque tratar de contar lo maravilloso de este país se hace imposible, pues siempre hay algo más que extraer de la memoria.

Las experiencias de ese entorno alucinante de



una resplandeciente cordillera dan un marco de fondo que puede contemplarse durante horas.

Santiago de Chile; la Ciudad con sus calles, sus paseos. Su gente.

Cosas que nos hacen decir:

CHILE, ¡NOS VOLVEREMOS A VER!

**CAD. 1º FERNANDO LA PAZ.**

"Dedicamos estas páginas a nuestro Maestro de esgrima, Tte. Cnel. ADEMAR DE LOS SANTOS, quien comparte el ideal Fuerza Aérea ejerciendo docencia en las pedanas de entrenamiento.

Su labor comenzó, en nuestro Instituto, en el año 1970, desde ese momento muchas generaciones de campeones han llevado a la competencia las virtudes deportivas que el Maestro, aún hoy, nos sigue inculcando".



*En el Aeropuerto de Carrasco con Cadetes Brasileños.*

## HACIA LA ETERNIDAD...

**A**YER te llevaste a un amigo. Por eso hoy no te veo como siempre. No siento ya tu calidez. Pareces hostil, amenazante. Ya no podré olvidarme de las lágrimas. De tantas promesas que quedarán sin cumplirse; de tantas alegrías que compartimos y tantas metas que conquistamos los dos.

Rebeldía es siempre nuestra primera reacción.

¿Por qué?

Porque es lo que él quería. Porque a pesar del estremecimiento de su familia cuando contaba lo mucho que contigo aprendía, a pesar de que sabía que ella prefería tenerlo siempre a su lado, él partía cada mañana para encontrarte aquí, esperándote.

El te amaba; tanto que lo dejaba todo por sentirte, unas veces suave y delicado, otras veces aguerrido, todopoderoso.

¿Qué le has hecho?

Tengo que volver a confiar en tí antes que este día pase, porque si



no lo hago ahora no podré hacerlo nunca más.

Y por eso estoy aquí con las primeras luces del alba, con el casco entre mis manos, temblorosas, que empañan esa imagen de fortaleza que a mí mismo quiero darme; erguido, con la mirada en alto. Buscando la insignia del Grupo, por el

que tanto luchamos, en tu empenaje que también se alza desafiante entre la niebla de este día tan gris.

Aquí estamos de vuelta los dos.

Primero el motor izquierdo.

Como un gesto habitual, miro hacia mi ladero.

Pero hoy no está.

Se ha ido contigo y no volveré a verlo ya más, sentado, orgulloso, en la cabina de su Pucará, disfrutando de la sensación que sólo los halcones pueden sentir. Esperando que mi mano dibuje un círculo en el aire y baje de golpe, para darle vida a la mañana con el silbido de nuestros motores...

Te perdono.

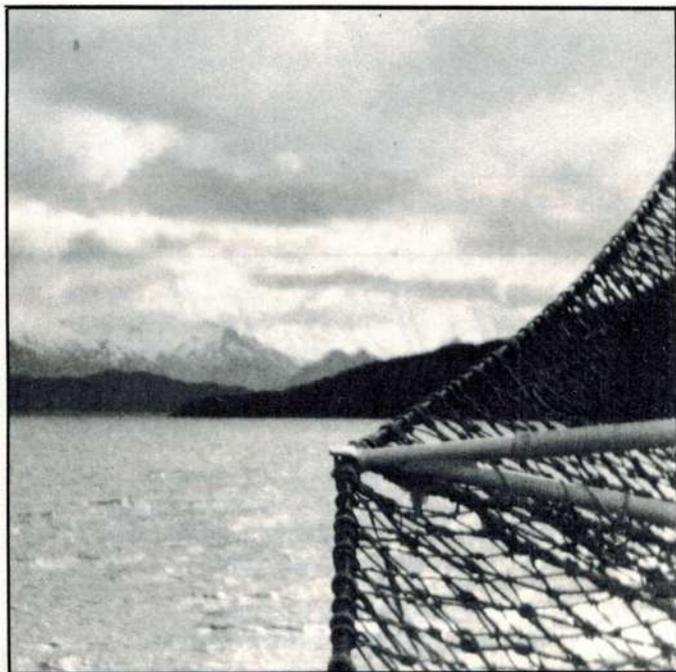
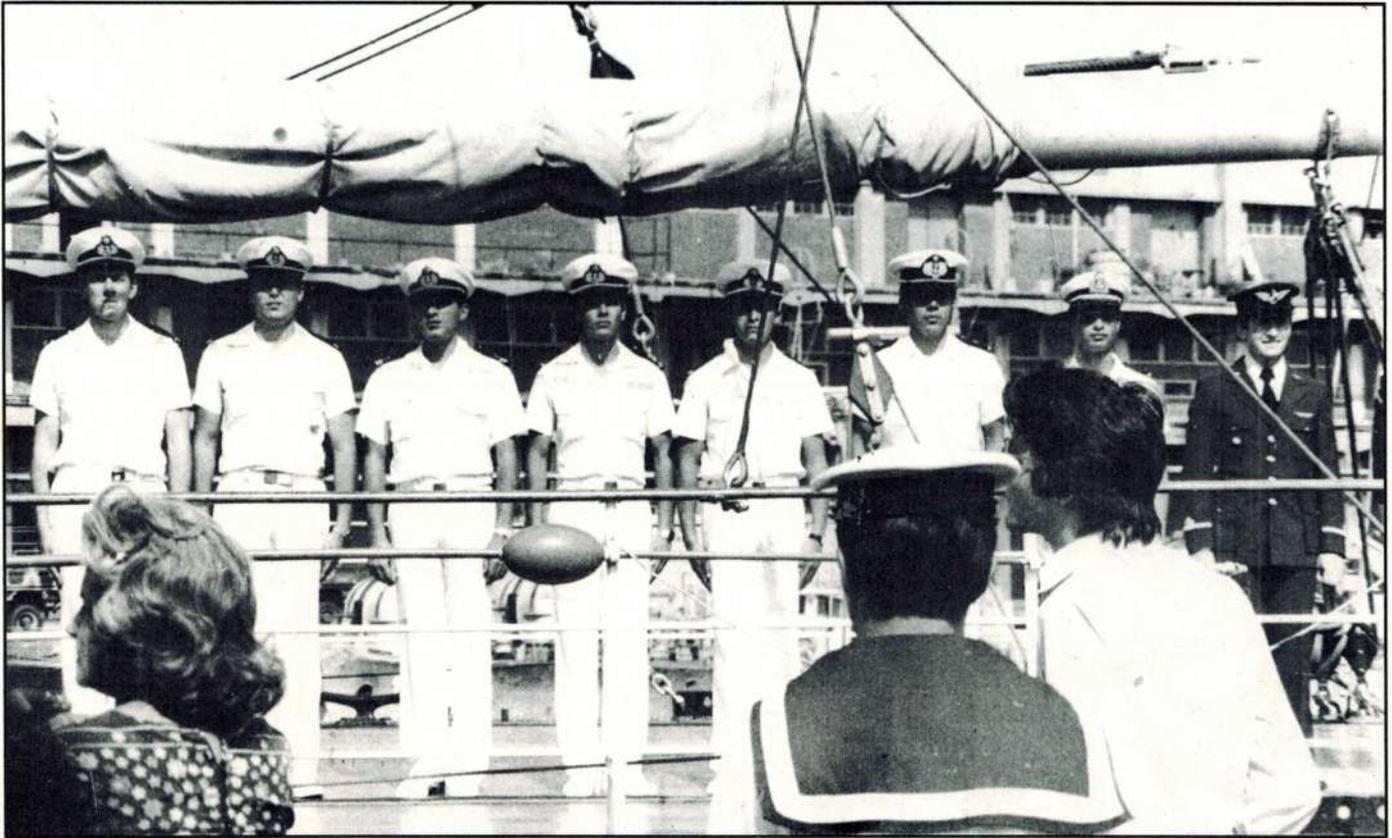
Al igual que perdoné al Texan cuando no quiso irse solo.

Y aunque nunca pudimos decirles adiós, esos vacíos no son ausencia, porque el recuerdo de ellos perdurará para siempre en nosotros, y, quien sabe, pronto, volveremos a encontrarnos como antes, ala con ala, en el rumbo que nos conduce hacia la Eternidad.

**Sgto. Hrio.(Av) Pablo Pisani**



## ALAS A BORDO



**C**AMARADAS.  
Son aquellos que comparten con nosotros deseos y anhelos.

Aquellos que nos apoyan en los momentos de necesidad para llegar juntos al éxito.

Camaradas son los que nos brindan sus conocimientos en forma generosa y se alegran al poder mostrarnos lo que para ellos es más valioso.

Hace ya tiempo, mientras uno de nosotros batía al viento sus alas intentando alcanzar un sol que en el cielo comenzaba a brillar, un camarada desplegaba sus velas para despedirse del astro que del mar se escapaba.

El mismo sol; el mismo viento. Una misma vocación.

Y así surgió la idea.

A nuestros camaradas marinos, quienes nos han permitido compartir los "Bautismos de los infieles" desde aquellos tiempos del "Tacoma" hasta hoy en día con sus Cruceros de Instrucción en el Velero Escuela "Capitán Miranda".

A ellos, muchas gracias.



Años atrás el "Tacoma".



Hoy el "Cap. Miranda".



Largada de la Regata Colón '92 de la pierna Cádiz - Las Palmas de Gran Canaria.

**FLIP PAPELES LTDA.**

**GUILLERMO SCHARPEGGE**

**SHARP CASIO Olivetti FANAPEL**

CANELONES 1346  
11.100 MONTEVIDEO - URUGUAY

TELS.: 90 10 31 - 98 22 46  
TEL/FAX: 98 13 70

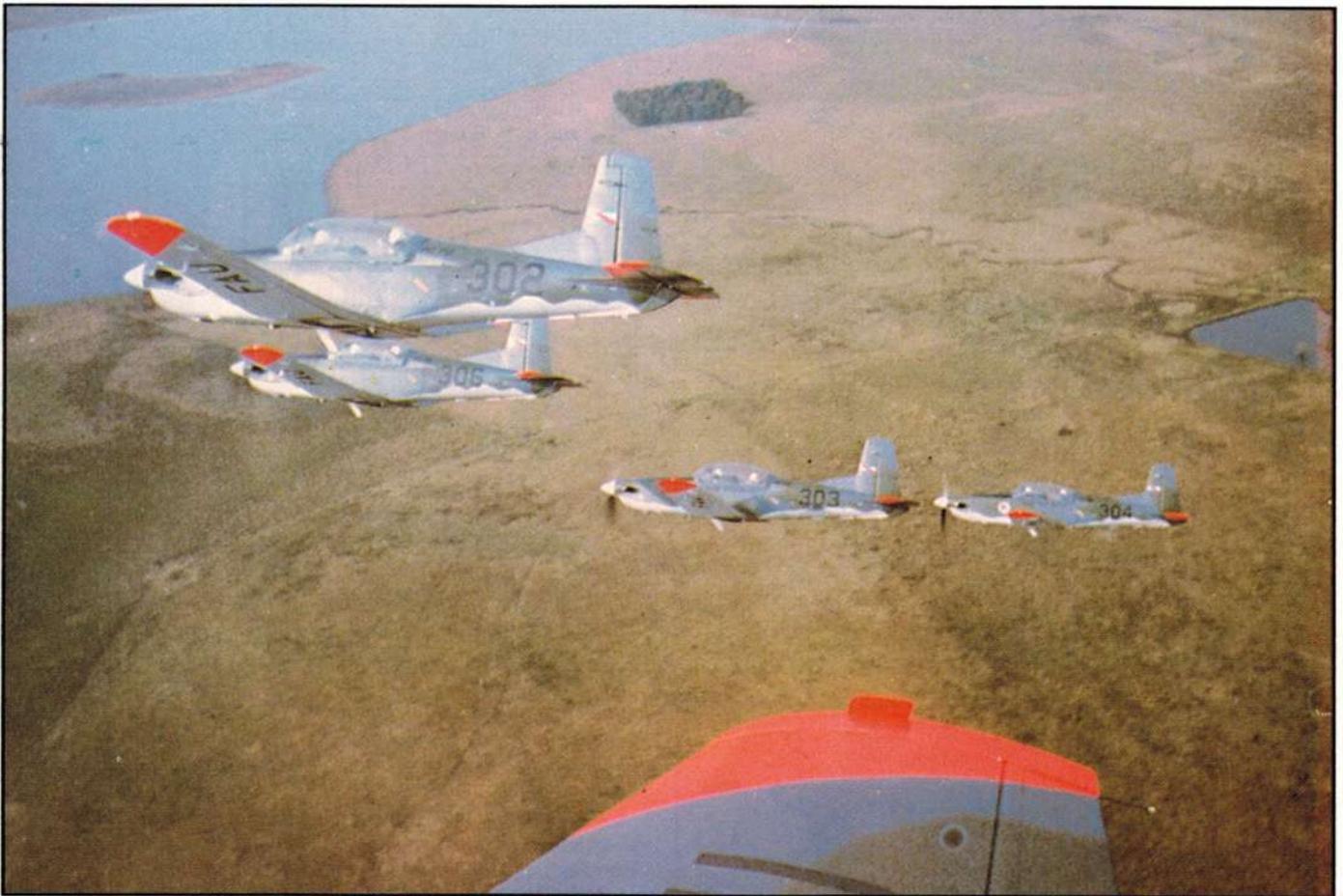
**A. Bertolotti**  
FUNDADA EN EL AÑO 1894

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

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

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

# REALIDADES



**E**RA otoño e iniciaba otra despedida, una más de las tantas a que estaba acostumbrado. Era otra vez empezar.

Ahora en Durazno, ciudad singular, que en la Fuerza Aérea es sinónimo de años juveniles, de uniformes con apresto, de novedades y ganas.

Esto último era lo que a mí me esperaba encontrar, comenzaba otra etapa.

Al llegar, nos recibió un lluvioso día en el Aeródromo Militar "Tte. 2do. M. W. Parallada", y nuestro destino fue la Escuela de Vuelo Avanzado, quien nos nominó como el primer Curso de su joven historia.

Habíamos asistido a la gestación de un Instituto y sabríamos pronto de las dificultades de su nacimiento.

Hasta ese momento las ganas eran muchas, pero la impaciencia nos hacía incrementar la ansiedad por las novedades.

De a poco la planificación fue tomando sus formas y se implementó un régimen de trabajo exigente para alcanzar, en los plazos convenientes, una transformación adecuada, que no pecara de apresurada o de negligente.

Las dimensiones y la estructuración a las que apunta la Unidad requieren de etapas que aún hoy se siguen llevando a cabo.

Día tras día, al paso de las estaciones, se fueron construyendo la planchada de estacionamiento, se reciclaron edificios, se levantó el hangar, y nuestros ojos fueron reconociendo esos lugares, a la vez que tomamos para nosotros las imágenes duraznenses de la pérgola de la Plaza Sarandí, el viejo puente sumergible y el remanso del Sauzal en el verano. Lugares comunes que se van aquerenciando en los rincones de la

## GIOVANNI CALZADOS

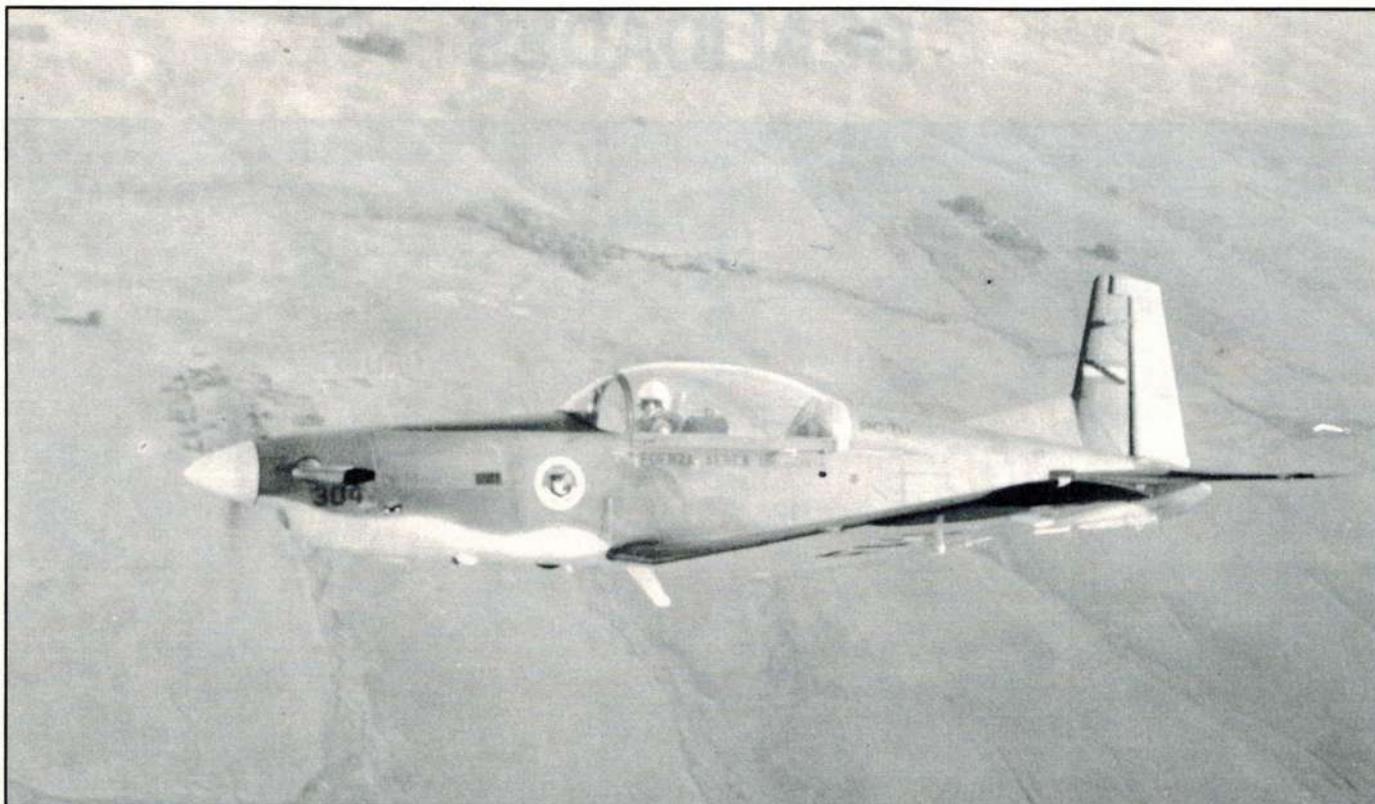
de Juan Isabella

*Compostura en general*

Arreglo de bolsos

**Gral. Flores 573**

**Las Piedras**



TRANSPORTE INTERNACIONAL  
DE CARGAS

Tels.: 29 66 14 -  
29 62 16 - 29 62 94  
TLX: 23.123 RIOPAR UY  
Ricaurte 866 Fax: (5982) 29 99 57

memoria, con ese matiz colorido con que adornamos los recuerdos para que refresquen la sed con los años.

Donde había proyectos, con trabajo y esfuerzo se edificaron realidades.

Cuando el estío empezaba a fortalecer sus infulas apareció quien se constituiría en el entrenador del curso: el Pilatus se acercó a "comer de nuestra mano" y ya con novedades a la vista las ganas se redoblaron.

El sentido que muchas veces buscamos fue hallado en cada hora de instrucción, el sentido era uno solo, sigue siendo uno solo: Avanzar.

Así, de las primigenias oportunidades que la Escuela de Vuelo Avanzado tenía con un solo avión Cessna 172, un Link y sus instalaciones dependientes de la Brigada Aérea II, hoy se cuenta con seis PC-7U, un hangar, talleres, almacenes, sala de Operaciones, planta comando y sobre todo aporte profesional y la actitud de servicio del personal que compone sus cuadros.

Para quien hoy llegue a Santa Bernardina, hasta la Escuela de Vuelo Avanzado, se le abre un abanico de posibilidades desde el punto de vista profesional, que lo deja en las condiciones más óptimas para cumplir las misiones de vuelo que la Fuerza prevea para sus pilotos.

Como en todos los cambios, los "dolores del crecimiento" han tenido que ser sorteados en pos de una evolución positiva.

Al momento está brindando instrucción en los aviones más modernos de la Fuerza Aérea Uruguaya, y se han sobrepasado en apenas ocho meses las mil horas de vuelo.

Las nuevas instalaciones han pasado a integrar parte de la fisonomía de Santa Bernardina y los PC-7 han empezado a ser reconocidos por los lugareños que acompañan con su mirada el pasaje de cada uno de nuestros aviones.

Ahora otra etapa se nos presenta, hay que redondear

detalles de terminación. Las expectativas son más alentadoras y promisorias que las de aquel lluvioso día que nos recibió.

Desde la planchada miramos hacia la ciudad y el paisaje nos regala las copas de los árboles de las riberas de Yí, y más allá entre techos y antenas, coronando el cielo urbano, el campanario de la Iglesia de San Pedro del Durazno.

El futuro se convierte en un tiempo tangible, en el que nos sentimos constructores y protagonistas.

Otra etapa siempre estará por empezar, y los recuerdos de aquellas imágenes nos marcarán el norte para saber el derrotero de nuestro curso.

En ese juego de despedidas y bienvenidas, al igual que en la vida, surgen las realidades.

**ALF. (AV.)  
ALVARO M. SOSA FARIAS.**



**Coitiño & Rovegno**  
S.R.L.

Dr. E. POUHEY 791 - TEL. 46960 - LAS PIEDRAS



**Dewar's**<sup>™</sup>  
FINEST SCOTCH WHISKY

Importa y Distribuye  
PALMASOL S.A.  
Tel. 92 18 34

# ...Y PUEDE SALIR CUANDO QUIERA

**S**EIS siete cinco, autorizado a decolar, viento de los ciento cuarenta grados, quince a veinte nudos".

Respondo. Hace unos segundos le dije que estaba pronto y ahora es el momento de demostrarlo.

Sin darme tiempo a pensar mis guantes se mueven nerviosamente, pero con precisión entre palancas, agujas y diales chequeando por última vez que todo esté en su lugar. Y por fin se posan en aquella palanca cuyo movimiento "suave y continuado" es el símbolo del poder que hoy tengo para volar como un pájaro más allá de las preocupaciones terrenales.

¡ Qué ganas de que me vean ahora !

Me parece estar viendo a todos mis seres queridos, a los que todavía tengo junto a mí y a los que ya se han ido, observándome, sintiendo que no soy el mismo niño de antes, porque hoy me siento grande y libre, como nunca, porque esa cabina trasera está vacía y todo lo que verán será obra mía y fruto del esfuerzo de todos los que me apoyaron.

No siento miedo. He tratado durante mucho tiempo evaluar los riesgos que corremos día a día y no he tenido éxito.

No importa.

En realidad no me importa que muchos crean que estoy loco por hacer lo que hago. Así soy feliz y eso es lo que verdaderamente importa.

Recuerdo que cuando salí a volar solo por primera vez en el Curso de Selección, antes de despegar me dije en voz alta: "Allá vamos", y sin pensar mucho en lo que hacía, empujé la palanca del gas, esperando como siempre la bocanada de humo blancuzco, producida (creo yo) por la mezcla excesivamente rica al acelerar aquel motor a inyección que tan fielmente me había respondido siempre en cada arremetida con su rugido tranquilizador.

Fascinado por ese torbellino que se formaba al aumentar la hélice sus revoluciones...

Y allí dejé de observarlo para concentrarme en la línea de pista, siempre con la molesta costumbre de querer apartarse de mi rueda de nariz. Después comencé a preocuparme del altímetro, primero a los cuatrocientos y luego a los



ochocientos pies, las ochenta y cinco millas en final.

Así se fue mi vuelo solo, casi sin darme cuenta. Hoy soy consciente que allí por fin cumplí mi deseo de ser capaz de hacer lo que aquellos pilotos superhéroes de las películas.

Pero nunca me sentí héroe, porque es muy distinto ver el rostro del aviador a través de la lente de una cámara que lo observa desde afuera que encontrarse uno mismo sentado en la cabina, tan ancha para cuando uno va solo. Aquí siento las gotas de sudor que se deslizan por mis mejillas, muestra del esfuerzo por hacer bien las cosas, siento hambre y sed, siento el cansancio como todo ser humano. Siento que estoy viviendo y que lo que hago ahora es algo grande y hermoso. Y nadie puede quitármelo.

Ahora ya no importa si me peiné o no, o si estoy bien afeitado. El auditorio sabrá comprender.

No soy un actor, ni un héroe. Sólo soy un hombre. O quizá un "niño grande".

Sólo alguien que ama lo que hace.

Suave y continuado. Todo el gas al tope.

Ahora sí, suelto frenos y parece como si alguien me estuviera empujando.

Me hablo a mí mismo; "esperá, esperá...ya!"; en el

**TAJES** s.r.l.  
IMPORTACIONES

Vaporizador  
**SUPER VAPOMIL**  
CON LUZ VELADORA

Bálsamo labial protector  
**Blistik**

Bolsas para Agua Caliente  
**BREMEN**

**SELLO AZUL**



FABRICACION - REPARACION Y  
ADAPTACION DE EMBRAGUES

YAGUARON 1668  
casal GALICIA

TELEFONO  
**98 31 91**

momento adecuado aplico la presión necesaria y de golpe me encuentro flotando apaciblemente.

Es extraño; hoy por primera vez y sin otra arma más que mi propio juicio para sobrevivir, me siento mejor ahora que estoy en el aire.

"Vamos, subimos el tren ahora". Es la voz de mi instructor, o mejor dicho su eco, que ha quedado encerrado en los auriculares de mi casco despues de estos casi siete meses que llevamos volando juntos. Si se quiere he sido algo injusto con él, pero no he podido dejar de sentir un enorme regocijo al atar los arneses de la cabina trasera antes de salir. Antes de ir al avión le dí las gracias por todo y él me pregunto porqué.

No supe decírselo pero por su gesto estoy seguro de que me entendió cuando me dijo que esa era simplemente su tarea. Y aunque tal vez no sintió al verme partir lo mismo que cuando lo hizo su primer alumno, sé que él sabe muy bien todo lo que me ha pasado para llegar hasta aquí, solo y a los cuatrocientos pies, la altura justa para iniciar mi viraje de salida de tránsito.

"El avión es suyo por una hora" me dijo.

Mi padre, con su natural aplomo, estoy seguro que hubiera agregado: "tráigalo en un solo pedazo, Cadete", como alguna vez me dijo cuando me llevaba el auto que tanto cuidábamos. En esa situación siempre me sentí orgulloso de que confiara en mí. Hoy me siento aún más porque es la Fuerza Aérea, para quien hace dos años yo era un ilustre desconocido, quien me ha dado un aparato tan costoso para que pilotee, con unas grandes letras negras pintadas en sus alas que se leen FUERZA AEREA URUGUAYA y que dicen que ellos me enseñaron y que se sienten orgullosos también de que un hijo suyo ocupe el asiento delantero, y que todos lo sepan; que vean su casco blanco agitarse de un lado a otro, para no perderse detalle de la tierra que nos vió nacer y que hoy me ve pasar rugiendo sobre sus campos arados...

Me elevo y lentamente me voy separando del mundo. Ahora sí tengo tiempo para disfrutarlo, y me siento casi como un profesional, no como un aprendiz en su vuelo solo. Y así continúo, como siempre, aprendiendo a cada paso.

Ahora sí va a comenzar la función, y me preparo entonces para ofrecer una buena actuación a mis probables espectadores de allá abajo. Puedo ver a mis camaradas en la Plaza de Armas grande, sus bayonetas arrojando brillo hasta los cinco mil pies, mientras marchan impecablemente alineados.

Es cierto, lo había olvidado. Hoy es Jueves, para ellos es un día como cualquier otro, aunque con la dichosa Instrucción y sin gimnasia de mañana. Ah, por cierto que hoy había milanesas de almuerzo.

Trabo el arnés y allá voy. Y poco a poco, a medida que el avión va siguiendo dócilmente las evoluciones que yo mismo estuve planeando meticulosamente en tierra, sigo aprendiendo confiando cada vez más en mí mismo. Me siento parte de mi aparato y entonces todo sale como yo quiero, como ambos queremos, como si el fuera una parte de propio cuerpo.



Creo que este ha sido el mejor vuelo hasta ahora. Los minutos se me han escapado de vuelta como granos de arena entre las manos, pero nunca lo sentí como ahora. Me gustaría estar para siempre Aquí y Ahora. En ningún otro lugar estaría mejor.

La tierra firme...

Y un amigo que el destino ha querido que no se encuentre empuñando ahora su fusil en la Plaza de Armas, el único de nosotros que ha sentido en su propia carne el derecho que muchas veces hay que pagar para hacer lo que uno ama, aquél del que tanto hemos aprendido; puedo verlo desde la cabecera uno ocho, con su campera de nylon azul, que estuvo guardada en su ropero varios meses, mientras se reponía de sus heridas de las que hoy se enorgullece. Me espera para felicitar me y darme unas palmadas. El hubiera querido estar allí arriba también, y pronto volverá a hacerlo porque se lo merece.

"Se va a matar, militar" me había dicho. "No, Señor" le prometí.

Llevo mi mano izquierda a la palanca de la mezcla y con decisión la hago retroceder hasta sentirla llegar al tope.

He cumplido...

**SGTO. HRIO.  
(AV) PABLO PISANI**



**DISTRIBUIDORA DE RULEMANES**

PICORDI LTDA. IMPORTADORES - Galicia 1291  
Tels. 90 87 90 - 92 10 12 - 91 20 97 - 92 22 51 - 92 22 49  
Fax 92 22 50  
Montevideo - Uruguay

# ENTRENADORES

**S**ERIA muy ambicioso intentar mostrar a nuestros lectores la totalidad de los aviones entrenadores en los que obtuvieron sus alas los pilotos de la Aeronáutica Militar y posteriormente de la F.A.U..

Por lo tanto hemos elegido solamente algunos de ellos, que resultan representativos

y que ustedes recordarán con cariño. Y es nuestra intención que alguno de nuestros lectores, al volverlos a ver aunque sea en papel, tenga la oportunidad de escuchar rugir nuevamente sus motores o sentir el suave toque de sus ruedas en un preciso aterrizaje en tres puntos.



**ARTEPLAS S.A.**

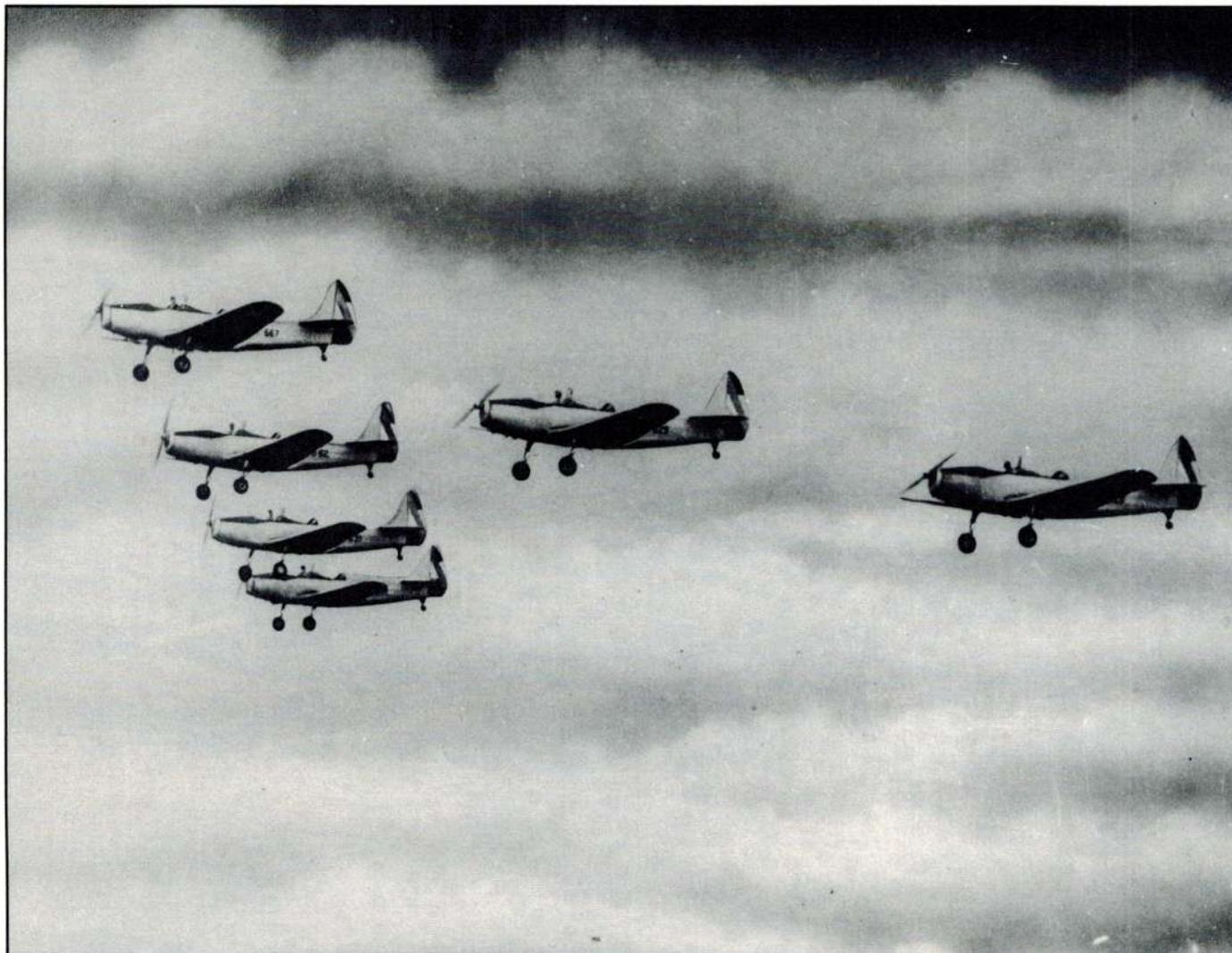
REPRESENTANTE DE  
**CIBA - GEIGY**

PLASTICOS, PIGMENTOS, ADITIVOS  
Y RESINAS EPOXI

PEDERNAL 2029/31  
11.800 MONTEVIDEO - URUGUAY  
TELS.: 29 18 98 - 23 05 81 - 23 03 25  
TELEFAX: 00 59 82 - 23 03 25

**Tiger Moth** - En Enero de 1935 para sustituir a los AVRO 504K, se reciben 5 aviones Tiger Moth, numerados del 1 al 5, de las fábricas inglesas De Havilland, con motor Gipsy de 130HP, noble material usado por ocho generaciones de pilotos.

Son sustituidos por los PT-19.



**PT-19** - La E.M.A. contó con PT-19 A/B desde el año 1943 siendo el mismo un avión que, por su relación peso-potencia y tamaño, permitió que el alumno adquiriera el sentido del manejo de un avión grande desde el primer contacto con el mismo. Así mismo su estructura robusta en base a tubos de acero de cromo, revestido de tela con la sección central y el conjunto de plano exterior de las alas cubiertas de madera terciada, lo hacían ideal para la instrucción de vuelo acrobático.

KAMANTY CORP. S.A.

**AGENCIA  
PEDERNAL**

TRANSPORTES  
CIUDAD E INTERIOR

J. REGUENA 2723

TEL. 29 54 97

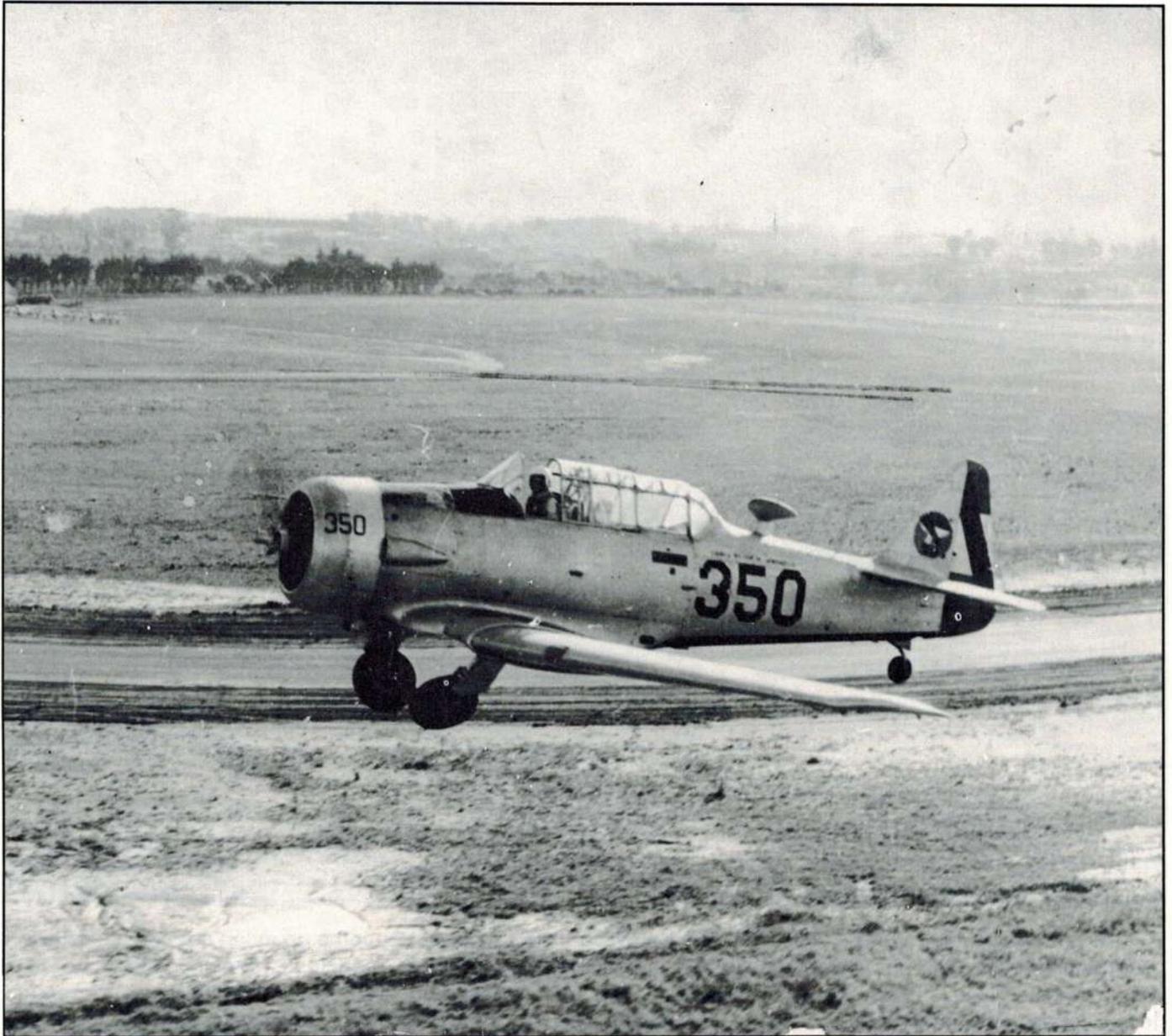
Gran Emporio



Gastronómico

Boutique  
de la Alimentación

Av. General Flores 2972  
Telefax: 20.71.00



**AT-6** - El AT-6 llegó a nuestro país en 1942, arribando los cuatro primeros en barco y siendo numerados del 333 al 336. El mismo era un monoplano de ala baja, de entrenamiento avanzado con posibilidades de instalar equipos portabombas y armamento. Estaba también provisto de un tren de aterrizaje retráctil.

Su aspecto exterior y su estruendoso motor daban sensación de fuerza y seguridad, pasando por ellos muchas generaciones de pilotos.

Durante el período que corresponde entre los años 1961 a 1970, el Curso Primario y Secundario de vuelo se efectuó en AT-6 al haber quedado fuera de servicio los PT-19, PT-26 y DH "Chipmunk".

Este avión llegaría a convertirse en uno de los entrenadores de combate más famosos del mundo.

- Alineación de Direcciones y
- Balanceo de Ruedas de todo tipo de Vehículos: Autos, Omnibuses, Camiones, etc.
- Venta de Neumáticos Nacionales e Importados



Prof. BACIGALUPI 2007 - 11  
esq. Miguelete

TELS.: 94 51 34  
94.51 36



**DH "Chipmunk"** - Esta aeronave era un excelente entrenador primario inglés, que sirvió como tal desde el año 1955 hasta que fue dado de baja en la década del 60. También su construcción robusta, de líneas firmes y sencillas lo hicieron ideal para la instrucción y el vuelo acrobático.

Nos comprometemos en ediciones posteriores a continuar recordando algunas de aquellas viejas glorias que también forman parte de nuestra historia.

**En nombre del Consejo Editor de la revista agradecemos la desinteresada colaboración del Museo Aeronáutico y del Tte. 1ro. (Av.) J. Maruri sin las cuales hubiera sido imposible realizar el presente artículo.**

**CAD. 1º E. ACOSTA  
CAD. 1º A. ARCAUZ**

## CARLOS A. RAPETTI HALLER

EMPRESA DE TRANSPORTE  
DE LECHE A CONAPROLE Y  
CARGA EN GENERAL



Ruta 1 - Km. 84.500  
Teléfono 58  
Rincón del Pino  
SAN JOSE

En Montevideo:  
**ASTRANCO**  
Magallanes 1878  
Tel.: 94 93 50

FARMACIA y  
PERFUMERIA

# DIVA

**Gral. Flores 5027**  
esq. José María Guerra  
Tel.: 25 61 61

# LA MILANESA



## PROLOGO

**A**YER, en la fila resignada de los retirados volví a ver a Chávez. Estaba delante de mí no se cuanto más viejo ni cuanto más loco. En todo caso supe que lo seguía estimando como 25 años atrás. Seguramente porque una cierta identidad en la locura, vocablo afectivo que individualiza en la Fuerza Aérea a los excéntricos, nos aproximó siempre.

En el breve transcurso hacia las ventanillas hablamos de Durazno y sus ojos acuosos me devolvieron hacia una zona intemporal a la que todos quisiéramos regresar.

Prefiero recordar a Chávez en aquel país de los veinte años porque otras cosas muy caras lo acompañan. Armonizan un pasado cada día más perfecto, simplemente porque la memoria, como una luz que lentamente se atenúa, no alcanza a iluminar ámbitos que es mejor mantener en la penumbra. En otros, recorta sobre un fondo de niebla los pesados T-6 G y como estamos a muchos metros de la línea de vuelo, caminando entre palmeras, no distinguimos el color de sus trompas y es probable que el 372 esté entre ellos, perdida en el anonimato su fama de aristócrata.

La niebla de Durazno es algo serio y trascendente,

atrassa los vuelos, modifica horarios, sume al aeródromo en una obligada lentitud y silencio y nos transforma en siluetas. Pero algo benéfico tiene su húmeda inconsistencia. Tantos años alterando ritmos, frenando impulsos, obligando a nuestros ojos a descifrar enigmas, provocan en el ánimo un sobresalto disfrutable, regresión a la infancia de nuestros sustos pero también de nuestros sueños más puros.

La cola se moviliza. Como veinticinco años atrás Chávez me castiga con sus teorías. Su cándido anacronismo me hace pensar en los beneficios de la niebla duraznense. Por cierto no habían retrasado los signos externos del paso del tiempo. Pero, que efecto habían causado las microscópicas gotitas a su reloj biológico escondido en algún lugar entre el corazón y el cerebro.

Chávez se despedía. Un olor a imprenta me lo arrebató. Recordé otras nieblas. Las de la EMA a esa hora fantasmal de las tres de la madrugada en el rondín del hangar viejo. Solo veíamos el primer T-6 posado en el pasto. Alguien parecía mover los alerones del último "Texan" y nos corríamos lentamente a la luz protectora del farol de mercurio con una inquietud que el alba disiparía.

Aquí no existe la niebla. Solo los disciplinados colas moviéndose hacia las ventanillas, lenta e inexorablemente.

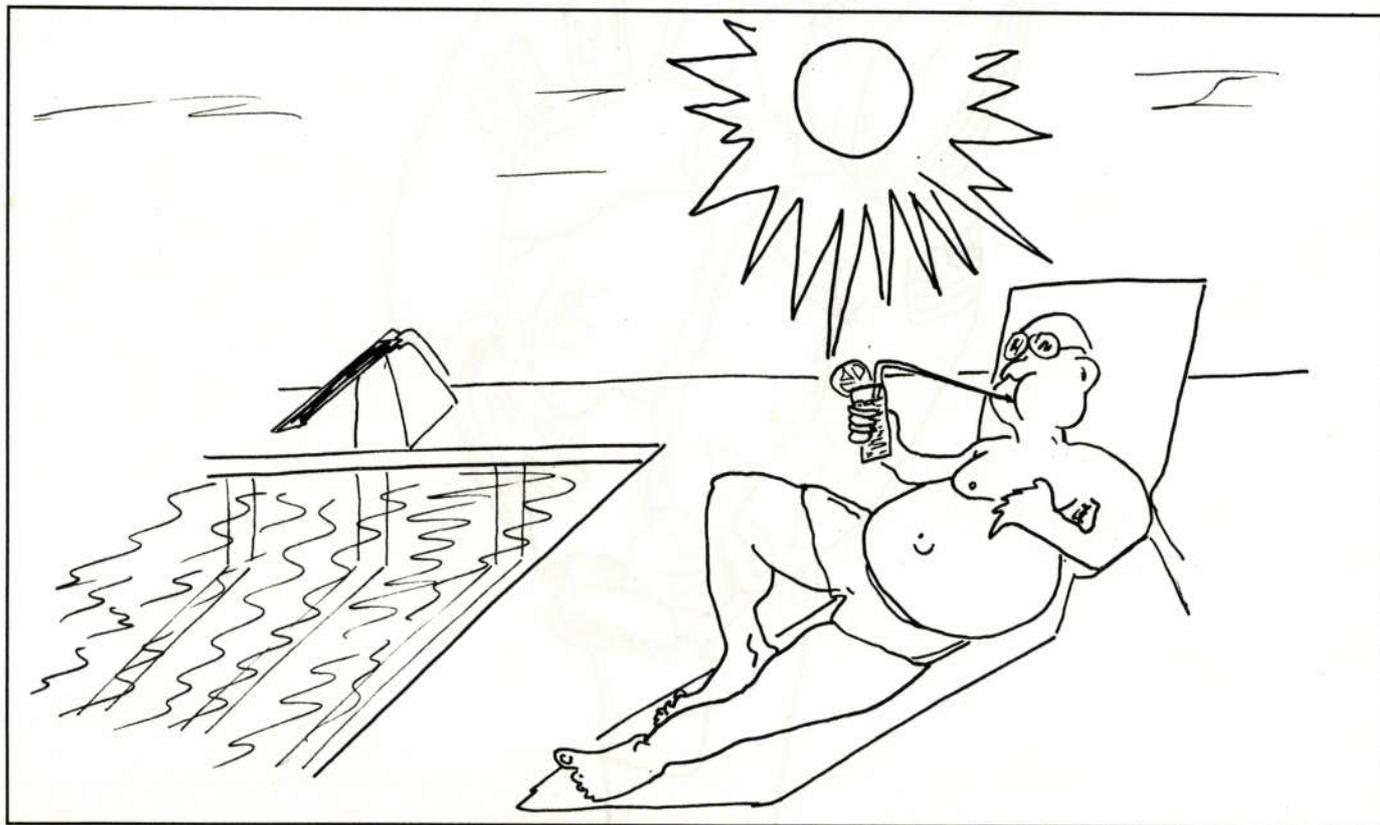
Sobre ellas sobrevuela Chávez incontaminado de vejez y frustraciones. Su tanque suplementario de niebla le permite una autonomía inusitada. Me miraba con sus enormes ojos celestes invitándome. No lo dudo. Miro mis tanques, ochocientos cuatro galones americanos de la mejor niebla. Salimos en formación. Cruzamos los cables del trolley sin tocarlos. Arriba está ilimitado. En el viraje de ascenso en rumbo me mira y me sonríe. Acercó mi "tip" cuidadosamente a las escobillas de estática de su borde de fuga. A pesar de la cabina, del casco y del oxígeno un aroma imperceptible y cálido de milanesas se apodera de mi ánimo como un lejano y querido perfume.

**FARMACIA  
TELECHEA**

José Belloni 3311  
Tel.: 54 13 14

# LA MILANESA

Crel. (Av.) Elbio Firpo



**E**L sol de verano duraznense me sumía en uno de mis más caros placeres: tostarme al borde de la piscina. Por la cercana carretera los ómnibus de O.N.D.A. ruidosos y polvorientos, lejos de molestarme, contribuían a aumentar el placer al imaginar a los sufridos pasajeros bañados en transpiración, mirando el agua clorada y verde como si fuera un espejismo. Cada poco rato me dejaba caer en su frescura y el éxtasis se prolongaba al influjo de su caricia. El medio horario de verano -sabía medida-, me aseguraba toda una tarde sin obligaciones. A la noche, el "Español" o el "Artigas" complementarían con sus programas un día más, en la lenta progresión de los meses de canícula junto al Yi.

Desde el comedor me llegaba el ruido de cubiertos y la animada charla de los Oficiales recién llegados.

Todo era nuevo para ellos y lo disfrutaban a plenitud. Más adelante comenzarían a criticar el "Menú" y a exigir la sustitución de la milanesa por cualquier otro plato; pero para eso pasaría algún tiempo, mientras tanto crecerían bigotes y mechas.

La milanesa en cuestión -creo que su denominación técnica era "marinera"- consistía en el consabido bife que se freía en aceite con huevo y harina en lugar de pan rallado. Generalmente demasiado condimentada, resultaba no obstante, sabrosa, aunque algo pesada para estómagos poco acostum-

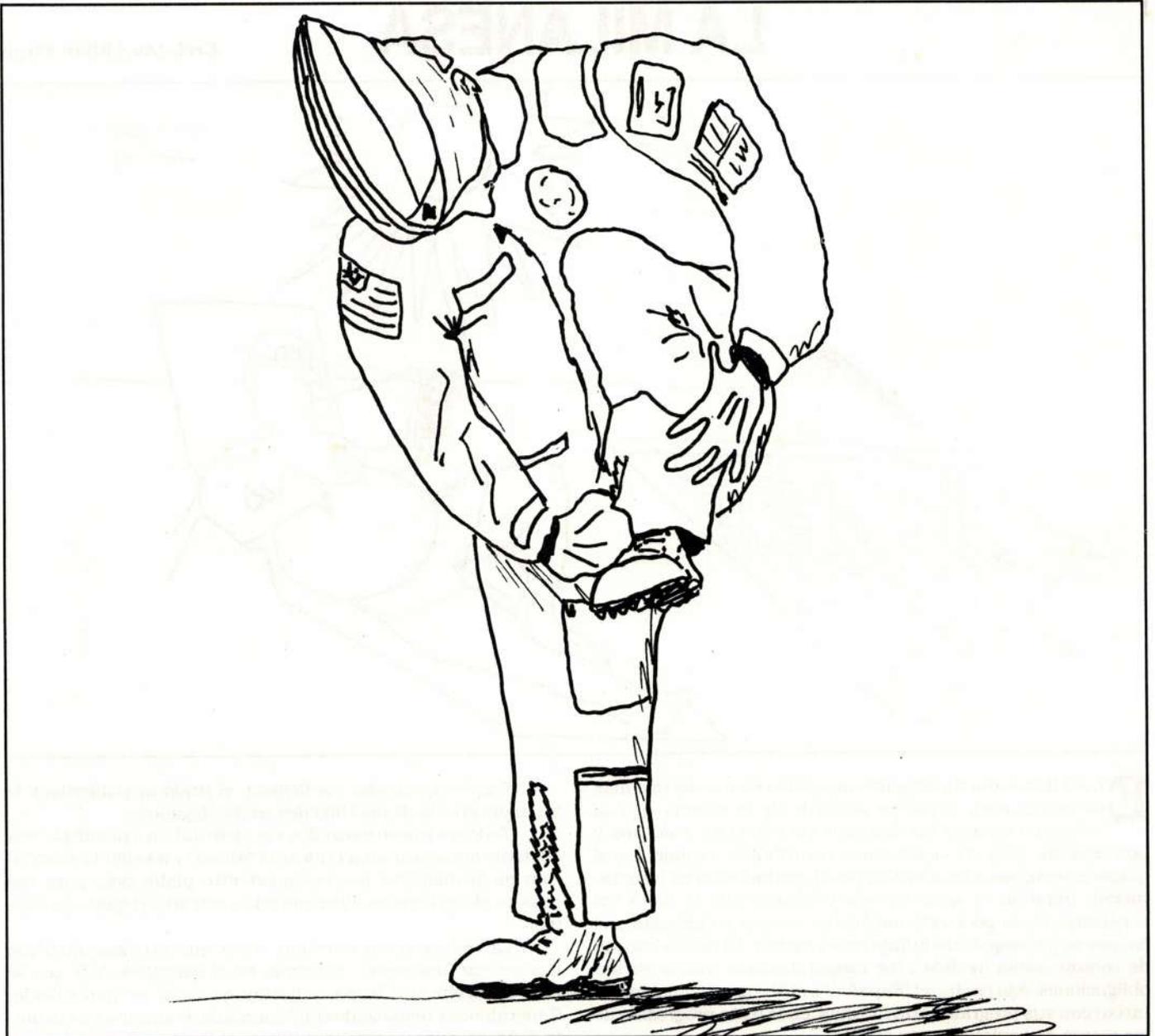
Beer  
Tiki

Avda. Artigas 1038  
Tel.: 25 46  
P a n d o

## FORTEX s.r.l.

---

Ruta 8 Km. 30.500  
Pando - Dpto. Canelones Tel. 0392 - 2277



**FARMACIA  
TIENDA INGLESA**

Av. Italia 5820  
Tel.: 616060 — 616050

*Envíos a domicilio sin cargo*

brados. Personalmente la prefería al churrasco de capón, al cual se pretendía disfrazar de algo más apetitoso y que, por temporadas, a falta de sustituto, no nos dejaba elección.

Siempre evité comerla antes del vuelo.

Los rancheros -personajes inefables y casi eternos- administraban nuestra alimentación cárnica casi con furia, a juzgar por los martillazos que descargaban sobre las proteínas con intención de ablandarlas. Precisamente esos golpes asordados, llegaban hasta la piscina y me aseguraban, una vez más, la milanesa de almuerzo.

Me di vuelta sobre la reposera dispuesto a terminar la larga tarde bajo las caricias de Febo. Cerré los ojos y con una sonrisa involuntaria me entregué al sopor.

-¡ Mi Teniente, tiene interfonel.

-¿Quién c...es? y ¿qué quiere?...|| Qué estoy en la pisci-

na!!...¡che!...¡No se puede tener un rato libre!

- Es el Mayor Chávez... que lo vea en su despacho.

-¡Chávez!...¡Chávez! Tomé el mono de vuelo del vestuario y en tanto corría cierres metálicos, tanteaba los bolsillos asegurándome la carta, el plotter y el computador.

-¡Chávez! ¡Chávez! ¡Seguro que es una misión plomo! No me equivocaba.

-Adelante Saldías...¿ Quiere volar?

- Por supuesto -contesté,- ¿en T-6? Sabiendo de antemano la respuesta.

- No... vamos en Cessna a llevar a cuatro Oficiales que tienen que estar temprano en el Comando.

¿Vamos? ¿Iría conmigo?. Me atreví a preguntar:

-Perdón...¿usted viene?

- Sí porque me quiero habilitar -y agregé- ¿Usted se encarga del plan de vuelo y la inspección?

-Sí, señor.

-Otra cosa...Saldías...

-¿Señor?

- Tiene el pelo largo.

¡De paso cañazo! Salí maldiciendo mi mala suerte. El sol caía a plomo y al llegar a "Operaciones" tenía el "mono" empapado.

Hice el plan de vuelo y caminé por la planchada rumbo al Cessna. Las chapas quemaban. Las pistas reverberaban y el tetraedro era un monstruo inmóvil entre el pasto amarillento.

- ¡Chávez!...¡Chávez!...¡ Por qué no se habilita a las siete de la mañana!

El alquitrán semiderrretido se pegaba a las suelas de los zapatos.

- ¿ Va solo mi Teniente? -preguntó solícito el mecánico.

-¡Negativo! ¡Llevo un plomo, cuatro "pax" y voy de "bolsa"!

Terminé la inspección. Chávez, a grandes zancadas, venía subiendo desde los despachos; el "mono" demasiado amplio y el pañuelo rojo anudado al cuello. Reparé en que los oficiales todavía no estaban.

- ¡A los Oficiales que viajan que vengan a paso ligero! ¡Deben estar en el comedor! -dijo al mecánico.

Chávez llegaba.

- ¿ Todo pronto?...¿ y los Oficiales?

- Ya vienen mi Mayor...estaban terminando de comer.

-¡Cómo! ¡Déles un minuto para estar aquí! ....son muy nuevos para hacer esperar a un Jefe!

No tuve necesidad de repetir la orden.

-Ya llegan mi Mayor.

En efecto, no diremos que en la loca carrera pero sí en un acelerado paso ligero ocho barras doradas se sofocaban rumbo al avión. Venían de "paseo". Las gorras "plato" y el brillo excesivo de los botones los delataban.

- ¡Permiso mí...! -sonaron las voces casi al unísono y el golpe de tacos me recordó las tardes de instrucción en Pando.

-Jóvenes Oficiales...- empezó Chávez con su voz más densa.

Me aparté revisando otra vez la presión de las cubiertas. Estiraban los dedos. Chávez se esforzaba.

Bajo las cuatro viseras, las frentes sin arrugas dejaban caer las gotas.

¡...Cuando yo era Alférez...!

La voz de Chávez, monótona como el canto de la chicharra, administraba la "masa" a conciencia.

...y que sea la última vez...¡pueden subir!

En un T-6, aún en pleno verano, siempre es posible abrir



## ROLANDO S. R. L.



### TRANSPORTES

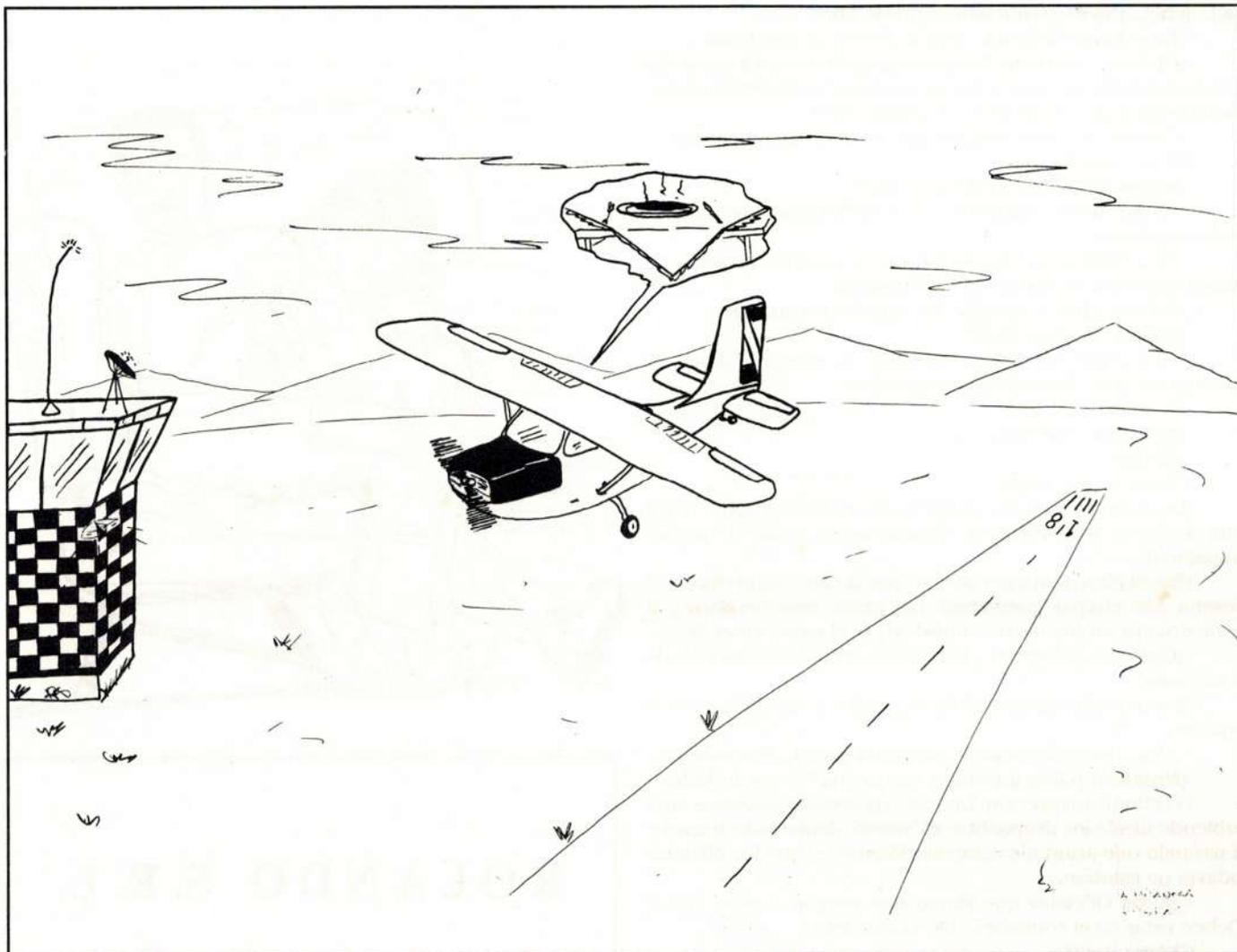
REGIDORES 1255

Teléfs.: 36 36 00 - 36 37 42 - 36 43 01

MONTEVIDEO

ruta BRIG. M. ORIBE - TEL. (0342) 6305

KM. 85 - SAN JOSE



la cabina y obtener aire fresco. En un Cessna es casi imposible, apenas puede conseguirse tirando de un pequeño tubo ubicado a ambos lados de los asientos delanteros. De ahí para atrás salvo durante el carreteo en que la ventanilla puede permanecer abierta, los pasajeros sólo podrán volver a respirar aire puro una vez que el avión se halla detenido y la puerta se abra.

Cuando me senté sobre el lado derecho, los Alféreces de casaquilla prendida y rostros serios, se apretujaban en el caldeado cilindro de la cabina. El cinturón de seguridad ajustado y la gorra sobre las rodillas, concesión ésta que otorgara Chávez en gesto magnánimo. Los dos últimos sometidos a una mayor estrechez por la propia disposición del espacio, mostraban en sus rostros una resignada expresión. Uno de ellos con una ligera tendencia a la obesidad que los años de Cadete disimularan se movía inquieto intentando mejorar su incómoda postura.

Crucé los brazos.

Mezcla...hélice -Chávez leía la cartilla tomándose su tiempo. Finalmente puso en marcha. A través del plexiglás el sol me quemaba las rodillas.

-...Parallada el cinco uno- modulaba Chávez.

Carreteábamos. Dentro del hangar los T-6 descansaban.

creaciones

**ELINA**

S.R.L.

\* Prendas pensadas de mujer a mujer

\* Taller propio

\* Ventas por mayor y menor

GALERIA SOLARI - Locales 1 y 2  
 Gral. Artigas 932 - Teléf. 4467  
 PANDO

Los robustos "G" con su cono de hélice azul. La nariz roja del siete-dos, resabio de costumbres feudales. El cuatro-cuatro, uno de los pocos "D" que quedaban, ágil y liviano, casi sin instrumentos pero un lujo para la acrobacia.

Al dejar la planchada nos envolvió el polvo. El Cessna se arrastraba bamboleante con su carga de dos "trip" y cuatro "flambres". Chávez hundía el "pincho" del gas obligando al avión a una velocidad constante.

-Cinco uno... ¿cabecera?

-Autorizado cinco...uno...indique pronto. Y la voz del torrero, el "zorro", viejo conocido de los pilotos, sonó ligeramente zumbona.

-¿Prontos? -dijo Chávez dándose vuelta- y cuatro voces respondieron disciplinadas:

-Sí, mi Mayor.

La carrera de decolaje fue larga dado el peso y la temperatura pero antes de la cabecera contraría estábamos en el aire y en poco tiempo más virábamos en ascenso rumbo a Carrasco.

Dentro de la cabina tuvimos un ligero alivio, el efecto de la propia velocidad mejoró la viciada atmósfera interior.

Nivelamos. El cielo azul de verano, el horizonte ilimitado, la sencilla ruta Durazno-Carrasco, pusieron a Chávez en inmejorable situación para uno de sus largos monólogos.

Conociendo las costumbres espartanas de Chávez no podía esperar ni una aventura amorosa y mucho menos una "mascada" de vuelo.

- Pues sí señor - empezó, - yo a mis hijos...

¡Zás! me dije -hasta "Terminal" educación familiar.

...Y nunca les permito...

Diez minutos después, una línea de cúmulos de buen tiempo, blancos y pequeños, comenzaron a zarandear el Cessna.

...¿Hizo los deberes? ...porque el respeto a los padres...

Me di vuelta. Los silenciosos pasajeros de brazos cruzados y rostros húmedos y rojizos, me devolvieron la mirada sin un gesto de trasuntara sus pensamientos.

Como perro en bote -pensé- y esboqué una sonrisa de aliento.

El Alférez sentado en el último lugar tenía en cambio un color completamente diferente. Diríase, si se me permite la comparación, una butifarra, por la palidez extrema de su cara rolliza.

...Usted es muy joven, claro... pero la educación debe...

Los cúmulos se mantenían a ras de la panza del Cessna, un tironcito hubiera permitido poner altura y terminar con el incomodo zarandeo. Nada de eso. Chávez ensimismado en su monólogo mantenía el nivel.

...y la disciplina...desde el hogar...

Me preocupaba la butifarra. Supongo que a su compañero de asiento también, por las miradas de reojo con que lo observaba. Para peor la imposibilidad de abrir las ventanillas y el aire estaba cada vez más denso.

...¡no, señor! ...¡a la cama sin comer!...porque...

Florida quedaba atrás entre jirones de nubes. Me distraje mirando las ruedas del "185" rozando los cumulitos. Chávez tarareaba entre dientes. Estaba contento. ¿Qué nuevo monólogo iniciaría ahora?

...el poder de la mente... ¿no cree?

- ¿Cómo dice mi Mayor?

- Le decía de la mente, Saldías... ¿sabe algo de parapsicología?

El nuevo tema podía ser interesante pero no tenía intenciones de entrar en un diálogo de sordos habida cuenta que el ruido

del motor lo tornaría torturante y además, bastante tenía con el calor y el balanceo.

-En realidad muy poco mi Mayor - contesté por compromiso.

- Bueno... le diré que la parapsicología...

¡Otra vez! ¿Cuánto nos queda? Calculé unos veinte minutos. ¿Cómo estarían las "bolsas"?

Me di vuelta. ¡Dios mío! La butifarra, inmóvil, había pasado del ceniza claro a un gris oscuro. Su compañero, en inútil intento se apretaba contra las chapas poniendo distancia.

Volví los ojos a la interminable capa de nubes rogando por un pronto aterrizaje.

¡Terminal Carrasco! ¡Por fin!

-Carrasco el cinco uno.

Chávez comenzó a quitar gas muy lentamente. Al atravesar la breve capa de cúmulos el Cessna tuvo un brusco balanceo y después el plácido descenso.

... mezcla rica... hélice adelante...usted comió Saldías?

-No señor, mi Mayor.

- Yo tampoco... ¿vió lo que le decía acerca de la sugestión?

Respondí afirmativamente aunque no encontraba la más mínima relación con el tema de nuestras necesidades gastronómicas.

-Fijese...piense...concéntrese...yo tengo hambre, ¿no es cierto Saldías? A tal punto es el deseo de comer que hasta mis sentidos se preparan...

La torre había autorizado directo a final. A no ser por el calor, la atmósfera sofocante, la charla y el hecho de que iba de "bolsa", el vuelo, plácido en ese instante, casi podía haber tenido algo agradable. Chávez, pese a estar atendiendo el control de avión, insistía en su teoría.

...y llega el momento que hasta siento el aroma de la comida...como ahora...

Y aspirando profundamente continuó:

...¡ que siento el delicioso olor a milanesas!

Por un instante, la insistente y casi hipnótica voz, más algo intangible flotando en la agobiante cabina, me llevaron a creer en lo que Chávez decía.

Pero sólo fue un instante.

Volví la cabeza. La butifarra no estaba.

Por lo menos a la vista.

Su compañero de asiento miraba con ojos desorbitados hacia abajo levantando las rodillas hasta casi tocarse la barbilla.

Los demás pasajeros, indefensos, se movían inquietos sujetos a sus lugares por los cinturones de seguridad.

Chávez proseguía su aproximación.

...sí, señor...y todo es sugestión...todo...todo...

El Cessna atravesó el umbral de la pista 18, se posó sobre el cemento y corrió hasta detenerse.

Chávez subió los flaps y abrió la cabina.

- Saldías, usted hace el plan de vuelo y salimos enseguida.

Sí, mi Mayor -contesté sin mucho entusiasmo.

Camino de Operaciones, mientras el 185 se derretía al sol, la voz de Chávez, pesada y monótona terminaba la faena:

...porque ya no son Cadetes...¡pueden retirarse!

Y las barras doradas se alejaron hacia la guardia mientras Chávez se acomodaba en el lado izquierdo.

En lenta procesión los cúmulos aborregados se perdían hacia el norte.

# QUIZA...

**Q**UIZA no comprendas porqué un día abandoné la calidez de un hogar para buscar mi propio destino. Ni comprendas como fui capaz de dejarte allí, viéndome partir con tus brazos aún abiertos y con lágrimas en los ojos...

También las tenía yo, valijas en mano, sin mirar atrás.

Quizá no te imagines cuanto te extrañé entonces, cuantas ganas de volver y no dejarte ya jamás. Pero no era eso lo que esperabas de mí.

Quizá todavía te cueste trabajo encontrarle un sentido a mi alada vocación.

Puede que, faltando a tu innata costumbre, eso no lo hubieras previsto.

Ni sospeches el placer que siento al hacerme libre como un pájaro.

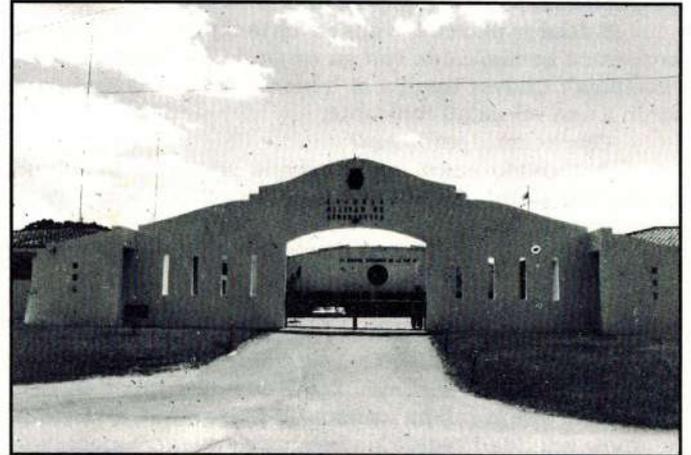
Y observar desde aquí arriba el mundo que un día me ayudaste a descubrir con mis primeros pasos.

Quizá no puedas evitar la desilusión cuando, ya hecho un hombre,

el deber me llame lejos de tu lado.

Ni dejar de pensar que mi sacrificio es en vano.

Pero quizá un día sí entiendas cuanto deseo poder hacerte feliz, al verme llegar, mi sueño realizado.



mi rostro sonriente,  
mis valijas, ya gastadas de tanto ir y venir,  
prontas para quedarme contigo.  
Y tus brazos siempre abiertos...

Quizá algún día llegues a comprender  
mi extraña forma  
de decirte cuanto te quiero.

A nuestros Padres,  
Que siempre nos esperan.

**SGTO.HRIO.(AV.) Pablo Pisani**



# UN, DOS, TRES...!



**M**UCHO antes de sentirnos preocupados por tener los botones de la casaquilla mal cosidos, o la aprensión por las polainas que siempre parecen querer deslizarse frente al público que calurosamente nos aplaude; antes de ser un guante blanco más en el vaivén sincronizado, ya podíamos sentir la fuerza de los acordes por las calles de nuestra tierra.

¿Quién no ha visto a un niño fascinado por el pasaje de una Compañía de Desfile? O alguna anciana



*Hace ya tiempo...*

aplaudiendo a los jóvenes Cadetes que marchan atrás de la bandera...

Mejor dicho detrás de la Banda.

Porque no puede imaginarse un desfile sin ella.

Nuestra Banda siempre está allí; cuando todavía no teníamos uniforme y los cursos recién comenzaron para nosotros los Aspirantes, allí estaba la Banda.

Cuando por fin juramos fidelidad a nuestra Bandera, esta vez sí cubiertos por impecables gorras blancas, allí estaba haciendo oír la estridente Diana Gral. León de Palleja.

Sus armónicas notas se hicieron sentir cuando, mirada en alto y manos estiradas, marchábamos para recibir nuestra ansiada "media alita" un 20 de Noviembre.

Y también cuando, un año más tarde, pudimos llevarnos "la otra mitad" para finalmente despedirnos de la Escuela.

Cuando la muerte nos golpeó por primera vez con la partida de un camarada; cuando a nosotros mismos nos llame implacable. Allí estará la Banda...

Siendo ya Oficiales no podemos dejar cierta nostalgia al volver a verla marchar y recordar aquellas tardes de sol, cuando éramos Cadetes, y esperábamos

la voz de "Paso Redoblado" para dar comienzo al desfile.

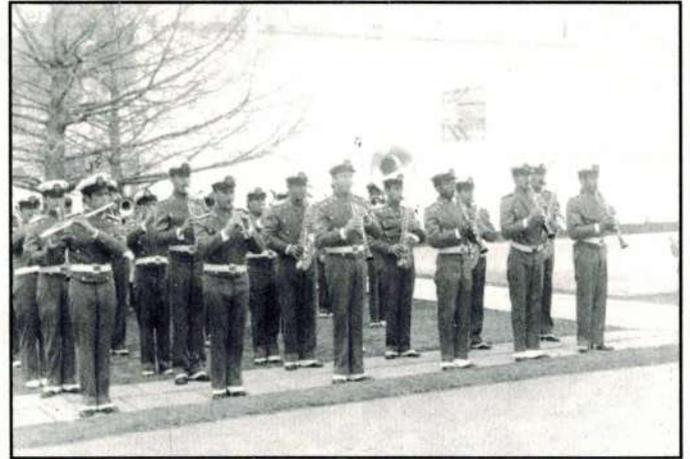
Muchos rostros han cambiado; muchos otros aún pueden verse a través de los años . Es el caso de su Director, el Teniente Coronel Walter Miños.

¿Quién no lo recuerda aproximándose a la pista de "Gral. Artigas" los Sábados a la hora de Instrucción Militar Práctica?.

Dirigiendo con vigor a sus hombres, que atentos ejecutan con precisión sus indicaciones.

Y agregando siempre un toque de originalidad para el ocasional auditorio; como decía un artículo que apareció hace muchos años en un periódico: "eran las 10 y 30 cuando la flamante Banda de la Fuerza Aérea Uruguaya que hacía su debut oficial dejó oír su primera marcha. Dirigida por el Capitán Walter Miños, ofreció la nota simpática e inesperada interpretando **Saint Louis Blues**, el estimulante **When The Saints Go Marching in** y una de las más bonitas marchas que ejecutan los bomberos de Río de Janeiro llamada **Dama das Camelias**.

Para quienes creen que nuestras Bandas militares sólo saben tocar unas pocas piezas tradicionales, la demostración fue una sorpresa agradable. Tan agradable como constatar que cuando corresponde, los militares pueden dejar la solemnidad de lado".

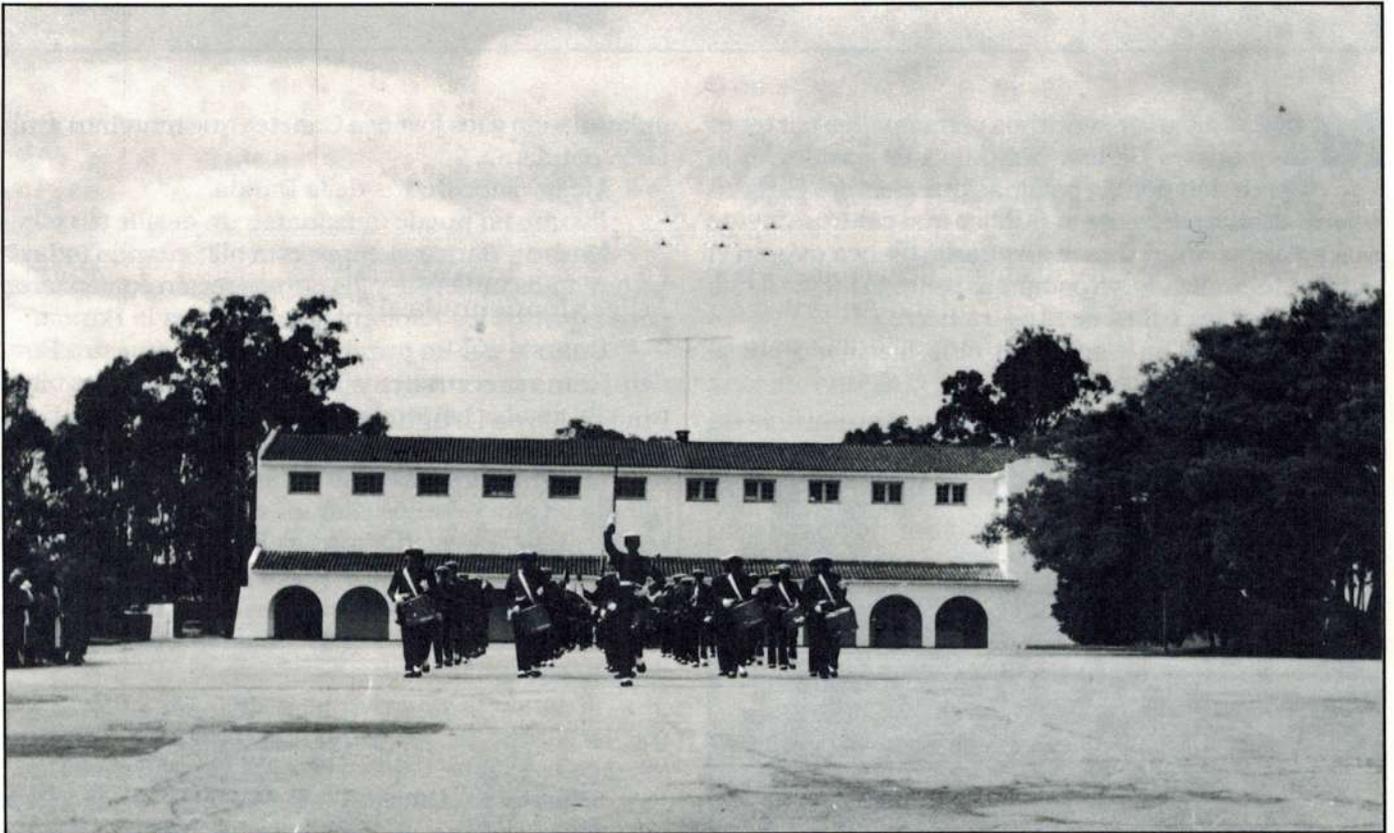


**Su estruendo dando vida a la Plaza de Armas.**

Al cumplir años, aprovechamos estas páginas para reconocer tu infaltable presencia y desearte una larga vida alegrando a quienes vibran con tus golpes de bombo y platillo.

**¡Salud, Banda de la Fuerza Aérea Uruguaya!**

**SGTO.HRIO.(AV). PABLO PISANI**



# LA FUERZA AEREA EN LA ANTARTIDA



*Fokker, uno de los primeros.*

**L**A actividad de investigación desarrollada por los países firmantes del Tratado Antártico en dicho territorio es de vital importancia para el futuro de la humanidad.

Esta región que comprende una superficie de 14 millones de kilómetros cuadrados de los cuales el 98% está cubierto por una gruesa capa de hielo, puede considerarse un valioso laboratorio natural con una reserva geológica y mineral inestimable. Decimos inestimable ya que solamente un 2% de su suelo ha sido inspeccionado.

Nuestro país se encuentra abocado a dicha actividad por lo que viene funcionando desde 1968 el **INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO** que es un órgano dependiente del Ministerio de Defensa Nacional que regula nuestra presencia en el "Continente Blanco". Uruguay se hace presente en el

Polo Sur a través de la Base Científica Antártica Artigas inaugurada el 23 de Diciembre de 1984 en la isla Rey Jorge.

Como precursora y para apoyar tal empresa la Fuerza Aérea Uruguaya viene siendo desde Enero

TIENDAS  
**TARAN**  
LIMITADA

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

AVDA. ARTIGAS 986
P A N D O
TEL.: (0392) 2770

de 1984 el cordón umbilical entre nuestro país y el continente blanco.

A nueve años de aquel primer toque del F.A.U. 572 (Fairchild FH-227D) en el suelo helado, muchos le han sucedido. Variadas han sido las misiones así como las aeronaves utilizadas. Al Fairchild FH-227D le siguió el empleo del Fokker F-27 y el CASA C-212, y desde 1992 con la adquisición de aviones C-130 Hércules con mayor autonomía y capacidad de carga que sus antecesores, se vienen completando los cruces intercontinentales.

Cabe agregar la utilización de un avión C-95 Bandeirante en misiones de apoyo en Punta Arenas, así como el traslado y empleo de un helicóptero Bell 212 en la Base Artigas.

Al día de la fecha se han completado más de

sesenta cruces al continente helado, manifestando así el alto rendimiento aeronáutico de las tripulaciones y material utilizado.

Es por eso que en nuestra condición de Cadetes y como futuros Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya, centremos nuestra atención en esta labor emprendida por aquellos visionarios de la **PRIMERA MISION ANTARTICA URUGUAYA**. Nuestro país participa en forma efectiva en la Antártida, tierra sin fronteras, lugar de libre expresión de la naturaleza, donde el Hombre vive en comunión y respeto con ella.

**CAD. 2º(NAV) JUAN GARRIDO.**  
**CAD. 2º(NAV) HECTOR CAAMAÑO.**



*Un C-212 en representación del Grupo de Aviación Nº 3.*



*El Bell 212 que prestó su invaluable apoyo a la Base Científica "Artigas" en la isla Rey Jorge.*



*El Hércules imponiendo nuestra presencia en suelo Antártico.*

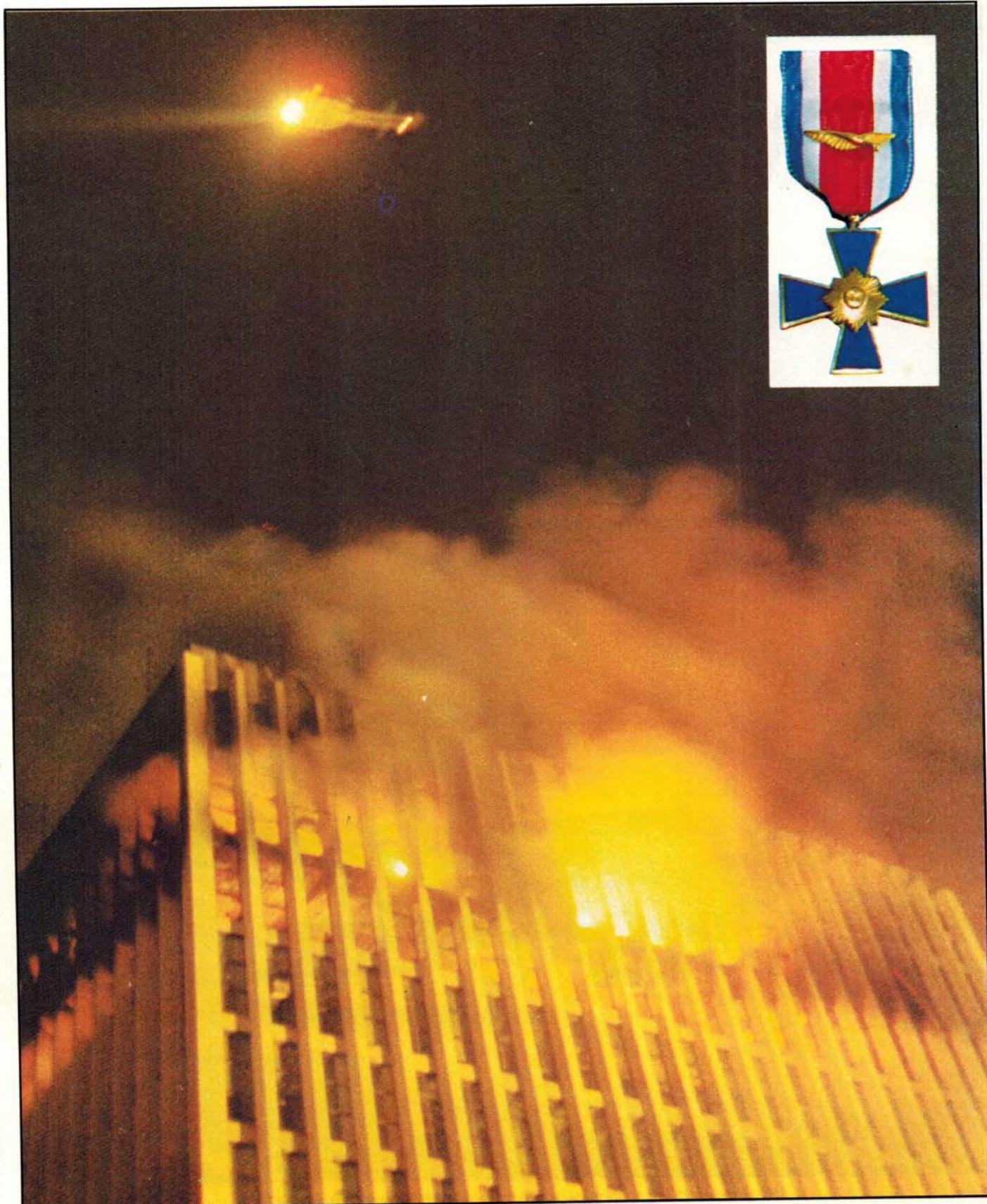


Foto gentileza del Sr. Miguel Rojo

# NUESTRA FELICITACION

RESOLUCION 72.064  
**Ministerio de Defensa Nacional**

Montevideo, 24 de agosto de 1993.

Visto: la propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea en el sentido de que se otorgue la condecoración al "Mérito Aeronáutico" en la categoría de Gran Oficial y Diploma correspondiente, al Pabellón del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate). Considerando: I) la destacada labor llevada a cabo por el precitado Grupo de Aviación el día viernes 13 del corriente a raíz del lamentable suceso ocurrido en el Palacio de la Luz de la U.T.E., en que aunando esfuerzos hizo posible el salvamento de cinco seres humanos que se encontraban en la azotea del edificio, presas del temor y la desesperación provocada por el voraz incendio que se desarrollaba. II) que el espíritu de cuerpo demostrado en dicha oportunidad, desde el momento de activarse el sistema de rescate, puesto de manifiesto por todos los integrantes del Grupo de Aviación N° 5, desde la más humilde función hasta la supervisión general de la operación, hicieron posible que hombres y máquinas operaran como un todo. III) que la extensa trayectoria y actuación del mencionado grupo, en la abnegada labor en bien de la comunidad, en rescates de personas en inundaciones, búsqueda y salvataje de naufragos, accidentados, enfermos y heridos en las más diversas situaciones de riesgo, que fuera coronada con la misión mencionada precedentemente, amerita que se le premie con la condecoración citada en el visto de la presente. Atento: a lo precedentemente expuesto y a lo establecido en el Decreto 770/976 de 24 de noviembre de 1976, con las modificaciones introducidas por los Decretos 679/978 de 5 de diciembre de 1978 y 49/992 de 5 de febrero de 1992. **El Presidente de la República, Resuelve:** 1° Otórgase la condecoración al "Mérito Aeronáutico" en la categoría de Gran Oficial y Diploma correspondiente, al Pabellón del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) de la Fuerza Aérea. 2° Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea. a sus efectos. Cumplido, archívese. **LACALLE HERRERA. Daniel H. Martins.**

RESOLUCION 72.063  
**Ministerio de Defensa Nacional**

Montevideo, 24 de agosto de 1993.

Visto: la propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea. Resultando: que por la misma el Comando precitado solicita se otorgue la condecoración al "Mérito Aeronáutico" en la categoría de Oficial y Diploma correspondiente a los señores Capitán (Av.) don Jorge Jackson y Capitán (Av.) don Huber Togni, Teniente 1° (Av.) don Bernardo Recoba, A.T. 1° Luis Curcho, A.T. 2° José Villarrueta, integrantes del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) de la Fuerza Aérea; al señor Sub Comisario don Walter Alzugaray y al Bombero de 1° Carlos Caravaca, pertenecientes a la Dirección Nacional de Bomberos. Considerando: I) la destacada labor llevada a cabo por este grupo de personas el día viernes 13 del corriente, con motivo del lamentable suceso ocurrido en el "Palacio de la Luz" de la U.T.E., en el que aunando esfuerzos, sentido profesional, alto espíritu de sacrificio e innegable valor y heroísmo, permitieron el salvamento de cinco vidas humanas que se encontraban en la azotea del edificio, presas del voraz incendio que se desarrollaba, sin otra posibilidad de sobrevivir que la del fruto de la acción desarrollada: II) que la actuación que efectuó este grupo de hombres, con singular arrojo y valentía, arriesgando sus vidas en condiciones límites de operación, elevan y fortalecen el prestigio de nuestras Instituciones destinadas a la seguridad del bien común, por lo que en consecuencia amerita se proceda al otorgamiento de la condecoración mencionada en el visto de la presente. Atento: a lo precedentemente expuesto y a lo dispuesto por el Decreto 770/976 de 24 de noviembre de 1976 con las modificaciones introducidas por los Decretos 679/978 de 5 de diciembre de 1978 y 49/992 de 5 de febrero de 1992. **El Presidente de la República, Resuelve:** 1°.— Otórgase la condecoración al "Mérito Aeronáutico" en la categoría de Gran Oficial y Diploma correspondiente, a los señores Oficiales y Personal Subalterno de la Fuerza Aérea y de la Dirección Nacional de Bomberos que a continuación se expresan: Capitán (Av.) don Jorge Jackson, Capitán (Av.) don Huber Togni, Teniente 1° (Av.) don Bernardo Recoba, A.T. 1° Luis Curcho, A.T. 2° José Villarrueta, Sub Comisario don Walter Alzugaray, Bombero de 1° Carlos Caravaca. 2°.— Comuníquese, publíquese y pase al Comando General de la Fuerza Aérea a sus efectos. Cumplido, archívese. **LACALLE HERRERA.— Daniel H. Martins.**

## ¿COMO QUEDA, MI TENIENTE?



**¿C**UÁNTAS veces lo hemos escuchado mientras nos sacamos el casco y revisamos no olvidarnos nada en el avión, con sus discos de freno aún calientes después del aterrizaje?

O lo vemos acercarse a nosotros con su depósito de aceite de forma extraña con un pico que sirve para no derramar el precioso líquido que a veces tanto nos preocupa.

De mañana, los días de niebla, con sus trapos para limpiar el plexiglás y la botella de limpiavidrios.

Casi nos hemos acostumbrado a ellos, de tal forma que su permanente disposición nos parece algo absolutamente normal.

Los mecánicos...

Hablemos entonces de las personas que hacen posible que día a día puedan salir a volar nuestros aviones y que los Cadetes puedan completar satisfactoriamente sus lecciones.

De quienes, todos los días temprano, mientras algunos estamos de guardia junto a la línea muerta, sacan los aviones del hangar y hacen las pruebas de motor necesarias para brindarnos mayor seguridad en cada vuelo.

Y también, de los que no importando la hora ni el

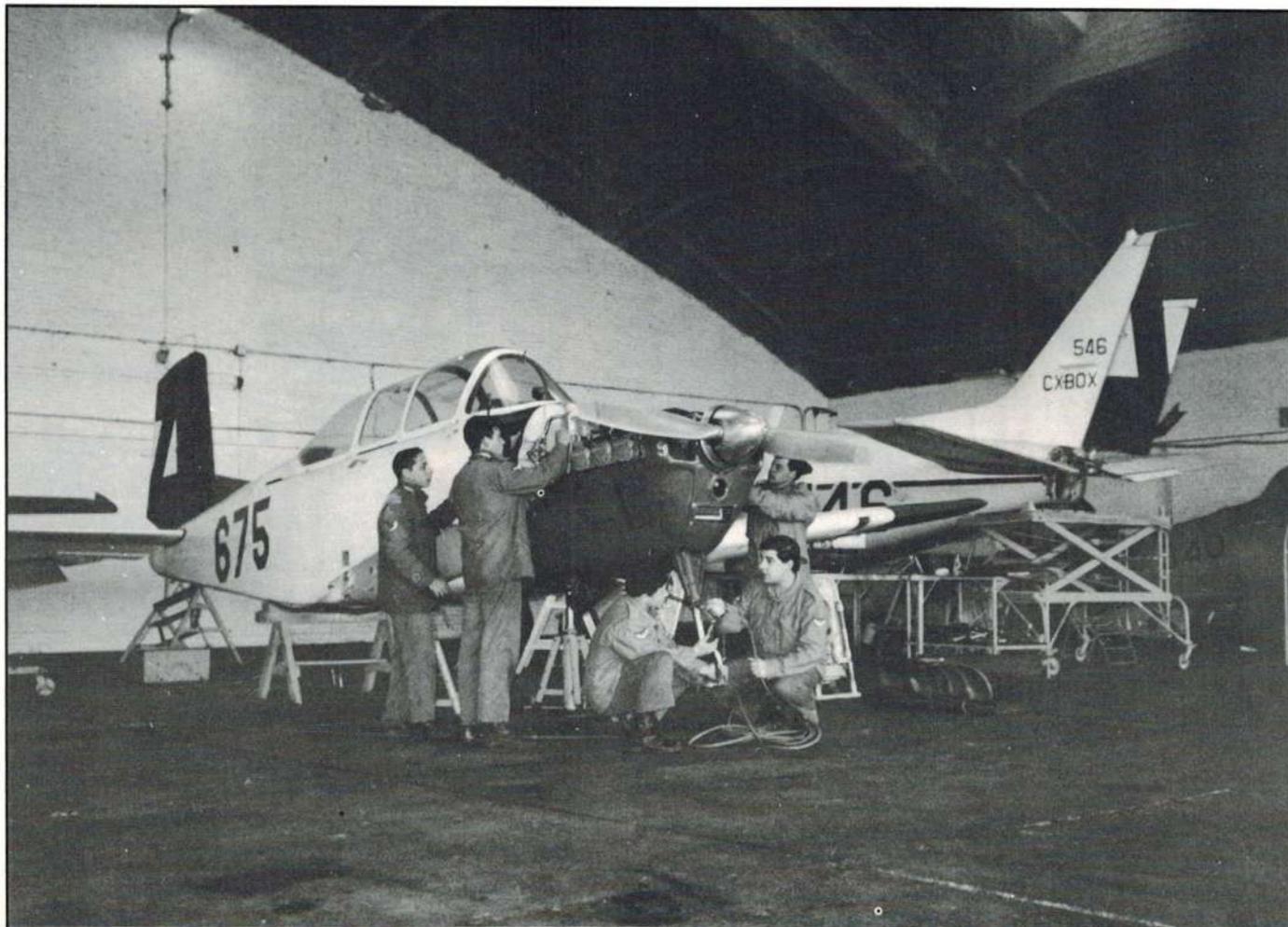
cansancio o la falta de medios, ponen a punto nuestros T-41D en el mes de diciembre para que puedan usarse en el Curso de Selección un mes después, o arreglando los detalles de los T-34 para que los Alféreces puedan lucirse en la fiesta de graduación.

El personal de Mantenimiento está constituido por un puñado de Aerotécnicos y personal de Servicios Generales que con un estricto control y gran profesionalismo realizan sus tareas. Ellos son los pilares fundamentales en los que se sostiene la actividad de vuelo de la E.M.A.

Los tres departamentos con que cuenta Mantenimiento tienen asignado no solamente el control de las aeronaves sino la previsión y suministro de repuestos, lubricantes y combustibles así como el cuidado de los vehículos del Instituto.

El personal aerotécnico que trabaja en el grupo está altamente calificado para cada una de las tareas que realiza.

La mayoría de ellos son egresados de la E.T.A. y muchos han realizado cursos en la Academia de las Fuerzas Aéreas Interamericanas, en la cual han dejado muy en alto el prestigio de nuestra Fuerza, exhibiendo un alto nivel cultural y profesional.



Algunas cifras pueden resultar interesantes: el récord de horas voladas en los últimos cinco años es el que correspondió al año 1990 con 4105 horas anuales; el de T-41D, unas 2800 horas en 1980 y el de T-34 es de casi 3000 horas en 1978.

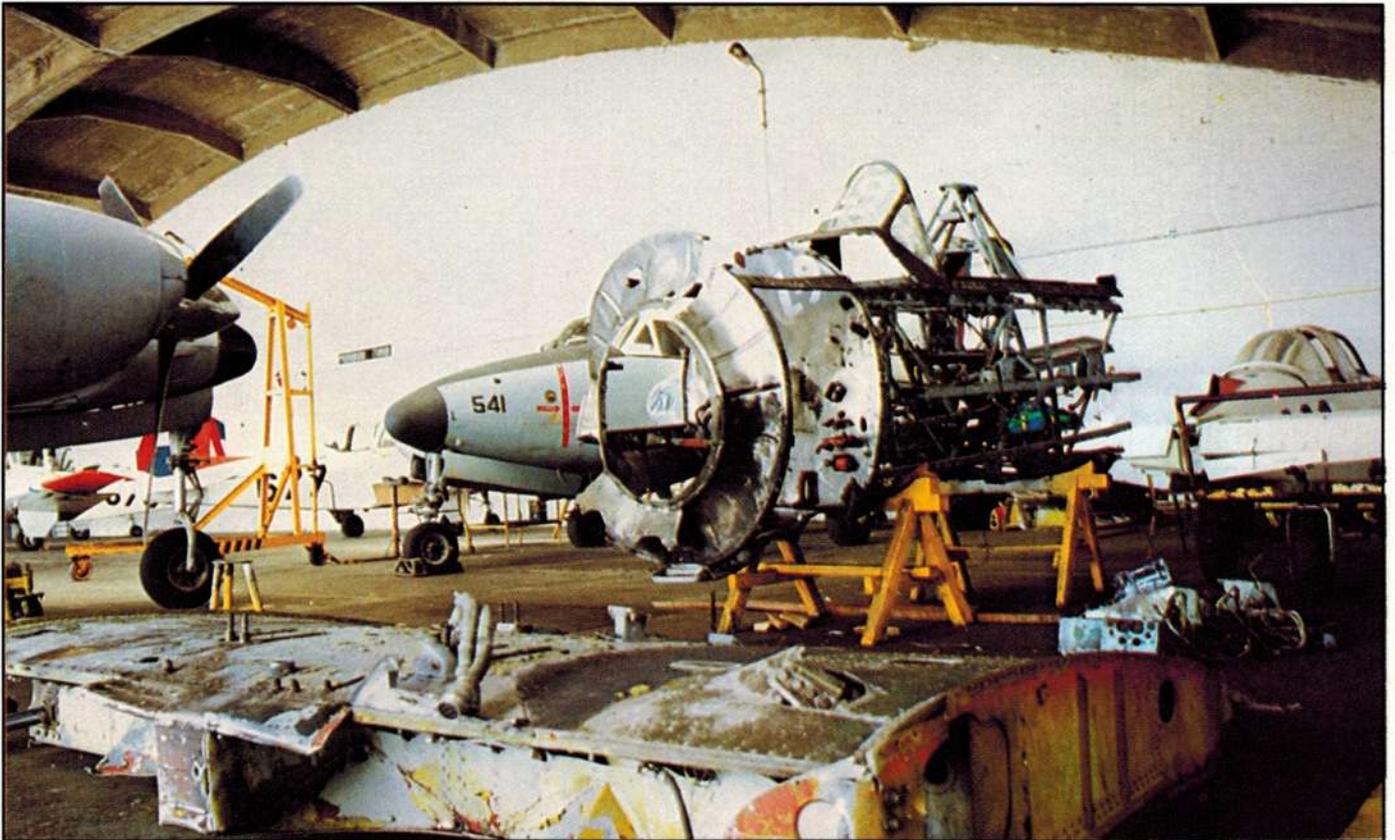
En lo que respecta al U8-F (en estos momentos se está preparando al 541 lo cual va a permitir contar con

el bimotor para la evacuación de enfermos o accidentados), se volaron 700 horas en 1987. Con este mismo avión los Señores Oficiales tendrán la posibilidad de cumplir con el entrenamiento en vuelos instrumentales y de aviones multimotores.

Estas cifras, si bien no colman la totalidad de las expectativas de nuestro personal, nos permitieron el

# AERONOTICIAS

REVISTA URUGUAYA DE AVIACION



pasado año convertimos en la Unidad de la Fuerza Aérea que acumuló más horas de vuelo.

Detrás de todas ellas, de cada hora de vuelo, existe un Aerotécnico que trabaja con esfuerzo y dedicación para que ello sea posible.

Gracias entonces por el aceite que faltaba para los 11 cuartos; por limpiar el parabrisas y sacar la escaracha de las superficies; por llevar el casco a Radio para ser reparado.

Por mantener siempre nuestras alas extendidas y así poder seguir volando...

**Cad. 1º V. LOPEZ**

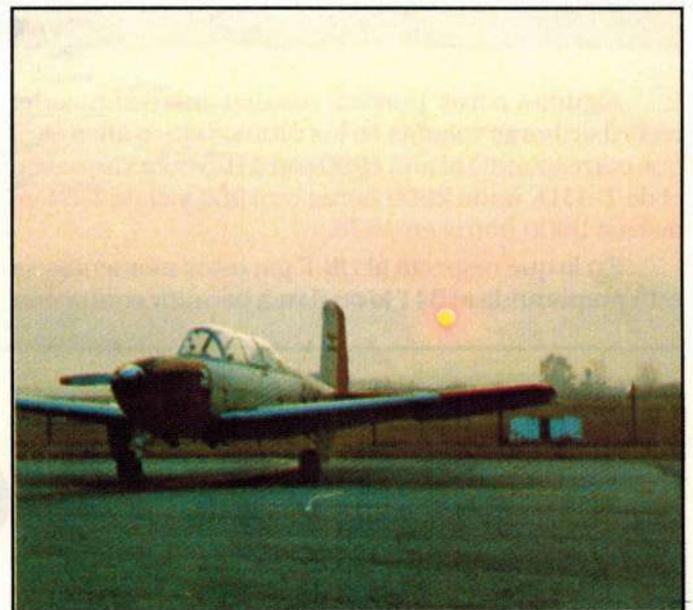
**Panificadora**  
**"Las Brisas"**

Servicio de Confitería

Mcal. Fco. Solano López 1439

Tel.: 69 15 59

**Tres de las "Obras Maestras": El Pingüino, El 541 y un viejo T-6 que volverá a estar de pie...**

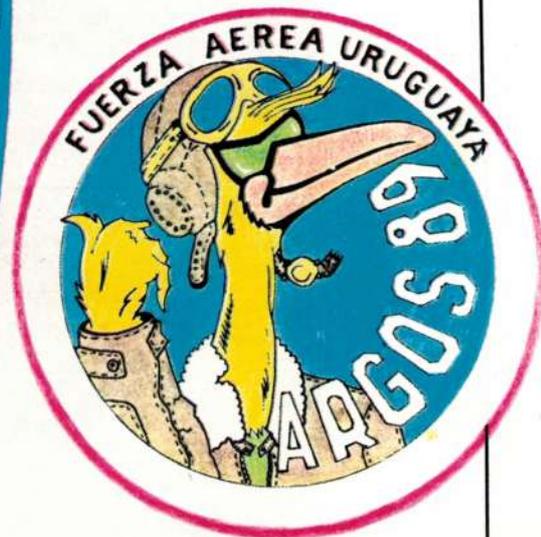
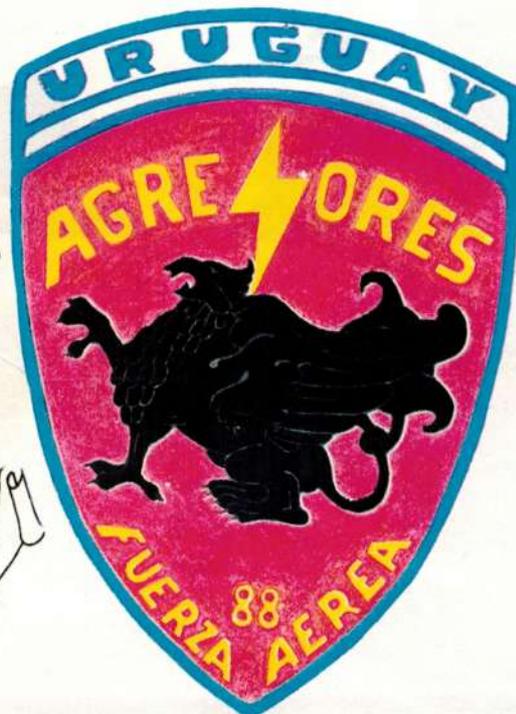


**El trabajo de mantenimiento se esconde atrás de cada mentor que espera en la línea.**



# CUMPLIMOS...

**D**E esta forma cumplimos entonces con aquellas tandas que no aparecieron en nuestra pasada edición, por el simple hecho de que ninguno de sus integrantes prestaba servicios en el Instituto en ese momento. Hecha la salvedad, vaya nuestro saludo.



## ¿VALE LA PENA ?

**E**SO venía pensando mientras caminaba al Curso desde el salón que provisoriamente tenemos asignado los que estamos en ALAS, debajo de la biblioteca. Todavía con la camisa blanca de licencia que usé para ir a "El País" esta tarde a hacer la primera entrega de material.

La Escuela parece desierta. Sólo se ve allá en la línea muerta a un número de guardia solitario, y algunas luces encendidas en los alojamientos delatan la presencia de otros reporteros junto al desvelado cuartelero.

Yo mismo soy el culpable de ellas; de que González (que termina de cambiarse de pijama) esté ordenando los textos y Gutiérrez haciendo dos "monos" de impresión para llevar mañana de tarde y otros más para el Director y el Jefe de Cuerpo.

A su vez, yo también dejé las luces de mi cuarto prendidas junto con mi estufa de cuarzo, para terminar de clasificar las fotos.

Y como después de todo somos humanos, muchas veces me pregunto:

¿ Valdrá la pena ?

Muchas cosas he aprendido en estos cuatro años menos dos meses.

Además de las clásicas que todo Cadete aprende, como que en invierno resulta más cómodo quitarle las charreteras a la casaquilla para usarla debajo del capote, o que hay que llevar la capa de abrigo (a veces pidiendo una a un número de primero)

si nosotros estamos de segundo turno, en las noches despejadas de invierno.

Aprendí que está en nosotros y en nadie más el hecho ser buenos o mediocres. La diferencia entre ser útiles y no servir para nada.

Quizás ahora mismo hay muchos que podrían parecerse a nosotros y que van por ahí deambulando sin rumbos ni objetivos.

Y al verse despojados de toda preocupación hasta parecen felices...

González, Gutiérrez y yo también lo estamos, aunque una insistente caída en nuestros párpados intente disimularlo, ahora que ya es un lejano recuerdo el "Buenas noches, mi Mayor" que tronó en la Plaza de Armas retumbando por todos los rincones de la E.M.A. Y a pesar de que nuestras preocupaciones llenan dos carpetas tamaño oficio.

Porque no pudimos dejar de sentirnos responsables cuando hoy nos presentamos en la imprenta con nuestros proyectos aún frescos y junto con ellos, en el portafolios, los ejemplares de años anteriores.

Esfuerzo de algunos para el regocijo de muchos más. Eso es ALAS.

Por más que las personas cambien, la herencia irá de mano en mano. El sentimiento se mantendrá vivo y con la misma fuerza de siempre. Nunca moriremos...

Mientras, el casinero pasa con su moto por el camino de



tierra. El número articula un "Alto, ¿quién vive?". El rancharo cierra la puerta y apreta el candado con un sonoro "click" característico, montado ya en su bicicleta para irse a casa. El Sargento de semana terminó las Novedades a Diana y se va a dormir tranquilo luego de colgar su bayoneta en el respaldo de la silla. El Comandante de Guardia busca un fósforo para fumar un último cigarro. El Adjunto sale a recorrer a la hora de los relevos. El cuartelero se vuelve a sentar después de "cortarle el sueño" y apagar la radio del Encargado de Curso.

Afuera, el último de los veteranos sale tambaleándose de "El avión", que acaba de cerrar.

A Gutiérrez le faltan todavía dos "monos". González parece que ya terminó.

Y yo, volviendo por el caminito, silencioso, hacia el calor de una estufa de cuarzo.

Para que el casinero, el número, el rancharo, el Sargento de semana, el Comandante de Guardia, el Adjunto, el veterano, Gutiérrez, González y también yo mismo disfrutemos de "La milanesa" y recordemos al Teniente Meregalli.

Sí, vale la pena.

**Del Consejo Editor a generaciones futuras,  
para no dejar morir este sueño de ALAS hecho realidad.**



*Hombre Rojo*

MANOS DE CORAZON

**PELUQUERIA PARA HOMBRES**

ARTIGAS 1022 BIS - PANDO

TEL.: 6208

**FLESA**

*La gente que más sabe  
de radiocomunicaciones*

**ICOM · ALINCO · YAESU**

Avda. Italia 3353 - Telfs.: 47 04 38 - 47 53 93

## UNA LECCION DE VIDA

**"S** IEMPRE hay más para dar",... a más de un Cade- te de nuestra Escuela le harán recordar estas palabras, a quien con aquella voz tan particular y con la mirada fija, profunda y franca en la vista de uno, trabajó muchos años en la Educación Física del Cuerpo de Alumnos, el May. (Nav.) RICARDO LEMME.

Al igual que su robusto físico, su hombría de bien lo distinguió.

Sus palabras siempre fueron breves pero contundentes, sus mensajes claros e incuestionables.

Dedicó todos sus esfuerzos a la causa que tanto le ennoblecía y que pretendía transmitir.

Los valores del deportista corrían parejos en las competencias y en la vida misma en su filosofía.

Muchos recordaremos que mientras presenciaba un partido de la Liga Universitaria en el que jugaba "la cruzada", nuestro cuadro era sistemáticamente perjudicado en cada fallo del referí.

Allí todos dimos rienda suelta a los improperios más ásperos que se nos ocurrían en el momento. Cuando él habló fue para gritar: "¡¡ Deshonesto!!"...

Todo un caballero.

Pero su lección magistral huelgó de palabras. Fue la carrera más injusta que podía haber corrido y aún así, con entereza deportiva "le hizo partido".

Aprendimos entonces del ejemplo de constancia y persistencia más noble que nos pudo haber legado.

- Sólo se da todo de sí cuando: "la visión se les nubla y el pecho les quema al respirar"-decía.

Hoy al competir, corriendo en los distintos andariveles de la vida, cuando flaquean nuestras fuerzas, recurrimos a su inolvidable recuerdo para componer el cuerpo y retomar el paso de la carrera.



*Dando instrucción en las sierras de Minas (año 1990).*

## EL NAVEGANTE

**D**ESDE tiempos inmemorables el arte de orientarse en sus desplazamientos ha sido fundamental para el hombre; su espíritu de aventura y su afán de descubrimiento lo ha llevado a internarse en una lucha sin tregua con los elementos por tierra, mar y aire.

Ya desde el principio de las actividades aéreas la presencia de un tripulante dedicado a la navegación se mostró evidente, al hacerse cada vez más largos y complicados sus itinerarios.

Comenzando por las rudimentarias misiones de la Primera Guerra Mundial, pasando por las masivas operaciones de bombardeo en la Segunda Guerra Mundial (donde los bombarderos-navegantes se mostraron extremadamente precisos), hasta nuestros días los especialistas en navegación han recorrido un largo camino.

Hoy en día estos tripulantes pueden ser considerados como "coordinadores tácticos" de las misiones. Los aviones de combate como el Tornado; el A-6 o el Tomcat requieren en su cabina trasera (o lado a lado con el piloto) de manos expertas en el lanzamiento de las armas, la guerra electrónica, la navegación, etc, siendo el navegante quien selecciona y coordina los blancos y las operaciones sobre el mismo.

En nuestro país la llegada de aviones como los C-130 hace que cobre nueva vida la misión de esta especialidad. La función del navegante lo obliga a guiar continuamente al piloto, tanto a la estima o por instrumentos, al estar este sobrecargado de otras tareas, controlar los consumos de combustible, rutas alternas, control de la carga, etc, dando mayor flexibilidad y eficacia a las operaciones. Estas comprenden desde el control del momento y posición en el lanzamiento de paracaidistas, hasta el control de los heridos en una misión de evacuación sanitaria, llevando la gran responsabilidad de salvaguardar vidas humanas.

La meteorología hace aún más importante la actividad al contar el aparato con un radar capaz de detectar tormentas eléctricas y los temibles núcleos de nubes en los Cúmulus-Nimbus.

Estas actividades reafirman la importancia de materias como la Informática o el Inglés que se dictan en nuestra Escuela, además de las tradicionales Meteorología, Navegación Aérea, Astronáutica y las actividades de vuelo y navegación para los Cadetes de 2º y 3º Año Navegantes.

Una responsabilidad de profesionalismo y dedicación para el Curso de Navegantes. Que, sin duda, sabrá cumplir.



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

CAD. 2o.(NAV) H. CAAMAÑO  
 CAD. 2o.(NAV) J. GARRIDO

# EL HANGAR DE LOS RECUERDOS "PRETTY EYES"



## ELECTRODOMESTICOS ESPAÑOLES FAGOR

Vea toda la línea en N. Sobrero

**Fagor**

con toda garantía:

Sayago  
Centro  
Carrasco

## FUNDAS

de M. LAMBRUSCHINI

FUNDAS PARA MAQUINAS Y  
EQUIPOS DE COMPUTACION

TURQUIA 3575 -- Tel.: 31 10 16

**E**N el año 1938 se llevaba a cabo el Curso de Pilotaje de Oficiales, compuesto por 17 alumnos entre los que se encontraba el entonces Tte. Meregalli.

Todos ellos residían en el Hogar Artigas.

Cierto día, el Teniente Meregalli trajo una hija para las carreras de Palermo, pero no podía decir el nombre de la yegua. El dato provenía del propietario del animal, el señor Joaquín Sala, que se lo había dado bajo la condición de que no lo divulgara.

El Curso se entusiasmó con la idea y se llegó a la siguiente solución: el Teniente Meregalli pondría el nombre de la yegua en un sobre lacrado y le darían el dinero para que jugara a patas de la yegua, abriéndose el sobre el Lunes después de la carrera, y ... todo el mundo a cobrar.

Allá marchó la yegua a Buenos Aires y tras ella una cantidad de amigos del propietario. Todos decían: "no puede perder".

Se largó la carrera y la yegua... ¡llegó última!

El día Lunes todo el Curso estaba esperando a que Meregalli abriera el sobre y a cobrar, algunos de ellos con los diarios en la mano para calcular los dividendos.

El Teniente Meregalli no sabía como abrir el sobre, pero armándose de valor al final lo hizo y apareció escrito el nombre de "Pretty Eyes". Hubo un instante de silencio pero no duró mucho, algunos comenzaron a reaccionar pero Meregalli estaba

prevenido y salió disparando. A la voz de "¡a él!" comenzó una persecución sin tregua por los jardines y montes del Hogar Artigas. Cuando lo atraparon, cada uno de los que había jugado, y de acuerdo a la cantidad, cobraba lo perdido. Desde ese día Meregalli no creyó más en fijas ni aunque se la dieran los mismos caballos.

Años después, en 1941, volando solo Meregalli en el RO37 Bis (avión italiano) cuando se encontraba sobre el Haras "La Tahona" que está al sur de la Escuela Militar de Aeronáutica y es propiedad del señor Sala, se le plantó el motor y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso eligiendo el único campo que se presentara apto y que el planto le permitía entrar.

Aterrizó en el campo de "La Tahona" sin haber tenido dificultad. Alguno de los peones del establecimiento llegaron corriendo pero luego vino la calma.

Cerca del avión había una hermosa yegua que miraba con sus orejas levantadas. El piloto le preguntó a un peón que yegua era esa y éste le contestó "Pretty Eyes".

Meregalli tembló por temor a que Pretty Eyes le diera un dato .

Una casualidad digna de mención pues parece como si la yegua le hubiera querido pedir disculpas por aquel último puesto en 1938 en Palermo y por los golpes que por este motivo se ligó el Teniente Meregalli.



# SERVICENTRO SAN MARTIN

San Martín 3140  
esq. Lorenzo Fernández

Tel.: 29 20 39

Abierto las 24 horas

Fábrica de Pastas

## "LA GENOVESA"



**COOPERATIVA  
DE AHORRO Y CREDITO  
DE LOS OFICIALES  
DE LAS FUERZAS ARMADAS (C.A.O.F.A.)**

## **DE NOSOTROS PARA NOSOTROS**

*LOS SERVICIOS QUE BRINDA LA COOPERATIVA  
SON LOS SIGUIENTES:*

- 1) PRESTAMOS EN BASE AL AHORRO SISTEMATICO DE SUS SOCIOS.
- 2) PRESTAMOS EN BASE A LA ACTIVIDAD DE INTERMEDIACION FINANCIERA.
- 3) CIRCULO DE AHORRO Y CREDITO.
- 4) DEPOSITOS A PLAZO FIJO.

*Por más información dirigirse a:*

**EJIDO Nº 1407 TELEFS.: 91 16 68 - 91 20 31 - C.P. 11.100 - Montevideo**

## HASTA PRONTO:

**P**ENSANDO en un agradecimiento que cristalizara nuestro mensaje de despedida a los que posibilitaron esta edición y a los que han disfrutado de ella, nos encontramos con que la alegría y el trabajo que ponemos en publicar estas páginas se nos ha hecho un gratificante compromiso.

Compromiso responsable, que nos llena de satisfacción cuando llegan a nosotros respuestas que colman gran parte de nuestras intenciones.

La tarea va a continuar porque "ALAS" encuentra en el sentimiento del hombre del aire un continuo e ineludible compromiso.

Montevideo, 13 de abril de 1993

Sr. Director de la Escuela Militar de Aeronáutica  
Coronel (Av.) Don Shendelaino E. González

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para agradecerle profundamente el envío de la Revista ALAS 1992.-

Como Ud. lo expresa, guardo un especial cariño por la Escuela Militar de Aeronáutica en donde serví, al igual que Ud., la mayor parte de mi vida profesional.-

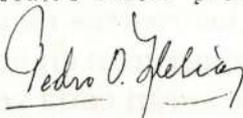
Creo que quienes hemos tenido la suerte de estar en la Dirección del Instituto alcanzamos a actuar en el cargo más destacado y distinguido al que puede aspirar un Aviador Militar y el que, por supuesto, nos ha deparado las mayores satisfacciones personales. Ud. podrá tener en el futuro cargos de más jerarquía y/o de nivel superior, pero tenga la seguridad que ninguno de más íntima satisfacción que la Dirección de la E.M.A.-

He leído con avidez, detalladamente, cada uno de los artículos insertos en la Revista ALAS; desde las sentidas palabras del Director, hasta la anécdota del vuelo bajo con "picadas" en la playa sobre el que fue uno de los cuatro fundadores de la Escuela Militar de Aviación, el Gral. Don Esteban Cristi. Cada uno de los artículos me han llenado de emoción y recuerdos que parecían pertenecer ya al viejo pasado histórico, pero que en el fondo son el reflejo del sentir del Aviador Militar.-

Ruego transcriba al Consejo Editorial de la Revista mis más sinceras felicitaciones por la labor realizada, formulando votos por la continuación de la tarea emprendida.-

Reciba Ud. las expresiones de mi más distinguida consideración y particular estima personal.-

Cnel. (Av.)

  
Pedro O. Iglesias

**Carta de Pedro O. Iglesias.**

## CONSEJO EDITOR



**E**SPERANDO haber colmado vuestras aspiraciones, muchos nos retiramos hoy de esta Revista.

Pero lo hacemos seguros de que los rostros de aquellos que nos sucedan estarán también sonrientes cuando aparezcan en las páginas que aún no han sido diagramadas y que seguramente serán cada vez más ricas.

El Consejo Editor agradece a todos los que con su pequeño o gran aporte han hecho posible que lleguemos a Ustedes y se disculpa ante aquellos que no han aparecido por razones de tiempo y espacio.

Agradecemos a aquellos que han venido volando junto a nosotros en "ALAS" desde su reaparición en el '91.

ALQUILE LO MAXIMO, PAGUE LO MINIMO

**Hertz**

Montevideo: Colonia 813 - Tel.: 98 57 56\* - Fax: 92 22 66

Telex: 22484

Aeropuerto - Avda. de las Américas 5670

Tel.: 61 28 57

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

**FILAR s.a.**

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

Líneas Mercedes Benz - Ford - Chevrolet

Scania - Bedford - Opel - Volvo

YAGUARI 2182

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



**MARAL S.R.L.**

**Automóviles**

COMPRAS - VENTAS  
PERMUTAS - CONSIGNACIONES

Monte Caseros 3219

Tel.: 80 78 09

**Polin s.a.**

ROCHA 2222  
C.P. 11.800

TELEF. 29 34 95 -- FAX 29 59 74  
Montevideo - Uruguay



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

**VIASA**  
LA LINEA AEREA DE VENEZUELA

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

CENTRO TECNICO  
**CITIZEN**

A LA VANGUARDIA DE LA RELOJERIA ELECTRONICA



SAN JOSE 837  
Montevideo

TELEFONO 914216  
Uruguay

Desde 1957 Brindando Soluciones

BARRACA  **5 ESQUINAS**

DE TODO PARA LA CONSTRUCCION

**FELIX F. IRIARTE**

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

**swissair**  1931  
1993

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

Y así pensamos continuar  
en el futuro.



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

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



**REPRESENTACION PARA LAS AMERICAS**  
**OFICINA DE MONTEVIDEO**

18 de Julio 1044 - 11.110 Montevideo - Uruguay  
Teléfonos: 92 04 81 - 92 11 39 - Fax: 92 10 89  
Telex: 22540 RAI MVD UY