

ALAS



**Si tu vocación es
VOLAR**



**aquí serás todo
lo que puedas ser**

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

**Ruta 101 Km 31.500 Telefax: (02) 222 32 57
E-mail: emafau@adinet.com.uy**

Si tu vocación es VOLAR



**aquí serás todo
lo que puedas ser**

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

Ruta 101 Km 31.500 Telefax: (02) 222 32 57

E-mail: emafau@adinet.com.uy

EDITORIAL



El vertiginoso avance tecnológico que cambia notablemente con el paso de los segundos de nuestros relojes ha sido nuevamente la gran base de esta nueva edición de Revista ALAS que hoy ustedes tienen en vuestras manos. El equipo humano, que contó con el apoyo de Sres. Profesores, Oficiales y Auspiciantes es el gestor de estas páginas que intentan manifestar lo que, como lo intentaron sus creadores hace muchos años, un grupo de jóvenes con alada vocación sentía y deseaba compartir.

Cuando escribimos estos renglones, ALAS no era ya el proyecto y las ideas que a principios de este año rondaban por nuestras mentes. No, era mucho más que

eso, era un conjunto de valiosísima información guardada en lo que hoy en día conocemos como un CD-ROM. A esto hacíamos referencia al principio, la tecnología que nuestros fundadores carecían o poseían en menor proporción; hoy, un simple disco reúne diversos temas que versan en la más pura poesía, o en novedades, historias; que estudiados, procesados y analizados por un grupo selecto de Cadetes conforman finalmente las páginas de aquella idea tan lejana que teníamos a principios de este año.

El compromiso fue aceptado desde un comienzo, pero de a poco comprendimos que no era tan sencillo. Obstáculos diversos y de distinta magnitud se nos han

presentado a lo largo del trayecto y a veces, el subsanarlos, nos ha costado "sudor y lágrimas".

Sí, lágrimas; porque demuestran éstas que no es sólo papel entintado. Es el sentimiento más veraz de distintas generaciones de jóvenes con un mismo norte, y que desean con cada minuto que pasa, cada tarde, cada hora de trabajo que se nos va, el ver realizado el sueño que desde hace años venimos construyendo.

Seguiremos volando... siempre



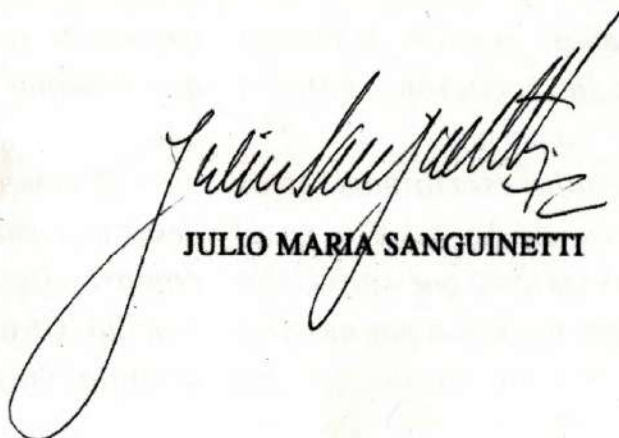
Mensaje del Señor Presidente de la República Oriental del Uruguay

Desde aquellos tiempos pioneros de la aviación uruguaya de los que nos quedan en la memoria, como su mejor representación, los apellidos de un Larre Borges o un Berisso, la rama aérea de nuestras Fuerzas Armadas ha sabido estar en la vanguardia del impulso hacia el cambio y la conquista de nuevos horizontes. Con mucho de la aventura tan bien transmitida en el alcance poético de la prosa perennemente mágica de Saint-Exupery, la labor de los hombres del aire siempre se ha proyectado en dimensiones de tiempo y espacio distintas de las habituales.

Siendo el más nuevo de los servicios armados y, quizás por ello, el más estrechamente identificado con la moderna tecnología, la Fuerza Aérea comparte con los otros dos la misión y responsabilidad fundamentales de ser guardianes de la soberanía nacional. Los hombres que lucen en su pecho las alas identificatorias de piloto aviador militar han dignificado esa función con una dedicación generosa a la gran tarea, abonada por un sentido del deber singularmente definido y en cuyo cumplimiento muchas veces han hecho el sacrificio mayor que puede hacer un ser humano, ofrendando sus propias vidas; por eso se hicieron acreedores al reconocimiento de todos los uruguayos.

Nuestro país ha despegado hoy en busca de nuevos horizontes en el milenio que comienza. Conservando sus mejores tradiciones, inicia un camino distinto, proyectado hacia el desarrollo para responder a los desafíos de una hora difícil, competitiva y plena de obstáculos, pero a la vez también plena de freacas perspectivas y posibilidades. El sentido nacional y patriótico, que es necesario poner en juego para llevar abuen fin la puesta al día del país, es el mismo que siempre informó la labor de una institución como la Fuerza Aérea, que estamos seguros seguirá trabajando en la misma línea de esfuerzo comprometido que la ha caracterizado hasta ahora.

Como conclusión, deseo dejar con la expresión de mi afecto un saludo para la revista *Alas*, que tan bien refleja el quehacer de nuestra Fuerza Aérea.



JULIO MARIA SANGUINETTI





**Sr. Ministro de Defensa Nacional
Dr. Raúl Iturria**



**Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea
Tte. Gral. (Av.) Don Miguel A. Suñol**



Sr. Jefe del Comando
Aéreo de Personal
Brig. Gral. (Av.) Don Lazaro Bañeche



Sr. Director de la Escuela
Militar de Aeronáutica
Cnel. (Av.) Don Agustin J. Renaud



Sr. Subdirector de la Escuela
Militar de Aeronáutica
Tte. Cnel. (Av.) Don José Lupinacci

sumario



Nuestra Portada:

IA-58 Pucará

Editorial 1

Mensaje del Señor Presidente de la República Oriental del Uruguay 2

Fiesta Militar 1996 9

Fiesta Social 1996 10

CLIOS '97 11

Presentación de una tanda de Alumnos que comienzan sus primeros pasos en nuestra Fuerza Aérea...



Las Cuatro Primeras 13

Wessex 14

Seis nuevos helicópteros Wessex fueron destinados al Esc. Aéreo N°5. Estuvimos con sus pilotos quienes nos hablaron un poco de estos aparatos.



Acondicionamiento de nuestras pistas 17

Fumaça '97 19

Una de las mejores escuadrillas acrobáticas "Fumaça" visitó nuestro país realizando demostraciones aéreas en el interior y capital. Con motivo de un nuevo aniversario de la FAU, homenajearon la ocasión con sus pasajes por el COMGFA.



Maniobras 1996 20

Cuerpo de Alumnos 22

Intertandas 24

Sukhoi - 29 25



Un nuevo avión, candidato para sustituir al T-34, visitó nuestro Instituto y realizó un gran show acrobático.

Interescuelas 1997 26

La Inspección 28

Controladores Aéreos de la E.M.A. 30

Nuestra despedida 33

Concurso Revista ALAS 35

Sudamericano de Esgrima en San Pablo 39

Mi primer vuelo 41

El Acorazado 42

Las torres visibles desde el Cerro de Montevideo del "Calpen Star" son uno de los motivos tratados en un nuevo cuento del Cnel. (Av.) E. Firpo



La Chalina Blanca	45
Despliegue en el Jagüel	47
Humor	48
Viaje de egresados 1997	49
Oscar	52
Viaje de fin de año con la Es.Nal.	55
Festivales Aéreos	57
Foto histórica	59



Una nueva sección estamos inaugurando este año. Un poco de historia buscara atraer a verdaderos nostálgicos que hayan vivido esto que hoy les mostramos en esta fotografía.

Historia de los Uniformes	60
Tercera Conferencia Espacial de las Américas	65
Escuadrilla del Silencio	67
Intercambio de Cadetes a Argentina	70
Patín de Cola	71
Asistentes sociales	73
Historia de un motor	74



El Señor Anselmo Vallejo nos deleita con un relato de riquísimo contenido histórico.

Se puede apreciar en esta fotografía acompañando al motor del Potez XXV los Mayores Gestido y Larre Borges, en Boiso Lanza, 1934.

Actividades deportivas	78
Seguridad Aérea	80
Entrevista al Cnel. (Av.) W. Dopazo	89
Lo Viejo Aeronáutico	92
Señores Oficiales del Instituto	93
III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial	94
Despedida	95
Consejo Editor	96

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

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

DICIEMBRE 1997

STAFF



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

FUERZA AEREA URUGUAYA

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

SUPERVISION EDITORIAL

Tte. 1° (Av.) Roberto Amorín

DISEÑADOR GRAFICO

Sr. Carlos Bolsi Gavagnin

CONSEJO EDITOR

Presidente

Cbo.Hrio. Eduardo Sassón

Vice-Presidente

Cbo.Hrio. Mario de los Santos

Encargado de Diagramación

Cbo.Hrio. Mario de los Santos

Encargado de Redacción

Cbo.Hrio. Eduardo Sassón

Sección Compaginación y Diagramación

Cad. 2° Marcelo Lorenze

Cad. 1° Rodrigo Camacho

Asp. Franco Casella

Sección Gráficos

Cad. 2° Gustavo Mattos

Cad. 1° Fernando Argañarás

Sección Archivos

Asp. Andrés Avellanar

Asp. Andrea Luzuriaga

Sección Administración y Venta de Avisos

Cad. 2° Juan Olivera

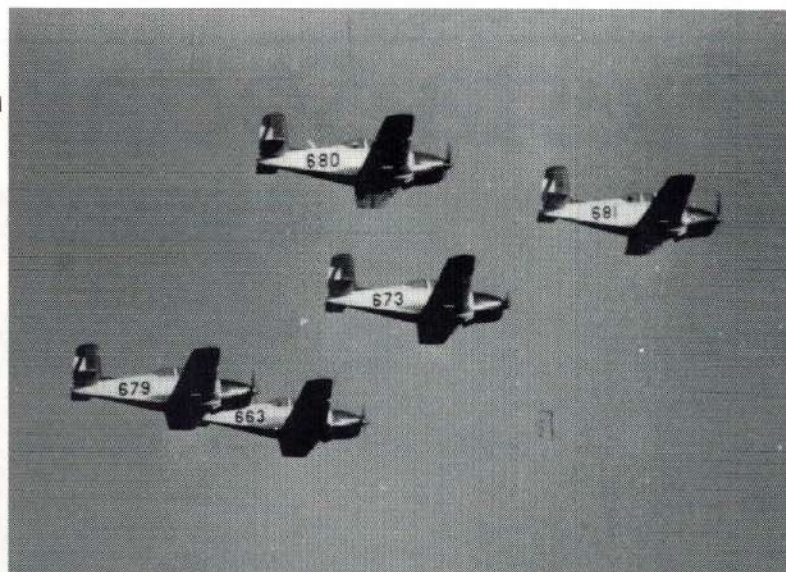
Cad 1° Fernando Morencio

Asp. Sebastián Carlevaro

Fiesta Militar

Alf. (Av.)	Andrés Ghiorsi
Alf. (Av.)	Gustavo Suffia
Alf. (Av.)	Pedro Cardeillac
Alf. (Av.)	Gregorio de los Santos
Alf. (Av.)	Fernando Arrieta
Alf. (Av.)	Gustavo Bühl
Alf. (Av.)	Andrés González
Alf. (Av.)	José Larrosa
Alf. (Av.)	Pablo Montero
Alf. (Av.)	Julio Danzov
Alf. (Av.)	José Larrosa
Alf. (Av.)	Rafael Arbilla
Alf. (Av.)	Juan Rapetti
Alf. (Av.)	Robert Gutiérrez
Alf. (Av.)	Victor López
Alf. (Av.)	Santiago Rovira
Alf. (Nav.)	Mario Suárez
Alf. (Nav.)	Pablo Cabrera
Alf. (Nav.)	Gabriel Falco
Alf. (Nav.)	Marcelo Orellana
Sub Tte. FAB (Av.)	Saul García
Sub Tte. FAB (Nav.)	Fred Lima

Las aeronaves tripuladas en su totalidad por los Alféreces, realizaron distintos tipos de formaciones



Cadetes Bolivianos que fueron invitados por la Fuerza Aérea Uruguaya a cursar su carrera en nuestro Instituto. Hombres que nos habían formado, que un tiempo atrás se habían encontrado con el reto de convertir a un grupo de jóvenes inexperientes en profesionales. Este día tan trascendente en sus vidas había sido fijado meses antes, y sería el 19 de Diciembre de 1996.

El paso del tiempo marcó pronto la culminación de los preparativos. Los ingredientes fundamentales de esta fiesta final -gallardía, elegancia y marcialidad- fueron resaltadas a su máxima expresión porque éste era no sólo el último de los desfiles del año sino que el primero, que nos veía lucir una nueva águila sobre nuestras caponas.

Para nosotros, que cumplíamos satisfactoriamente nuestro primer año en el Instituto, significaba muchos esfuerzos personales y que hoy se veían homenajeados nada menos que por esta bella Ceremonia.

Al igual que en años anteriores, los

El vuelo lento exige al piloto concentración y agilidad, nótese los flaps extendidos y tren abajo

futuros Oficiales prepararon su exposición aérea durante algunas semanas en donde la perfección era el objetivo primordial de los pilotos. Esta demostración se destaca por su belleza, donde los protagonistas demuestran sus habilidades y pericias en presencia de sus familiares y amigos a través de sus pasajes en formación o sus series acrobáticas.

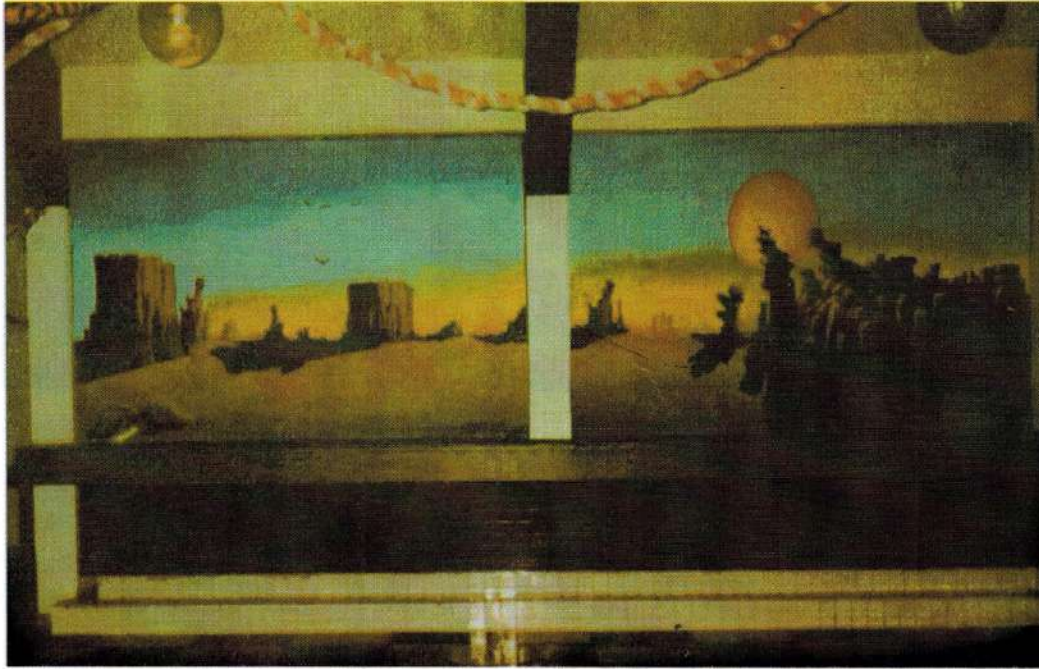
Todos estábamos pasando por un período de cambios por lo cual sentíamos una sensación reconfortante, los Aspirantes culminábamos la etapa que nos preparaba para ser buenos militares cualquiera sea el momento, los Cadetes de 1º Año que ya habían culminado el Curso de Vuelo Teórico verían por fin realizado su eterno sueño: VOLAR y por último, los Cadetes de 2º Año se enfrentaban a quizás la etapa más difícil en sus cuatro años de carrera: el dirigir y comandar Hombres, de aprender de ellos, así como también de esgrimir las dificultades de aprendizaje que presenta el mando.

Inmóviles escuchamos atentos el juramento por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Luego el SI JURO que emanó de los Nuevos Oficiales emocionándonos a todos, la diana "Gral. León de Pallejas" y como broche de oro el pasaje de una formación de PC-7 PILATUS que despedían de esta forma a la Promoción 1996: "Mayor Santiago Gadea"

CAD. 1º RODRIGO CAMACHO



Fiesta Social



Aunque la fatiga y el cansancio nos invadía, nada impidió que siguiéramos adelante y cumplieramos nuestro objetivo. Realizar una fiesta acogedora y divertida para todos los invitados sirviendo como despedida del Cuerpo de Alumnos a los Noveles Alferéces que dejarían atrás el instituto que los habría formado.

Todo fue programado con anterioridad, meses antes los Caballeros Cadetes y en ese entonces Jóvenes Aspirantes fueron aportando ideas que más tarde se concretarían con la tradicional

Mural que fue creado para la ocasión, el mismo adornó el Casino de Alumnos en la noche de gala

fiesta que marca el fin de una etapa en donde culmina el año, en el que la distancia para llegar a la tan anhelada licencia anual se acorta luego de todo un período que a uno lo somete a obstáculos, en los que tendrá que valerse de confianza y autoestima para salir adelante.

La ambientación y el decorado fue idea de la tanda "Ares", encargados de que

todo se llevara a cabo según lo planificado. Se trataría de una Fiesta "Mexicana", que contaría con su tradicional posada, sus cactus y las clásicas cantinas que ofrecían un entorno inigualable.

Con el trabajo en equipo de todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos que en un principio parecía llevar mucho tiempo se fue llevando a cabo, con todos los elementos desde el infaltable engrudo hasta el papel crepé con que se cubren para fabricar las guirnaldas que adornan las monótonas paredes.

Todo culminaría con la satisfacción de poder pasar una noche de felicidad y diversión con la familia, donde la música y las luces se encenderían para agasajar una nueva tanda que se despedía.

El tiempo transcurría y de a poco todo se fue transformando en un hermoso decorado, y así se fue llegando a la culminación del trabajo que llevaba a la organización de la Fiesta.

Se logró una fiesta en la que todos se divirtieron, comenzando ésta con las palabras del Sr. Director quien realizó un brindis de honor, continuando con el vals de los Noveles Alferéces con sus Señores y madres. Luego de esto los invitados fueron iluminados mediante la explosión de fuegos artificiales en el cielo de una magnífica noche, momento en que los presentes pudieron reflexionar sobre el rápido que transcurría el tiempo.

La música llegó a su fin y con ella las luces se apagaron, la fiesta había culminado y ahora, escasas horas nos separaban de la licencia anual.

Otras fiestas vendrán así como las que ya han pasado, pero la primera no se olvida...

CAD. 1° RODRIGO CAMACHO

Un momento de descanso que fue immortalizado.



Clios '97

HACIENDO HISTORIA

Aquel que lea el título, y en él "CLIOS" 97", pensará que es simplemente un nombre y un año que no significan mucho pero para un grupo de jóvenes, es un nombre y un año que no se les borrará jamás de sus mentes.

CLIOS es el surgimiento de una



nueva tanda de integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya pero no será igual a las anteriores ya que quedará registrada en los anales de la Historia Nacional como la primer promoción en la cual ingresa personal femenino para integrar el futuro cuadro de Oficiales de las Fuerzas Armadas.

Pero permitánnos narrar esta historia. Comienza en un caluroso enero cuando más de cien jóvenes, respondiendo al llamado de su vocación aeronáutica se dieron cita en

el gimnasio de la Escuela para demostrar que merecían obtener alguna de las becas de ingreso mediante concurso de oposición y mérito.

A medida que pasaron los exámenes, muchos quedaron por el camino y para aquellos que seguíamos en carrera cada vez que los profesores de las mesas examinadoras decían "APROBADO"; sentíamos que escalábamos un peldaño más para alcanzar nuestro tan preciado objetivo: ser integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Cuando hubieron finalizado los mismos quedábamos únicamente una pequeña parte de aquellos jóvenes que el primer día llegaron al gimnasio. Estos jóvenes, o mejor dicho, NOSOTROS estábamos llenos de alegría y orgullo.

Alegría por haber concretado nuestra tan ansiada meta, por tener la posibilidad de ver realizada el principio de nuestra vocación. Nos invadía por supuesto, una gran incertidumbre por no saber que nos depararía de ahí en más la vida como Aspirante.

Llegó Febrero y con él, el comienzo de la primera parte de la vida

como miembro del Cuerpo de Alumnos y quizás la más difícil: el Reclutamiento. En este período el joven proveniente del medio civil



recibe de sus superiores la instrucción necesaria para poco a poco integrarlo al mundo de la vida militar y adaptarlo a la misma. También se le exige lo concerniente al área de Educación Física para adquirir la misma preparación y el mismo nivel físico que los Cadetes de



El infaltable recuerdo durante las maniobras...

años superiores.

En este período comienza a evidenciarse el alto grado de compañerismo reinante en la tanda, compañerismo que fue puesto a prueba en más de una oportunidad. Nuestra tanda es única y singular, ella hará (esta haciendo) Historia por el ingreso al Instituto de quienes hoy son nuestras compañeras de aulas y quienes se adaptan rápidamente (aunque no ha sido fácil) a la vida militar pasando a

La tanda el día de la entrega de sus uniformes



ser un Aspirante más entre todos nosotros.

Nos fijamos pequeñas metas, a corto plazo: pasar el Reclutamiento, la entrega del uniforme el 19 de Junio, nuestro primer desfile. Todo esto ayuda a que los días pasen más rápidos y que la esperanza este siempre latente.

Sabíamos que cada día que pasaba era un paso más que dábamos, estar aquí significa para todos nosotros la realización de un gran sueño, la concreción de algo largamente

anhelado. No será fácil (y lo sabemos), y será un largo camino que muchas veces nos llevará a "querer tirar la toalla", pero también sabemos que a todos



En los alojamientos junto a alguno de los clases...

nosotros nos une una única pasión: VOLAR; y que para lograrlo tendremos muchas veces que sacrificarlo todo, sintiendo que todo sale mal y que el mundo se nos viene abajo y *seguir adelante* para de esta forma, en un futuro no muy lejano, al mirar atrás, podremos decir con orgullo: ¡He triunfado, soy oficial de la Fuerza Aérea!.

ASP. ATILIO BORDAGORRY
ASP. ROBERTO VIERA



¿Escucha el silencio?

Es el campo. Es Uruguay.

En Uruguay, en nuestro campo, tenemos una forma de turismo única en el mundo: son estancias, chacras, tambos. Están ubicados en el corazón mismo de la Naturaleza. Una Naturaleza pacífica, Campos inmensos, manadas de ganado, potros en libertad, arroyos purísimos. casas del siglo XIX, donde la tradición y la paz del pasado se mantienen mágicamente. Y por supuesto, un trato muy amigable. Quien nos visita, puede descansar de verdad, y participar de las tareas campestres. Turismo rural: una propuesta que llega desde nuestras raíces más entrañables.



MINISTERIO DE TURISMO



Las Cuatro Primeras



Erase una vez... Así comienzan las historias que narran hechos singulares.

Y ese puede ser el modo de iniciar la historia de este pequeño grupo, muchachas que un buen día comenzaron a pensar muy dentro de sus corazones “que su límite podría ser el cielo” al decir de Dyer.

Lo más difícil sin embargo, no fué iniciar la marcha, sino... ¡perseverar! porque- no hay dudas- fuerzas opuestas tiraban de nuestra voluntad.

Y ahora, reflexionando juntas y a unos cuantos meses de aquellos duros días del comienzo en la Escuela, vemos que esa opción vocacional que representó en cada una de nosotras un verdadero desafío al cambio, no partió solamente de la razón o de la inteligencia sino de nuestros sentimientos y voluntad.

Los territorios que lo esperan, nosotras, mujeres dentro de éste mundo hecho hasta ahora para los hombres, necesitamos demostrar la fuerza, pero también la alegría de ser mujeres que sin ser fanáticas poseemos profundas convicciones; mujeres que siendo por naturaleza dulces y llenas de amor, no caemos en sentimentalismos; imaginativas pero no irreales; disciplinadas pero no sumisas.

Y estamos aquí dentro tratando de construir, de sumar, y vemos que lo que fué un impulso, un sueño individual, se va transformando en el impulso y el sueño del grupo.

Fue grande el esfuerzo, y poco a poco vamos alcanzando metas. El período de reclutamiento comenzó a templar nuestro espíritu. La “vuelta al campo”, una tradición para quienes han sido integrantes del Cuerpo de Alumnos es algo que jamás olvidaremos. Muchos pensaban que tal vez no podríamos pero nuestra consigna era “querer es poder y tenemos que lograrlo”. Así fué, en un principio creíamos que el cansancio pasaba más allá de los límites, pero la meta era clara, todo era cuestión de ejercicio.

Ocurrió algo semejante con el fusil. Llegamos al alojamiento luego de aquella primera instrucción con desgaste que jamás habíamos entendido. Pero allí estuvieron nuestros compañeros para darnos ese soplo de aliento necesario para retornar al vuelo de la lucha, del sacrificio por aquello que amamos. Luego el comienzo de las clases. Cada una de nosotras ha reaccionado a su manera ante las pruebas y dificultades.

Cada una de nosotras ha enriquecido y alegrado el grupo con sus “decires” y “pensares” traídos de aquí y de allá, en algunos casos de lugares muy adentro de nuestro querido país. Costumbres, formas de hablar, de sentir, de llorar, de reír... pero en el momento en que una comienza a hacer lo que realmente quiere hacer, se inaugura dentro una

vida diferente. Es como si el camino, ese camino que elegimos nos acogiera, y lo sentimos allí a la espera de nuestros pasos.

Ya decía Saint-Exupéry: “No existe más libertad que la de quien se abre paso para llegar a algo”. Nosotras, mujeres uruguayas decidimos abriarnos paso, unirnos a las fuerzas que defienden la soberanía del País, y cuando ese deseo fue liberado toda nuestra energía y toda nuestra imaginación se dispusieron para lograrlo. Sabemos que el camino es arduo, pero contamos con el espíritu del grupo y tenemos la certeza de que cuando “el vuelo sea difícil y sintamos los deseos de abandonarnos y caer, la invalorable ayuda de nuestros compañeros y el amor de nuestras familias será el bienvenido y ansiado soplo de viento debajo de nuestras alas”.

El sueño que toda persona lleva en su corazón es encontrar un cauce significativo para su vida.

A nosotras, la Fuerza Aérea Uruguaya nos ofrece ese cauce.

ASP. CAROLINA AREVALO
ASP. MARIA ETCHEVERRY
ASP. ANA SANDES
ASP. ANDREA LUZURIAGA



Las Aspirantes femeninas Ana Sandes, Andrea Luzuriaga, Carolina Arévalo y María Etcheverry, junto a un C-130 de la F.A.U.

WESSEX

El Sikorsky S-58 y el Westland mundial desde que cincuenta.

Hoy día su número Wessex es aún una parte helicópteros de apoyo emplean en unidades

Wessex se han difundido a escala aparecieron a fines de los año

comienza a menguar, pero el importante de la fuerza de de varios países y se de primera línea.

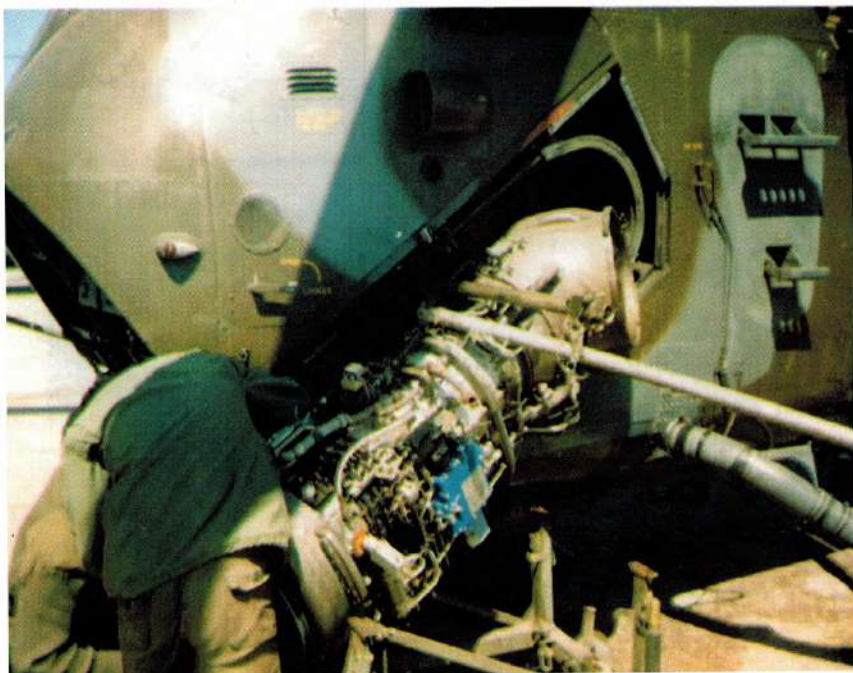
Con motivo de la adquisición de seis aparatos Westland Wessex por parte de la Fuerza Aérea Uruguaya y destinados al Escuadrón Aéreo N°5, con base en la Brigada Aérea N°1, nos interesó de inmediato conocer un poco más de ellos ya que es una clase totalmente diferente de helicópteros, utilizados desde hace años por

la Armada Nacional pero, un tanto desconocido para nuestra Fuerza Aérea. Pertenecientes al Escuadrón N° 28 con base en Hong Kong y actualmente desmantelado (ya que la colonia fue devuelta al gobierno de la República de China) estos aparatos fueron construidos en su totalidad en Yeovil (Inglaterra) en

1962 y son el resultado de diversas modificaciones en su diseño y capacidad propulsora. Poseen dos motores Rolls Royce MK111 y MK110 cuyas turbinas se encuentran ubicadas con una inclinación descendente de 35°. Desarrollan una potencia de 1550 HP y su poder de absorción es tal que -según afirmaron los pilotos experimentados- es capaz de atraer a objetos de tamaño considerable y peso standard. Estos motores le permiten desarrollar una velocidad máxima de 120 nudos (igual que los UH-1H también pertenecientes a ese Escuadrón) y 90 nudos de vuelo crucero; pero a diferencia del modelo antes mencionado posee una autonomía de vuelo muy superior que oscila entre las 3 a 5 horas.

En el recorrido se nos enseñó la parte trasera del helicóptero en donde sin duda se dan lugar la mayoría de las novedades con respecto -como dijimos antes- a otros

Presenciamos también el quitado de los dos enormes motores Rolls-Royce (nótese la angulación a la que hacíamos referencia anteriormente).





A pocos días de su llegada al país, ya nos visitaba escoltado de otros 3 grandes ya muy conocidos en nuestro medio.

de sus dos ruedas en cada lado y que en conjunción con el mencionado salvavidas de cola permiten que la tripulación quede a salvo en el lomo del mismo. Estos globos son accionados por presión hidráulica y se ubican en un dispositivo colocado en las ruedas.

Continuando con su tren de aterrizaje, éste es del tipo convencional o sea, dos ruedas a cada lado y una de cola normalmente llamado: patín de cola. Este es fijo, extremadamente resistente y es además, la primera parte del tren que toca para luego sí tocar con el tren principal. Este modelo de helicóptero es utilizado por la Reina de Inglaterra en dos aparatos de transporte VIP obviamente acondicionado para su uso y en donde el separador que antes mencionábamos esta transformado en un baño de lujo. Su aspecto exterior

para tal misión. Cabe aclarar que los vuelos instrumentales son cumplidos también con normalidad ya que cuenta con paneles de instrumentos totalmente nuevos y que junto con los visores nocturnos que pueden llegar a utilizar sus pilotos permiten así misiones en la noche sin poder llegar a ser divisados visualmente y sí estar escuchando sus motores.

Pese a que no son aparatos nuevos, tienen solamente 12.000 horas de vuelo lo cual evidencia un uso moderado para los años que tienen. Sus dimensiones son realmente asombrosas, es un helicóptero grande y paradójicamente no muy pesado. Su rotor principal es fijo lo que le permite realizar sin ninguna clase de limitación, virajes de 90 grados de inclinación y excederse.

En una charla que tuvimos con el personal inglés que allí se encuentra realizando los cursos de formación de nuestros pilotos, nos explicaron que un aparato en perfecto estado puede llegar a realizar un rolido o "toneau" sin dificultad. También nos aclararon que es un helicóptero muy seguro y confiable agregando que las escasas emergencias que se han suscitado han sido por errores o distracciones de los pilotos y no por desperfectos de su construcción o fallas de sus motores.

Este personal inglés esta formado por un piloto, el Teniente Les Hornby, el Flight Seargent Al Park como crewman habilitado del aparato y un mecánico que a su vez instruye al personal de mantenimiento del Escuadrón. Llegaron a nuestro país a mediados del mes de agosto

modelos de helicópteros conocidos en nuestro medio. El espacio en donde la capacidad permite alojar a 16 personas incluidas el crewman (encargado de esa parte trasera) tiene un techo de altura relativamente cómoda en donde hasta una persona de 1mt. 80 no encuentra dificultades para el caminar. Llama notoriamente la atención como el crewman no está en contacto directo (solo por comunicadores eléctricos) con los pilotos que se encuentran figurativamente hablando en un segundo piso (sólo se ve ellos los pies en los pedales).

El final de ese gran espacio tiene un separador que al ser desplazado permite ver un gigantesco salvavidas ya colocado en la cola misma del aparato que en caso de una emergencia y posterior caída al mar se infla de tal manera que evita el hundimiento de la cola. Los pilotos nos explicaron que un helicóptero al caer en el agua se da vuelta por lo que el Wessex posee además dos "globos" que emanan

también difiere de nuestros modelos militares ya que está pintado de rojo, azul y con los escudos de la realeza británica. La capacidad de personas superior a la de los UH-1H también esta avalada para el traslado simultáneo de 8 camillas o en su equivalente de carga de nada menos de 1800 kg. Otras misiones que cumple en el escuadrón son las de apoyo de operaciones aeromóviles, misiones conjuntas con el Batallón N° 14 de Paracaidismo Militar del Ejército, levantamiento y transporte de carga de hasta 2000 libras como peso standard por medio de un gancho especial

El Tte. 1° (Av.) D. Marsiglia, el Tte. 1° (Av.) R. Amorín y el Cbo. Hrio. E. Sassón posando en frente de uno de los seis Wessex que descansan ahora en la línea.



y su regreso esta estipulado para el mes de diciembre de este año cuando retornen a su Inglaterra natal.

Su misión aquí es la de impartir los cursos teóricos y fundamentalmente prácticos de vuelo para los pilotos uruguayos designados a volar estos helicópteros.

Para ello, un piloto del escuadrón nos explicó que se debe de ser Piloto Principal de UH-1H (es decir, poseer una determinada cantidad de horas de vuelo en él) para realizar recién el curso de Piloto de Wessex. Hasta el momento se han habilitado dos pilotos uruguayos quienes se encuentran en pleno curso de formación como instructores; el curso como Copiloto del aparato lo ha realizado por ahora un solo piloto. Dicha fase requiere de ocho horas y media, y para calificarse como piloto se debe pasar por otras 24 horas más.

Su complejidad no es muy significativa ya que proporciona una fácil y agradable maniobrabilidad -según afirmaron los pilotos del Escuadrón-.

Entre los aportes históricos más característicos se encuentran el despliegue de casi 56 transportes durante las hostilidades con Argentina en la guerra de Las Malvinas; en donde su desempeño - como también nos aclararon los pilotos ingleses- fue brillante y de vital importancia en el desarrollo de ese violento desenlace bélico.

Esta acondicionado para realizar misiones aire-superficie con ametralladoras montadas externamente y/o en la puerta de la cabina principal; con contenedores de celdas de 50 mm o con 4 misiles filoguiados Aérospatiale. Todo esto le permitió ser muy efectivo en el momento que se lo llevó al combate.

Además le dio la posibilidad de ser utilizados desde portaaviones, porta-helicópteros y buques de asalto anfibio.

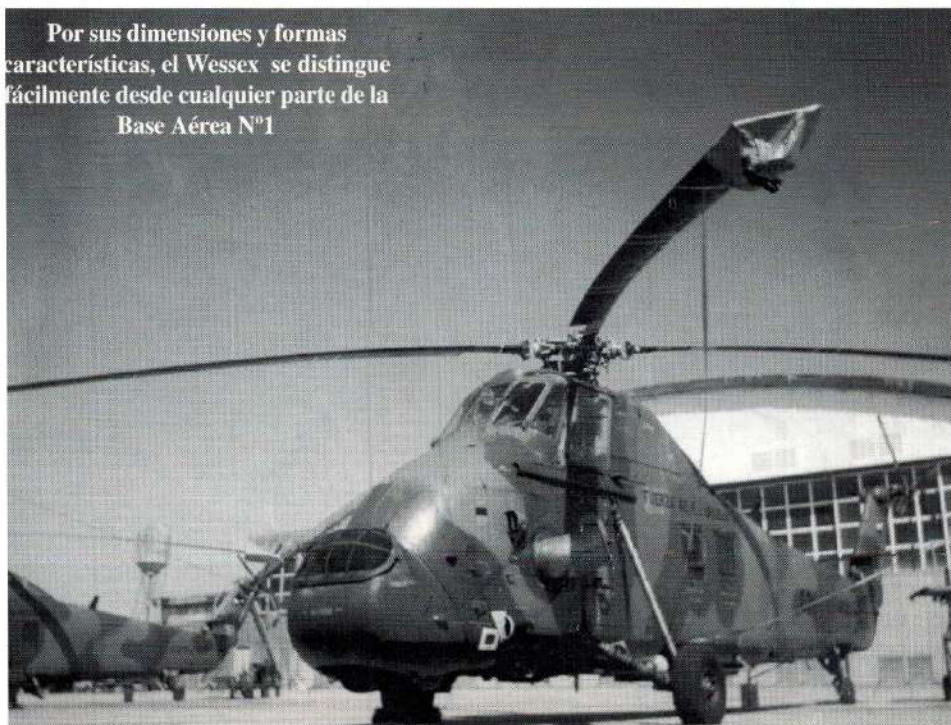
Esto fue, en resumen, lo que recabamos y aprendimos de la entrevista exclusiva que tuvimos con los pilotos ingleses junto con la brillante atención que recibimos por parte de los integrantes del Escuadrón N° 5. De allí pudimos conocer un poco más y develar el "misterio" tan grande que encierran estos aparatos para nosotros.

La charla, la visita, todo ello quedó atrás y los seis "monstruos" también, allí, reposando sobre una línea que hoy les da la cálida bienvenida. Nuevos horizontes se divisan, al igual que caminos que se abren, el recorrerlos sería grandioso para todos los que día a día temblamos con el rugir de unas aspas al girar.

Para ellos, nuestro reconocimiento y merecido homenaje.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSÓN

Por sus dimensiones y formas características, el Wessex se distingue fácilmente desde cualquier parte de la Base Aérea N°1



ORIGENES...

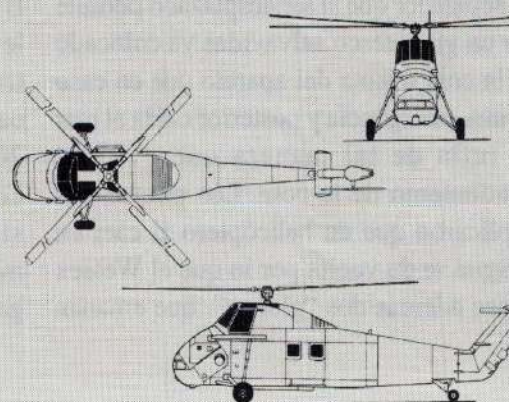
La carrera de Westland Wessex ha tenido episodios como las misiones de combate en las Malvinas o las operaciones de salvamento a lo largo de las costas británicas, siempre en condiciones meteorológicas atroces. Sin embargo, cabe dedicar cierta atención al Sikorsky S-58 (diseño original del que después derivaría Westland Wessex) que continúa aún en servicio en varios países.

Su historia comienza en junio de 1946 cuando la US Navy firma un contrato con la empresa Sikorsky por tres prototipos XHSS-1 propulsados por un motor de émbolo Wright Cyclone R-1820 de 1525 HP. Después de que el primero de ellos realizase el vuelo inaugural en marzo de 1954, comenzó la producción del modelo de serie, llamado HSS-1 Seabat (y H-1N cuando se le mejoró la aviónica y se adoptó un estabilizador automático para poder actuar de noche), dedicado sobre todo a operaciones antisubmarinas a pesar de que podía llevar pasajeros y hasta ocho camillas.

Al tiempo que el HSS-1 se preparaba para su despliegue embarcado, el US Marine Corps comenzó a firmar contratos por el mismo modelo que al final cubrieron 500 ejemplares denominados HUS-1 Seahorse, capaces de llevar hasta 12 soldados además de los tripulantes habituales.

Algunas variantes de este modelo fueron destinadas a la Guardia Costera de EE.UU. El Ejército de ese país también supo ver la utilidad del S-58 como máquina de transporte y adquirió 350 ejemplares. La Reserva adquirió algunos aparatos modificados para misiones SAR.

En total, Sikorsky construyó 180 unidades de la familia S-58, incluidos modelos civiles de los cuales hoy los utilizan fundamentalmente la Armada de países como Bélgica, Brasil, Canadá, Italia, Japón, Uruguay; así como también los Ejército y Fuerzas Aéreas de Chile, Haití, Laos y Nicaragua.



Acondicionamiento de nuestras pistas

Es de importante mención los trabajos realizados a fines del año 1996 en donde una empresa contratada por la Fuerza Aérea Uruguaya y en conjunción con la Escuela Militar de Aeronáutica se encargó, de las tareas concernientes al mejoramiento de la pista 01-19 de asfalto.

Durante prácticamente 3 meses, máquinas de todo tipo y de tamaños y formas diversas tuvieron sobre sí la delicada misión de colocar una nueva capa sobre la ya deteriorada pista que se encontraba agrietada en muchas partes de sus largos 1104 mts.

El material específicamente colocado fue de concreto con carpeta de asfalto. Las dimensiones de la misma, no fueron modificadas en absoluto (1104 mts. X 36 mts.) pero sí fue reacondicionada con números más legible en la cabecera así como su eje de pista (trazado en pintura blanca).

Es obvio aclarar que la actividad de vuelo en el Instituto se vió cancelada por lo que se procedió a un traslado masivo y en conjunto de material aeronáutico,

vehículos, carpas, alimentos, etc.; al Aeropuerto Internacional de "El Jagüel" a pocos kilómetros de Punta del Este. Allí se llevarían a cabo el curso de formación (que estaba próximo a su fin) y de navegación de aviones T-34 cursado por los Cadetes de 3° Año.

El exhaustivo trabajo que implicó soportar las elevadas temperaturas de una primavera cruel por su calor y el fantasma de el calendario que exigía la terminación de las obras para antes de la fiesta de fin de año (en Diciembre) concluyó con la aprobación satisfactoria de las autoridades competentes para su inmediata utilización.

La empresa tuvo a su cargo también el arreglo de las calles de rodajes así como

también una ampliación del helipuerto en el que ahora la capacidad de aterrizaje se ha duplicado.

Finalmente y, por segundo año consecutivo, se realizaron tareas en la pista de pasto 10-28 cuyo acondicionamiento es muy complejo y requiere de un permanente mantenimiento para que en un futuro muy cercano -según lo dictado por la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento del Instituto- sea utilizada normalmente por las aeronaves T-41 D capaces de aterrizar en este tipo de pistas y permitir de esa manera la posibilidad de tránsitos más sencillos en condiciones de viento cruzado para pista 01-19.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSON

ZAPATERIA
ARTICULOS PARA HOMBRE

ACEPTAMOS TODOS LOS CREDITOS

Avda. Artigas 939 Tel.: (02) 292 25 28 PANDO





Escuadrilha Da Fumaça en Uruguay



ser desactivada, en el año 1977, utilizaba los memorables T-6 construido bajo licencia brasilera durante la Segunda Guerra Mundial. Reactivada en 1982 la Escuadrilla utiliza hasta hoy los aviones de entrenamiento turbohélices T-27 "Tucano" fabricados en Brasil por la EMBRAER.

Así fue como llegaron, con más de 2.300 demostraciones aéreas en Brasil y el mundo, deleitando millones de personas y en cada pasaje erizando a algún que otro joven soñador.

Y lo hicieron un 14 de marzo, escoltados por un avión de apoyo "Buffalo" quien transportaba el material, herramientas y lo más importante, los 35

integrantes del equipo de mantenimiento, bautizado por los propios pilotos norteros como "Anjos da Guarda" (Angeles de la Guarda). La Base Aérea Nº1 de la Fuerza Aérea los recibió calurosamente por intermedio de autoridades militares y civiles así como también de un nutrido sector de la prensa. Sencillamente los primeros pasajes que realizaron "como propia Bienvenida"

estremecieron a toda la Base y daban la pauta de los tres hermosos días de fiesta aeronáutica que se aguardaban para las próximas jornadas.

El T-27 "Tucano", de fabricación brasilera, es una aeronave excelente según afirman sus pilotos, es resistente, acrobático y muy confiable



Muchas veces, los cielos de nuestro país se ven honrado por la visita de aeronaves provenientes de otras Fuerzas Aéreas del mundo o también de renombradas y famosísimas escuadrillas acrobáticas conocidas a lo largo de todo el planeta.

Tal fue el caso de la demostración realizada a mediados del mes de marzo por el Escuadrón de Demostración Aérea de la Fuerza Aérea Brasileira, más conocido en la jerga aeronáutica (y no sólo en ella) como "Escuadrilha da Fumaça".

El Escuadrón de Demostración Aérea con sede en la Academia de Pirassununga realiza su primer exhibición oficial el 14 de mayo de 1952 dando comienzo a una leyenda forjada por los ideales más puros del aviador brasilero.

A fines de los años 60 utilizaba las aeronaves T-24 pertenecientes a la Fuerza Aérea Brasileira y hasta antes de



La formación "en espejo" es una de las tantas maniobras que dejan clara las cualidades de los pilotos de la Escuadrilla

Los espeluznantes cruzamientos
mezclan entre otros, vértigo,
concentración y
fundamentalmente:
coordinación



se colaba entre aquellos colosos haciéndose también conocer por toda la población duraznense.

Entre un bello marco compuesto por la Banda de la FAU y el salto de 30 paracaidistas desde un C-130 Hércules, la Escuadrilla procedió a decolar cerca de las 17 horas para dar comienzo a la demostración del día.

Pronto... el silencio; que más de una vez resaltado por el locutor de la Escuadrilla creaban un aspecto de misterio y ¡FFFFGGGHHHH...!

Es el comienzo de la rutina, y con ella el público vibra con cada pasaje, con cada cruzamiento realmente infartante que, acompañado de tonneaus, loopings daban lugar poco a poco al plato fuerte de la demostración: las formaciones en "espejo" (un aeronave volando normal y su reflejo, otra aeronave encima de ella ¡invertida!). De esta manera y anunciado por su locutor exhibían al público algunas de las maniobras exclusivas del Escuadrón además de aquellas jamás realizadas en "espejo" por cualquier otra Escuadrilla del mundo.

Llegando al final de la demostración,



la Rambla entre Punta Carretas y Trouville serían ellos quien lo disfrutarían con el más grande de los deleites.

La rutina fue prácticamente la misma

procedieron a retirarse con su ya clásica y querida maniobra de despedida: el corazón dibujado con el humo de sus aeronaves.

Llegó el turno para Montevideo que, desde lejos, había palpado por intermedio de la prensa la increíble actuación de los nor-
teños. Ese día en

colocado. Posterior al desfile, la Escuadrilla realizó su explosiva aparición cautivando al instante hasta el último de las cien mil personas allí congregadas.

La audacia, vertiginosidad y profesionalismo de los dos solista de la Escuadrilla con sus infartantes "Lanzevac" (compleja maniobra aerodinámica en la que se fuerza al avión y que culmina con un violento tirabuzón) así como también de los ya mencionados cruzamientos iban dando de a poco la introducción para que el público montevideano ahora disfrutara de las inmóviles formaciones de la Escuadrilla en sí.

Fue aquella una hermosa tarde a lo que de aviación se refiere en donde ambas Fuerzas Aéreas de nuestra América se acoplaban para dar una fiesta sin precedentes.

La despedida definitiva se acercaba



a la realizada el día anterior en Durazno, la Banda de la FAU, el club de paracaidismo que asombró con sus saltos que, sometidos por el fuerte viento de aquel día, no impidieron una caída precisa y sin problemas. Se sintió luego, a lo lejos, un ruido que daba el marco de comienzo para la demostración: aeronaves pertenecientes a la Base Aerea Nº 2 como lo eran los A-37, IA-58 "Pucará" y los AT-92 "Pilatus" realizaban un pasaje bajo a lo largo de toda la Rambla en honor a las autoridades presentes en el palco allí

de a poco pero no sin antes homenajearnos "directamente" a nosotros, la Fuerza Aérea Uruguay que aquel 17 de marzo celebrábamos en la Base Aérea "Gral. Boiso Lanza" nuestro aniversario y, que con su inusual pasaje (algunos de sus integrantes invertidos y otros en espejo) nos decían "gracias" por el recibimiento y nosotros a ellos: nuestro más cálido y sincero afecto aeronáutico.

CBO. HRIO EDUARDO SASSON

Maniobras

Las infaltables maniobras anuales de verano comenzaron el 25 de noviembre de 1996.

Para aquellos que cursábamos nuestro primer año como Aspirantes era el primer contacto directo con la naturaleza en ejercicios militares. El sorprendente paisaje con que nos recibió "La Calera" nos ambientaba rápidamente al campo de acción en donde estaríamos desplegados por aproximadamente 8 días.

Estos ejercicios que en su conjunto reciben el nombre de "Maniobras" son imprescindible para la formación del temple y el espíritu militar y proporcionar al cadete un medio hostil de vida que puede presentársele en algún momento de su carrera como Oficial. Se brinda aquí la posibilidad de adquirir experiencia en supervivencia en suelos y climas desconocidos los cuales, obligan al fortalecimiento del Espíritu de Cuerpo y el afán de superación que cada uno ha cultivado desde el reclutamiento.

La colaboración constante, el trabajo de equipo y el incesante esfuerzo personal, son cualidades militares básicas y visibles en cada tarea, ya sea cuando debíamos encargarnos de la elaboración de la comida para todo el campamento (asesorado por los cocineros del Instituto) en donde se valora muchísimo más la cantidad para poder hacer una repartición equitativa de

la misma así como también de su calidad y sabor; o cuando los trabajos de mantenimiento, organización o limpieza del campamento se hacían presentes escoltadas, por supuesto, por la actividad física diaria.

Estas maniobras pasadas tuvieron la novedad de ser encaradas de un punto diferente al realizado en otros años. En esta oportunidad el fin del ejercicio era recrear un aeródromo militar y defenderlo teniendo bien presentes los pro y los contra del terreno, así como los recursos humanos y materiales que disponíamos.

El gran reto a vencer estaba planteado, faltaba sólo vencerlo...

El aeródromo armado contaba con dos aeronaves Cessna T-41 D destinados al entrenamiento de vuelo de los Caballeros Cadetes de Segundo Año quienes acababan de culminar su curso de Navegación por todo nuestro país y que en éstas maniobras se encontraban a cargo. Un helicóptero UH-1H también estaba destinado para el uso del Grupo de Operaciones Especiales.

La defensa de este campamento implicaba dos factores importantes a la hora de plantear prioridades: primero, el factor humano (el cual involucraba a todos los Oficiales, Cadetes, y Personal de todo tipo allí presente); y en segundo lugar: la parte material constituida por las aeronaves, vehículos, combustibles, etc. Por este motivo la guardia aplicada fue la del tipo perimetral, con rondines rotativos utilizando como factor a favor el monte cercano que contaba parte norte del campamento.

El Cuerpo de Cadetes se dividía en dos compañías que se alternaban en las tareas antes mencionadas. Pero, a la hora de los Briefings profesionales abocados a temas tan diversos como Primeros Auxilios,



Algunos de los pasajes bajos que realizaban las aeronaves a su regreso de las navegaciones

Mantenimiento y consideraciones generales de las Aeronaves apuntando a situaciones impredecibles para el piloto militar, la concurrencia era total.

El agotamiento físico pronto se hizo presente por la constante voluntad y empeño que cada uno de nosotros manifestaba para el desarrollo de las actividades que se iban presentando; y, en esos momentos, nada es tan gratificante como el rugir de los cuatro motores de un C-130 quien nos saludaba con su infartante pasaje. También se lucieron en este tema nuestros Mentor T-34 que con sus increíbles maniobras y sus espectaculares pasajes de ataque a las instalaciones del aeródromo donde estábamos destacados demostraban de esa manera la preparación aeronáutica de los pilotos del Instituto.

Uno de los mejores momentos habíamos llegado y sin duda era el "Fogón" que consistía en una gran fogata alrededor de la cual los Cadetes y Aspirantes realizaban una representación jocosa acerca de los principales hechos acontecidos durante la semana así como imitaciones (por supuesto respetuosas) de los Oficiales de Cuerpo.

Algo claro nos quedó al culminar las mismas, el sentimiento de compañerismo se fortalece y reafirma los ideales de cada uno que pasan por nuestro querido Instituto.

CAD. 1º RODERICK ISLAS



La navegación había culminado: Misión cumplida

INTERLUR S.A.

AIRE ACONDICIONADO

CALEFACCIÓN

PROYECTOS

INSTALACIÓN

MANTENIMIENTO

Colonia 844 - Piso 5

Tel.: 902 83 85

Fax.: 902 78 56

GORROS - INSIGNIAS BORDADOS



*Gorros Importados, sistema americano de parche
con el logo de su empresa, club, etc.*

Creación de matriz de diseño sin costo

MELCO URUGUAY - TENDIL S.A.

Colonia 810, Oficina 602, Montevideo

Telefax: 902 19 87 y 902 21 20

G I N K G O

AHORA, VIAJANDO EN PLUNA ACUMULA MILLAS EN SMILES.



Pluna se incorpora a Smiles, el programa de millas de Varig.
A partir de ahora, todos los pasajeros de Pluna, en cada vuelo que realicen,
acumularán millas que le permitirán ganar pasajes en Pluna y Varig a todo el mundo.
Comuníquese con nuestra oficina Smiles por el tel: 92 14 14 - fax: 93 02 81,
asóciese y aproveche este nuevo beneficio que le brinda Pluna.

 **PLUNA**
LINEAS AEREAS URUGUAYAS

Cuerpo de Alumnos



Arriba, de Izq. a Der. Clases: M. de los Santos, A. Pazos, E. Sassón, J. Maldonado, H. Ortíz, P. Fernández, A. Villalba, M. Velázquez
Abajo, de Izq. a Der. Clases: G. Trombotti, S. González, J. Pereyra, I. Borba, S. Langone, E. Altez, M. Giacoia, R. Larriera



Comenzando desde
arriba, de izq. a der. Cads.
2°:

J. Ocampo
R. García
P. Rodríguez
G. Sande
D. Sarasola
J. Bardesio
G. Mattos
M. Olivera
S. Calistro
J. Olivera
M. Lorenze
G. Henry
M. Campoamor
G. Goñi



Comenzando desde arriba, de izq. a der. Cads. 1º:

F. Morencio
A. Penén
W. Lucas
R. Islas
N. Silva
F. Argañarás
S. Rodríguez
V. Molina
E. Lapaitis
P. Jaimez
R. Rodríguez
O. Rigamonti
E. Rovira
R. Camacho

Comenzando desde arriba, de izq. a der. Asps.:

S. Carlevaro	P. Odella
P. Machado	H. Casella
D. Pérez	A. Avellanal
F. Terra	C. Saavedra
J. Alvez	J. Maubrigades
G. Tajés	L. Calzada
A. Bordagorry	C. Ballesté
R. Barrios	R. Viera
M. Da Silveira	E. Tanco
A. Metre	C. Arévalo
E. Correa	A. Luzuriaga
P. Etchandi	M. Etcheverry
P. Bique	A. Sandes
	M. Ferreira



Intertandas 1997

El 26 de Abril, la Escuela Militar de Aeronáutica conmemoró el ya tradicional día del Cadete, celebrando la fecha en que el Curso de Cadetes de Aeronáutica, que funcionaba desde el año 1941 en la Escuela Militar, se trasladó a la Escuela Militar de Aeronáutica (con base en las proximidades de la ciudad de Pando) el 26 de Abril de 1948.

Para ello se realizaron justas deportivas en las disciplinas de Volleyball y Fútbol entre los integrantes de cada año; poniendo de manifiesto el alto nivel competitivo de cada una de las tandas, exaltando a la máxima expresión de Espíritu de Cuerpo que caracteriza a los

cadetes de este Instituto.

Para confraternizar el Cuerpo de Oficiales y de Cadetes de la Escuela, el equipo ganador de cada una de las disciplinas se debió enfrentar al equipo de Oficiales, armonizándose de ésta manera las relaciones del devenir diario entre los mismos.

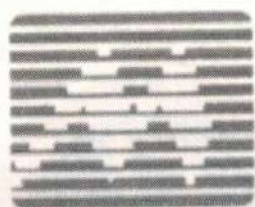
En Volleyball fueron los Cadetes de 3° Año (pertenecientes a la tanda ARES) los ganadores mientras que en Fútbol se impusieron los Cadetes de 1° Año (RAPACES) en un muy reñido encuentro también con los Cadetes de 3° Año.

Se busca de esta manera la camaradería entre años, que se vió

plasmada luego, por un almuerzo en donde además fueron pronunciadas emotivas palabras por parte de Oficiales del Cuerpo de Alumnos. Finalizado el mismo, el Cadete más joven del Instituto, en este caso el Aspirante Femenino Carolina Arévalo y el de mayor edad, Cabo Honorario Mario Velázquez procedieron a cortar la torta alusiva a la fecha que se conmemoraba.

De esta manera, sencilla pero emotiva para todos nosotros, se cumplió una vez más con la celebración de este día tan particular para el Cuerpo de Alumnos.

CAD. 1° FERNANDO MORENCIO



MICRODATA

T O D O E N C O M P U T A C I O N

Canon EPSON®



**HEWLETT
PACKARD**

COMPAQ

Acer®

**Planes especiales
para personal de la
Fuerza Aérea**

COMPUTADORAS - IMPRESORAS - PERIFERICOS - ACCESORIOS

**POLARIN S.A. - Avda. Italia
C.P. 11600 - Montevideo , Uruguay**

**Tels.: 506 7982 - 507 0876
Fax: (598 2) 507 0876**

Sukhoi - 29

Continuando con lo que el año pasado empezamos y con el fin de conocer los posibles relevos de los aviones T-34 MENTOR, la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento del Instituto ha seguido recibiendo a distintas empresas de países de toda Europa quienes han presentado sus aeronaves a través de demostraciones aéreas que incluyen maniobras acrobáticas que dejan bien claras su performance y limitaciones.

El SU-29 es un avión biplaza de entrenamiento, apto para ejecutar acrobacia aérea con la carga G vertical máxima de +11 y -9, con grandes velocidades angulares de rotación que superan las posibilidades de los aviones de combate modernos. Se emplea en la mayoría de sus casos para competencias de acrobacia aérea y shows aéreos. También se puede utilizar en tareas de entrenamiento para que pilotos de aviación tanto civil como militar mantengan su maestría de vuelo.

Durante el diseño de la configuración aerodinámica y la estructura del avión SU-29 se aprovechó la experiencia de muchos años del diseño, producción y explotación de los aviones de la familia SU-26, incluyendo las sugerencias dadas por los clientes, pilotos, pilotos-deportistas y entendedores de la materia aerodinámica.

El avión voló por primera vez en el año 1990. Desde el año 1991 se produce en serie, y éstos son utilizados en Rusia, los EEUU, Gran Bretaña, Australia entre otros muchos países.

El SU-29 es un monoplano de ala baja, biplaza en tandem (un piloto delante del

otro); la célula del avión está hecha de materiales compuestos cuyo volumen supera el 60 %. Su tren de aterrizaje es fijo y del tipo convencional, o sea, un tren principal y una rueda trasera (patín de cola). El asiento del piloto se encuentra ubicado de manera tal que soporte las más exigentes cargas "G" con el antecedente de haber sido utilizado durante años en el SU-26M2.

La versión standard del equipo instrumental sirve para volar de día en condiciones meteorológicas de vuelo visual, y también se le pueden adicionar el equipo de alumbrado y del equipo navegacional para vuelos diurnos y nocturnos, incluyendo el GPS, y en la cabina trasera: el indicador de balanceo y deslizamiento, el horizonte artificial, el girocompás, el transceptor, el sistema registrador de la información de a bordo ("caja negra") y otros.

El avión está equipado con un motor de pistón M-14H en estrella de nueve cilindros refrigerados por chorro de aire con una potencia máxima de 360CV. Tiene una hélice de tres palas diseñada por la firma "MT-PROPELLER".

El avión dispone del certificado del tipo del registro de aviones del Comité de

Aviación Interestatal (CAI) según las normas y leyes que rigen para la categoría de aviones acrobáticos en donde pasó las pruebas especiales en vuelo en las Fuerzas Aéreas de Rusia con una calificación positiva.

ESPECIFICACIONES DE PERFORMACES FUNDAMENTALES

Pesos

Peso normal de despegue de la versión acrobática 920 kg.
Peso mínimo de despegue de la versión acrobática 875 kg.
Peso máximo de despegue 1220 kg.
Peso del avión vacío 790 kg.
Peso mínimo del avión vacío 745 kg.

Velocidades

Vel. máx. de VRN 325 km/h
Velocidad límite de vuelo 440 km/h
Velocidad de aterrizaje 120 km/h
Índice de trepada 16 m/s
Vel. angular máxima de balanceo 280°

Otros

Carga "G" máx. de explotación +11/-9
Alcance de vuelo 1300 km.

Retornando al estacionamiento el día de su visita a la EMA.



Algunos Oficiales tuvieron la fortuna de gozar sobre él las distintas demostraciones acrobáticas que nosotros desde abajo admirábamos. Seguiremos esperando y palpando con entusiasmo quien será el avión que a partir del año 1999 vuele por los cielos del Instituto y satisfaga a todos aquellos jóvenes soñadores cuya vocación alada los haya traído hasta nuestra Escuela.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSÓN

Campeonato "90 Aniversario" de la Escuela Naval

El inicio de una de las tradiciones deportivas más vivas, esta vez con motivo del 90 Aniversario de la Escuela Naval se llevó a cabo en aquella fría tarde del mes de Setiembre.

La ceremonia inaugural tuvo como escenario el Complejo Deportivo del Ejército en el cual, con la presencia del Comandante en Jefe del Ejército, los respectivos directores de la Escuela Naval, Escuela Militar y de la Escuela Militar de Aeronáutica, banda de músicos de la Escuela Naval y Cuerpo de Cadetes se dio comienzo a dicho torneo. Como símbolo de confraternidad se izaron los pabellones de las tres escuelas y se encendió la llama emotiva ya que se mantuvo su luz durante el transcurso de todo el torneo.

A pesar de reinar un espíritu de camaradería y sana competencia entre los tres institutos antes mencionados, el fervor

de los distintos eventos deportivos hizo exaltar el clamor de las hinchadas.

Las competencias tuvieron sede en el Complejo Deportivo del Ejército y en el Montevideo Rowing Club al cual asistió la totalidad del Cuerpo de Cadetes y en el que los Oficiales, profesores y autoridades representativas se transformaron en un simple público que palpaba al igual que cada uno de nosotros las distintas instancias de las pruebas a las que nos enfrentábamos.

Este fue un torneo muy especial debido a que en los deportes tradicionales como el Fútbol, el Basketball y el Volleyball hubo una igualdad tan grande



El equipo de esgrima junto a su entrenador... nuevamente campeones!

en puntos que tuvo que definirse por diferencias de coeficientes. Los Caballeros Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica dejaron bien en alto el prestigio que nos ha acompañado a lo largo de los años pese a tener una inferioridad numérica con las demás Escuelas militares. Pese a ello... hemos demostrado que podemos.

Cabe destacar, en lo que a triunfos logrados se refiere, la actuación del Caballero Cadete de Segundo Año Marcelo Lorenze que obtuvo el tercer puesto en Natación y del Joven Aspirante Pablo Odella que obtuvo el primer puesto en la competencia de Esgrima individual y que al



El equipo de futbol en pleno



Volleybol haciendo sus primeras armas en este campeonato

integrar el equipo junto con los Cabos Honorarios Eduardo Sassón y Julio Maldonado se llevaron también a "casa"

forma individual así como también por equipos. Un brindis de honor con todos los competidores y los

el trofeo que los nombraba campeones.

Para culminar, la dirección organizadora de este evento anual, llevó a cabo una ceremonia de clausura y de premiación a los deportistas vencedores en

oficiales de los distintos Institutos iba marcando el camino al final que lento se aproximaba; significaba el adiós a los Cadetes recién conocidos o viejos camaradas de años anteriores de estudios, al espíritu glorioso que se respiraba en

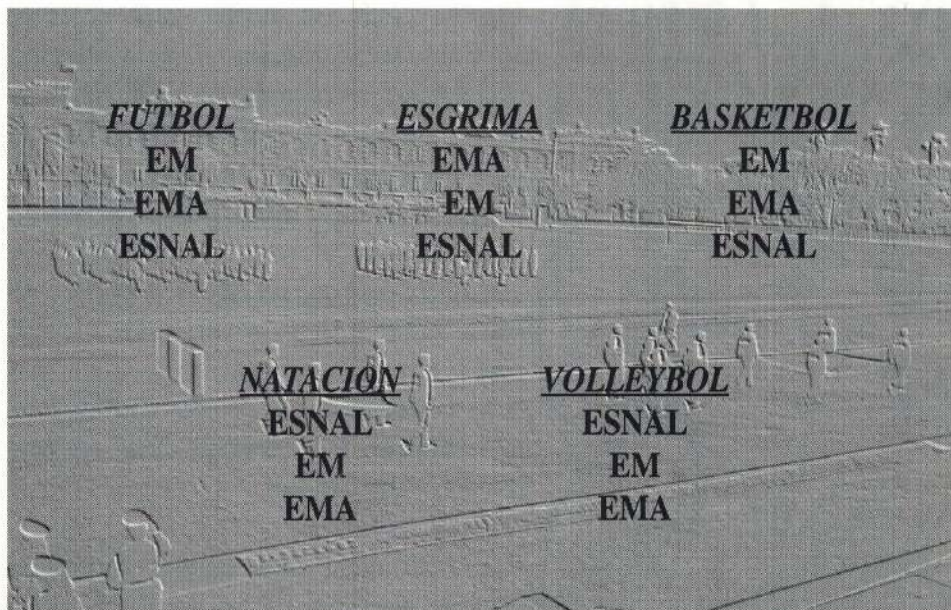


La "Barra Brava" de la EMA acompañando siempre en todos los encuentros

cada segundo de competencia, y también el adiós a las tensiones desgastantes.

En un fuerte y caballeresco apretón de manos nos retiramos cada uno dejando bien plasmado el espíritu de respeto y confraternidad eterna de todos los integrantes de las Fuerzas Armadas.

**CAD. 2° MARTIN CAMPOAMOR
CAD. 2° PABLO RODRIGUEZ**



FRIGORIFICO

Carlos Schneck

CALIDAD DE PUNTA A PUNTA

La Inspección

La vieja historia de siempre: apenas comenzaba a conciliar el sueño, el cuartelero lo llevaba -a través de un leve "sacudón"- a comenzar un nuevo día.

Pero hoy no era uno más en su calendario, probablemente lo fuera para los otros cadetes, o por que no los Aspirantes; pero para él en particular ese día se jugaba todo, realmente **TODOS**.

La primera inspección.

Sobre su silla descansaba aquel mameluco verde con insignias, acompañado de sus botas de vuelo. Debido al calor, no le fue tan difícil levantarse, más aún, por los incandescentes rayos de Sol que ingresaban prepotentemente por los vidrios de su habitación. Sin duda el día estaba de su lado y por ello el corazón comenzó ya de temprano a jugarle momentos de exaltación. Y esto era recién el comienzo.

Se cercioró de desayunar correctamente, debido a que en la inspección debería hacer todo lo aprendido y de esa manera su estómago no le provocaría las horrendas puntadas que se sufren en los primeros vuelos.

Se encontró, minutos más tarde en el "templo alado" de la Escuela: Operaciones. En el camino había recibido de parte de sus compañeros, así como también de otros cadetes, los más sinceros deseos de éxitos; cosa que lo inquietaba aún más.

- ¡X!

- Ordene mi teniente -contestó instantaneamente al tiempo que se le presentaba.

Y le dijo con su voz y gestos característicos.

- Vaya, pásele inspección y prepárese para el briefing.

- Si señor mi teniente.

- Ah... X... espero que haya estudiado.

Adrenalina, corazón y demases lo sacudieron hasta dejarlo hecho una piltrafa. Y ahí estaba, mezclándose con el blanco resplandor de la mañana y esperándolo

para que juntos pudieran elevarse.

X lo observaba a medida que la distancia entre ellos se achicaba, la hélice paralela al piso, señal de estar en perfectas condiciones de vuelo; sus ruedas que ahora reposaban rechonchas sobre la planchada; sus largas y pintorescas alas; todo, exactamente todo lo que ahora estaba observando, pero en conjunto, lo estarían desprendiendo en minutos nada más de este suelo carente de la hermosa sensación de libertad y el maravilloso sonido de sus latidos que imploran ser escuchados por los Dioses más divinos.

Allá, allá arriba él había descubierto lo hermoso del vuelo y más de una vez, había intentado disimular bajo sus lentes negros, lágrimas que orgullosas salían de sus ojos y que le gritaban al mundo:

¡¡ ESTOY VOLANDO, REALMENTE LO ESTOY HACIENDO!!.

Pero hoy, todo eso quedaba atrás, no en su mente ni en su corazón, pero sí en ese momento en que debía concentrarse en las directivas y pasos explicados por el oficial instructor (que es otro diferente a su instructor diario). Su imagen de hombre joven, pero serio, sereno y calculador, lo dejaban a X como a un pichón que quiere pero que no sabe si se anima o no puede saltar al vacío, y valerse de sus alas para lograr así, la sustentación necesaria que le harían sentir en sus peludas alas el pasar del fresco aire. Faltaba simplemente, subirse al avión y demostrarlo.

Y así lo hizo.

- Comience con algunos virajecitos suaves, por favor.

- ...

- Bien, muy bien -contestó satisfecho- ¿y no se anima a hacer alguno escarpado?.

- ¡Zás!, marché -pensó desanimado al tiempo que el estómago lo ametrallaba con tensas puñaladas de adrenalina.

El climb... vistazo rápido al altímetro: 3500 clavados... el horizonte, vamos inclinación, vamos con la tirada, vamos...

- ¡¡ Impecable X, impecable eh!! -aulló aquel hombre. Y continuó -

bueno... nos toca ahora... ah sí, vuelo lento.

Y luego fueron las pérdidas, y luego los



Zurita
-94

padrones a baja y gran altura y luego...

"Barbaro, muy bien" le dijo luego.

El "vamos para la Escuela" que le ordenó después iniciaba ahora la segunda parte de la inspección, la otra historia, lo que de veras importaba para la aprobación total de la misma.

¿Qué estarían haciendo sus viejos ahora?. Su madre envuelta en nervios incontrolables esperando la llamada de algún compañero que saliera en comisión y su viejo... castigando quizás con sus dientes a algún que otro lápiz. De seguro estaban volando con él, pero no debía pensar mucho en todo lo que acontecía allá abajo porque el tránsito de aterrizaje debía ser pulidísimo.

Pista velocidad... pista altura: INICIAL.

El viraje a BASE, el reporte, la hélice y la mezcla, la velocidad... 90 a muerte y finalmente, el viraje a FINAL: ahí esta la pista, alineado con ella seguir, con el descenso controlado y empezar a prepararse para el toque.

X salió de Operaciones, hoja de inspección en mano, corriendo hacia el Curso. En el camino se deslumbró con el increíble espectáculo que le brindaba el Sol que a lo lejos ya se ocul...

¡Dios como pasó el día! -pensó al tiempo que subía las escaleras iluminadas del Alojamiento. Por una ventana observó la Luna que tímida saludaba a las primeras estrellas. Observó por otra a un Número de Guardia que, fusil en mano, cuidaba su consigna. En el alojamiento el Cuartelero le entregó unos papeles notando X la indiferencia de éste frente al hecho de que estuviera vestido con el mono de vuelo a esas horas. Finalmente se dirigió a su cuarto.

"De veras que pasó rápido" volvió a repetirse.

Envuelto en una liviana colcha y con su uniforme cogado en la silla, aquel cadete descansaba en SU cama, X hechó un vistazo a la habitación pero sin duda era la suya y tampoco dudaba que alguien dormía en su cama. Se sintió de repente cansado y furioso, el Cuartelero no le había informado nada al respecto y tampoco tenía que estar soportando tales confusiones a esas horas de la noche. De todos modos, estaba feliz, la inspección había sido salvada sin problemas y eso lo llevó a actuar con calma.

Apenas dentro del cuarto, Mario lo retó con un frío y colérico

¡¡Shhhh!! Sin dejar de observar al desconocido en su cama, X reanudó en putillas, su trayecto hasta la misma. Se descubrió poco después contiguo al sujeto y pensó que todo eso era ya demasiado.

- Oiga -lo tocó- escúcheme una cosa- reiteró el sacudón.

- Gracias, eh... llámeme y media, por favor -logró decir el confundido individuo.

X no dudó en llamarlo nuevamente, ahora acompañado de una leve palmada en su mejilla. Abrió con dificultad sus ojos y mutuamente se miraron... uno, sentado en la cama, el otro parado a un costado; los dos eran, exactamente iguales. Boquiabierto, X balbuceó algo que su mellizo no llegó a entender; tampoco éste comprendía por ahora que era lo que estaba pasando.

- ¿Cómo te fue? -preguntó éste último.

- Salvé, por suerte... salvé -respondió X.

- ¡¡ Así se hace, muy bien che!! -continuó luego el otro.

- No fue tan difícil después de todo, sólo hay que tener fé y concentrarse en lo que uno hace. Pero decime, ahora... ¿qué hago,digo, qué hacemos? -preguntó X muy aturdido.

- Dormir, mañana tenemos una inspección que salvar -finalizó el X en pijamas.

Juntos cerraron sus ojos cuando el Cuartelero ya lo llamaba con el clásico "sacudón".

- Mi cadete... -primer sacudón- mi cadete, 06:30 Llamada, levántese que tiene que estar en una hora en Operaciones -siguió luego al tiempo que continuaba moviendo su hombro.

Al despertarse, observó, sobre su silla, al mameluco verde, también a sus botas y hacia aquellos incandescentes rayos de Sol que ahora ingresaban prepotentemente por su ventana.

Sonrió luego, y pensó: "va salir todo bien, no sé por que... pero lo sé".

DEDICADO A TODOS LOS "X" QUE SON, FUERON Y SERAN CADETES DE SEGUNDO AÑO.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSON

enXuta PANAVOX

SERVICIO OFICIAL

924 - 9191*

Nicaragua 1679 Montevideo

Controladores Aéreos de la E.M.A.

Después de haber subido interminables escaleras, los encontré allí, en su "mundo", rodeados de voces que roncaban emanaban de diversos equipos de comunicación y de apariencia por demás compleja. El motivo de aquella entrevista era conocerlos y que nos contaran un poco y en términos generales su trabajo allí arriba, la función de cada uno de esos equipos y por sobre todo, como habían logrado llegar a este trabajo, sus cursos, duraciones, etc.

El resultado de aquel encuentro fantástico:

El curso de postulantes se realiza en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico y dura exactamente seis meses, donde se estudian entre otras materias: Navegación,

Meteorología, Servicio de Rescate y Comunicaciones. Aprobada esta parte teórica (bastante compleja según nos dijeron) se pasa a el Laboratorio ubicado en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y en el que se adquiere la práctica de lo ya aprendido por intermedio de una maqueta a gran escala del mencionado Aeropuerto. Es bastante singular el modo de aprendizaje pues, los practicantes realizan situaciones, hablando en voz alta, una especie de "juego de chicos" porque inclusive representan con pequeños aviones las trayectorias de las mismas. Estas situaciones que se presentan deben ser resueltas por los estudiantes quienes son calificados según la reacción, decisión y corrección de determinados procedimientos.

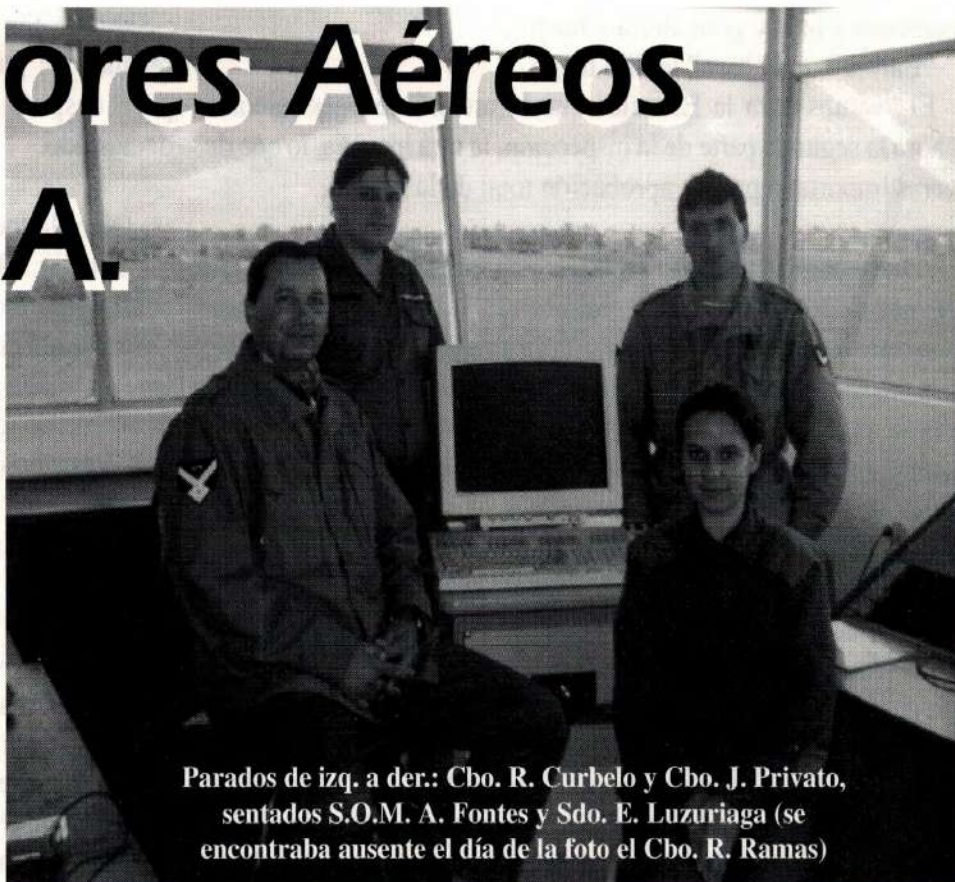
No es exclusividad de ingreso el ser militar ya que muchos civiles se presentan bajo las mismas exigencias. Una vez finalizado el Curso, reciben el título de Controladores de

Aeródromo aunque en realidad podría decirse que son Controladores de Tránsito Aéreo pero ellos -los controladores de la Escuela- en particular trabajan solamente a nivel de Aeródromo (aproximadamente 20 millas a la redonda).

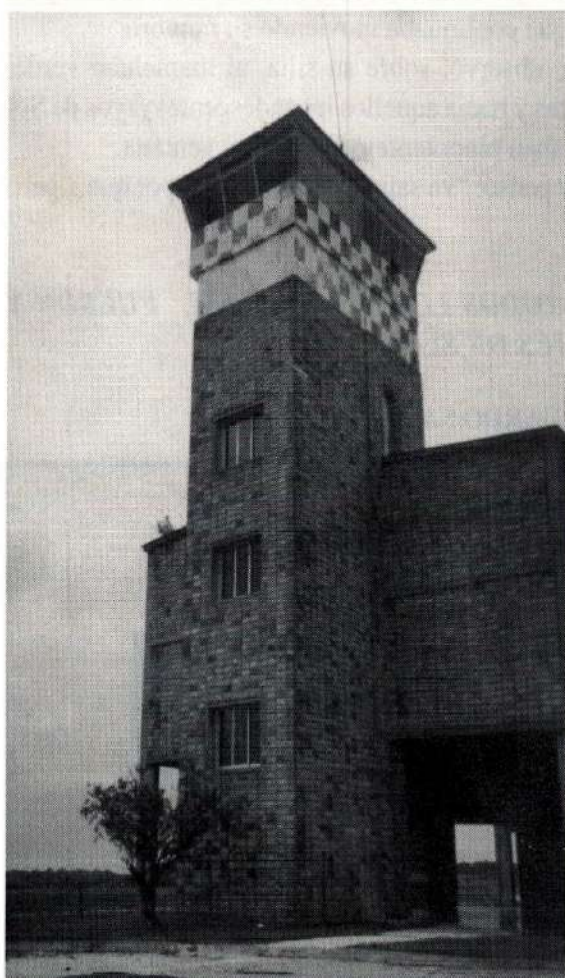
El próximo paso consiste en pasar una habilitación de 90 días a "doble comando", es decir, trabajar con un Controlador con experiencia y licencia actualizada, para poder así lograr la licencia de Controlador de Aeródromo existiendo la posibilidad de cursar distintas etapas de control: de aproximación o de áreas de control.

En lo que a obligaciones y tareas propias del Instituto se refiere, nos contaron que de todo el equipo que trabaja durante la actividad de vuelo de la mañana, hay siempre uno que permanece hasta la puesta del Sol porque, pese a que no haya movimiento en la Escuela puede sucitarse sí desde otro lado. Por eso se tiene un contacto permanente con Carrasco a través de un equipo de VHF (Very High Frequency) especial para comunicarse entre todas las torres del país por medio de un canal que ellos denominan "F2".

Cuando les pregunté sobre las instancias más críticas de su trabajo en la



Parados de izq. a der.: Cbo. R. Curbelo y Cbo. J. Privato, sentados S.O.M. A. Fontes y Sdo. E. Luzuriaga (se encontraba ausente el día de la foto el Cbo. R. Ramas)



La Torre con sus 50 pies de alto cuenta con un muy buen panorama y permite un excelente control visual

cual enfatizan sus atenciones no dudaron en responder que cruzamientos es la clara respuesta a esa interrogante. Explicaron luego que muchas veces las alturas entre dos aviones coinciden, esto no es de gran problema si se encuentran alejados, pero, si su distancia es muy próxima y esto no es controlado con rigor, las consecuencias pueden ser fatales.

Nos enteramos también que nuestra torre se encuentra relativamente bien posicionada con respecto a la de otros aeródromos de nuestro país ya que cuenta con una nueva pantalla repetidora de radar que no posee ninguna otra Torre de Control de los aeródromos militares. Esta pantalla ha simplificado un trabajo inmenso que antes era realizado prácticamente a ciegas (pese a tener la invalorable y certera información del piloto sobre su altitud y posición). Entre las cosas más sencillas que se pueden calcular y saber, explicaron las posibilidades de hallar distancias entre aviones, sus alturas, velocidades, trazando con un vector calculan la estima tanto sea a Carrasco como a nuestra pista (en caso de que nuestras aeronaves vuelvan de una navegación); todo ello teniendo como eje de pantalla un dibujo esquemático de los sectores de vuelos utilizados por nuestras aeronaves denominado RESTRINGIDO 5.

El trabajo que ellos allí realizan puede ser hecho prácticamente por una sola persona pero lo que se busca es distribuir funciones lográndose un trabajo de equipo y no cargar sobre una sola persona el atender la actividad aérea de la Escuela, hacer una conexión con Carrasco y además, por que no, atender el teléfono -

que dada el área objetiva de trabajo que és, se sabe que son llamadas con cierto carácter de importancia-.

Cuando se presenta una emergencia de cualquier índole, se activa el *Sistema de Alarma*:

se avisa por un sistema de VHF que tienen con Carrasco para que notifiquen al SAR (Search And Rescue a cargo del Escuadrón Aéreo N°5 <Helicópteros>), luego se contactan con cabina, accionan la sirena audible en todo el Instituto y por un micrófono informan el avión con emergencia, su posición y la emergencia en sí. Esta información es audible en Enfermería (donde Enfermeros y Médicos son puestos al tanto de la situación y con ambulancias se dirigen a las proximidades de la pista), en Operaciones, el Comando y el Hangar (para que el personal active el dispositivo de ambulancias, carros de bomberos, etc).

Si llegara a fallar el sistema eléctrico, la torre cuenta con una alarma manual con una manivela y su volumen audible es tal que hasta resulta dificultoso escuchar el reporte de la aeronave en emergencia. Bajo las mismas circunstancias sólo se vería afectado el funcionamiento de la pantalla repetidora de radar y el sistema de alarma eléctrica ya que los demás equipos de comunicaciones se alimentan con baterías independientes.

Existen también allí arriba, indicadores de presión, dirección e intensidad del viento cuyos sensores se



Desde lejos nos vigila...

encuentran ubicados en un dispositivo próximo a la pista.

Así es como los encontré, en su "mundo", interesante y "con altura" y la intención fue contarles (como ellos lo hicieron conmigo) un poco de lo que sucede allí arriba y no sólo quedarnos con esas voces que en la Inspección nos reportan un hermoso viento calmo, o nos autorizan a decolar o aterrizar de inmediato para sentir el goce de volar o de volver a casa recibido por el pavimento suave de la 01-19.

Para ellos, y a todos los que día a día forman parte vital de nuestros vuelos y que ofician -al menos al autor- como una voz de conciencia veraz y fraternal (pese a las *esperas* que sin intención nos coinciden justo con "el" peor vuelo de uno), a todos ellos, mi más grande y aeronáutico reconocimiento.

CBO.HRIO.EDUARDO SASSON

**CENTRO DE ESTUDIOS
BIOLOGICOS**
analisis clinicos

Telefax: 292 23 93

Radio Llamada del Plata Tel.: 216 43 34 - Código 5076

Piovene 1109
Esq. José P. Varela
Pando

Renovación de la Infraestructura de la E.M.A.

En el corriente año se realizó por parte del Grupo de Servicios de Escuela, el mantenimiento y remodelación de diferentes áreas de la Base Aérea "General Artigas". El objetivo de esta es

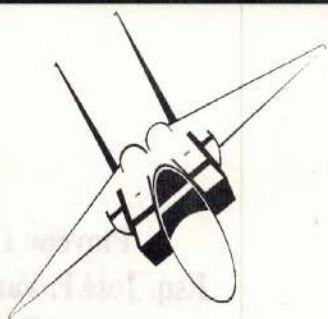
la optimización en su funcionamiento, que redunda en un mayor apoyo al Cuerpo de Cadetes de la E.M.A.



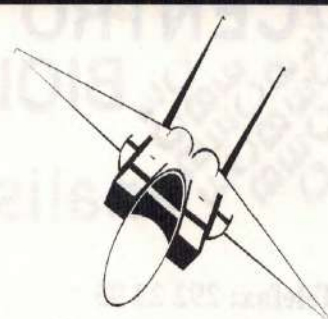
Mantenimiento de la Pista de pasto 10-28
Renovación total de Edificio de Operaciones
Renovación total de Enfermería
Renovación total de Panadería

Remodelación Tercer Curso de Cadetes
Terminación de Obras del Alamo
Terminación de Baños del Hángar y Compañías

Hobby Center



Especialistas en:
Autopistas eléctricas
Maquetas en general
Aeromodelismo
Juguetería
Reparaciones



Ciudadela 1443 - Tel: 902 7613



Cbo. R. Larriera



Cbo. A. Villalba



Sgto. S. Langone



Cbo. M. Velázquez



Sgto. J. Maldonado



Sgto. J. Pereyra



Cbo. P. Fernández



Cbo. H. Ortiz



Sgto. G. Trombotti



Sgto. M. Giacoia



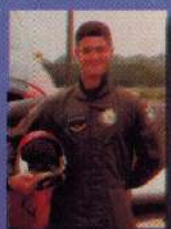
Cbo. A. Pazos



Cbo. E. Alteiz



Cbo. S. González



Cbo. E. Sassón



Cbo. I. Borba



Cbo. M. de los Santos

Hemos estado levantando el muro de este equipo con piedras desiguales. Algunas parecen cortadas a golpes, otras poseen caras perfectas. Cada piedra trae su historia, las redondas provienen de los ríos, ellas rodaron interminablemente a lo largo de acaudalados cauces. Otras fueron cantos rodados, descendiendo por las pendientes de las montañas. Algunas, fueron quitadas del seno ardiente de nuestra madre tierra.

Todas son desiguales en sus orígenes, historias y formas, cual los miembros de este equipo que provienen de diversos hogares con sus personalidades únicas e inéditas historias. Y, con tan peculiares personalidades, todas ellas debieron pasar por una etapa de moldeado que les permitiera a todas encajar entre sí. Fue un esfuerzo sostenido de adaptación, muchas recibieron golpes y perdieron ángulos de personalidad, para poder adaptarse mejor.

Siempre, apoyándose entre sí buscaron la unidad; cada una respeta la forma de la otra.

No es una tarea sencilla. Un muro de cal y canto se levanta fácilmente. Suben también con rapidez los contruídos de bloques o ladrillos. Pero para erigir un muro sólido con tan dispares piedras, se necesita de una ardiente paciencia, una inquebrantable esperanza y una sincera dedicación. Sin eso, de nada sirve el esfuerzo de los albañiles, aunque sin ellos no se podrían haber juntado siquiera una piedra a otra.

Desde aquí, un gran abrazo a todas aquellas rocas que nos han presionado y hemos presionado, que nos han quitado y hemos quitado ángulos para que por fin encajemos como un muro, una muralla, un equipo...

Mi TANDA,

He aquí la historia ... los que pasan delante de nuestro muro se alejan repitiendo: ... "Este es el sueño de 17 almas, esta es la obra de un gran equipo".

¡Salud! ARES '94

CBO. HRIO MARIO DE LOS SANTOS

Elija el Mejor Servicio

UNICO OPERADOR CON SALIDAS ASEGURADAS

Florianópolis

Blumenau - Camboriú
Salidas domingos
Duración: 8 días
Media pensión



Garapuvu
Vila Hotel
PONTA DAS CANAS - FLORIANÓPOLIS - SC



HOTEL
LEXUS
INTERNACIONAL INGLESES Y CANASVIEIRAS

Incluye:
Paseo en Barco y



Asunción - Cataratas - Ruinas

Salidas domingos
Duración: 8 y 9 días
Media pensión

Rafain
PALACE HOTEL ****

panorama
hotel *****

ZAPHIR HOTEL

Santiago y Mendoza

Viña del Mar - Valparaíso - Isla Negra
Salidas lunes y sábados
Duración: 7 y 9 días - Media pensión

HOTEL MAJESTIC
SANTIAGO - CHILE

Hotel
Diego de Almagro

Termas de Gravatal



Salidas
domingos
Duración: 8 días
Media pensión



Buenos Aires

Duración: 4 días
Media pensión

MUNDO MARINO



EGA

Rio Branco 1409 ☎ 92 53 35 • Fax 92 47 40

INTERNACIONAL
KEGUAY
VIAJES Y TURISMO

**SALIDAS REGULARES A PTO. ALEGRE, FLORIANOPOLIS,
CAMBORIU, SAN PABLO, MENDOZA Y ROSARIO**





1º Premio de Literatura

“QUIZAS... SOLO QUIZAS”

Es una mañana calurosa. Los tempranos rayos del Astro Rey entibian la nueva jornada de verano.

En la costa, el suave vuelo de las gaviotas deleita a un pescador. Sus largas alas obtienen un planeo envidiable y algunas de ellas aprovechan para tomar tierra, en la fresca arena de la playa.

Más tarde, las pequeñas golondrinas no menos hermosas, juegan en vuelo cerca de un tejado, con movimientos bruscos y entrecortados. Es un día bello para que el canto y revoloteo de los pájaros, no pase desapercibido y nos haga vagar la imaginación, perdiéndonos en un mundo sin tiempo ni espacio.

En cuestión de segundos o tal vez minutos, nos devuelve a la realidad cómo, allá lejos una joven ave toma vuelo. Tras un largo recorrido su cuerpo se desprende del suelo y sin un lugar preciso, toma altura rápidamente.

Ya en vuelo, efectúa un cómico giro, dejando por breves momentos su panza hacia el Sol y sin darse cuenta, desplazándose hacia su costado.

Su vuelo era lento y tranquilo, muy cercano a las nubes entrando en algunas de ellas como sabiendo que no son sólidas y que su apariencia algodonada es un toque de magia en la gran bóveda celeste.

Sus vuelos eran como de observación, buscando y estudiando el medio aéreo que sin lugar a dudas era su hogar.

El tiempo comenzó a cambiar, ya las mañanas eran más frías y ventosas, y el otoño comenzaba a hacer presencia.

Perdiendo la cuenta de inviernos y otoños, veranos y primaveras, el vuelo de esta hermosa ave deleita a más de un observador atento.

Con el Sol en lo alto y dependiendo del tiempo, a esta ave se le podía ver la experiencia ganada, con suaves giros, movimientos atentos, seguros y perfectos.

Al término de la jornada, sus cansadas alas le ordenaban tomar tierra, pero nunca saciando la gran sed del vuelo.

Un día esa bella ave, por dicha de la Naturaleza, tendrá un polluelo, al cual deberá atender y algún día enseñar los pormenores de la vida.

Con su nueva obligación, ahora sus vuelos serán menos regulares, pero no menos intensos, sabiendo aprovechar cada segundo en el aire en ese gran arte que es volar.

Hoy día, ese polluelo ya ha crecido, para su madre sigue siendo un polluelo nada más.

El ha emprendido un largo camino el cual es difícil y no está vacío de obstáculos.

Quizás su vida sea diferente a la de todo polluelo por desprenderse prematuramente del calor materno.

Quizás en algún momento o medio pueda perderse de algo que la Naturaleza le ofrezca; transitando por el largo camino que sin lugar a dudas, también tiene gratos momentos.

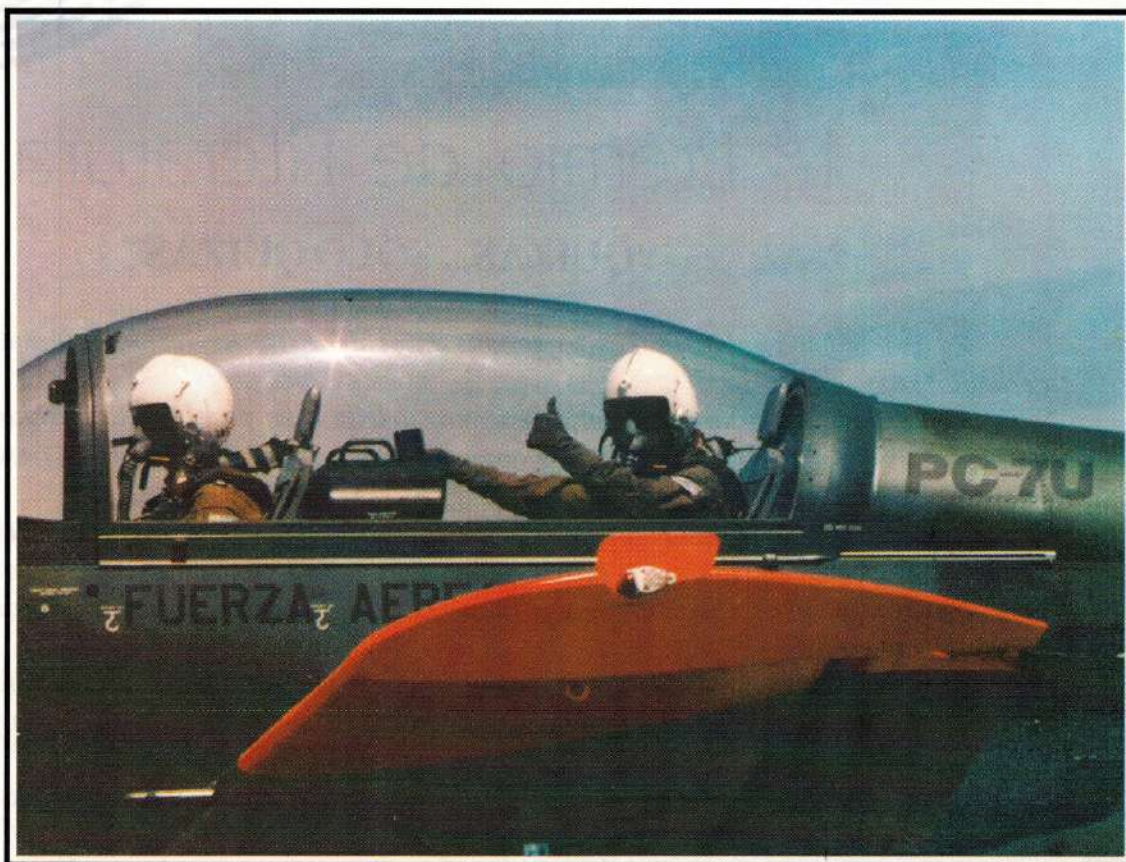
Quizás... sólo quizás, esa madre comprenda, por qué su hijo eligió el camino de la Fuerza Aérea y así, llegar el día de emprender juntos el vuelo hacia el infinito

A mi madre (Aviadora Civil)

Concurso Revista



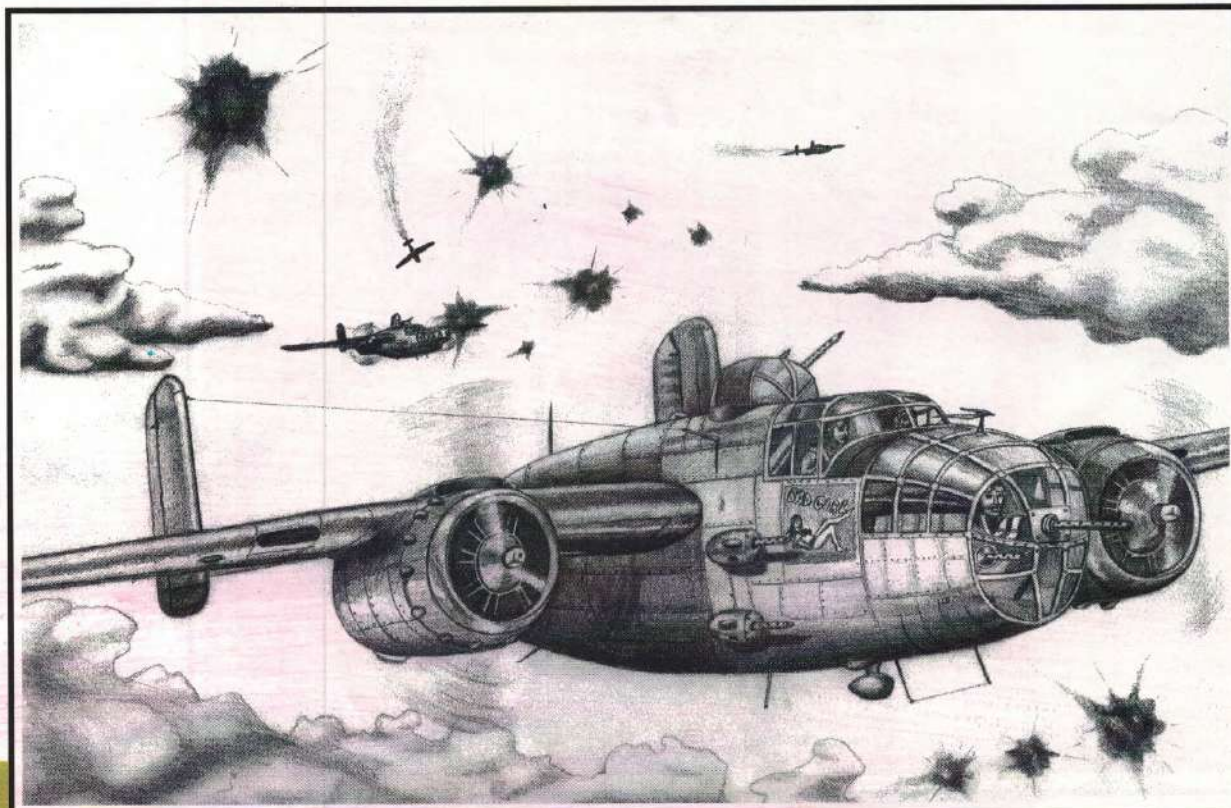
FOTOGRAFIA



Primer Premio de Fotografía - *Extendiendo el volar*
ASP. GERARDO TAJES



Segundo Premio de Fotografía - *Alas veteranas*
ASP. GERARDO TAJES



Primer Premio de Dibujo - *Viejos tiempos*
CAD. 2º JUAN OLIVERA

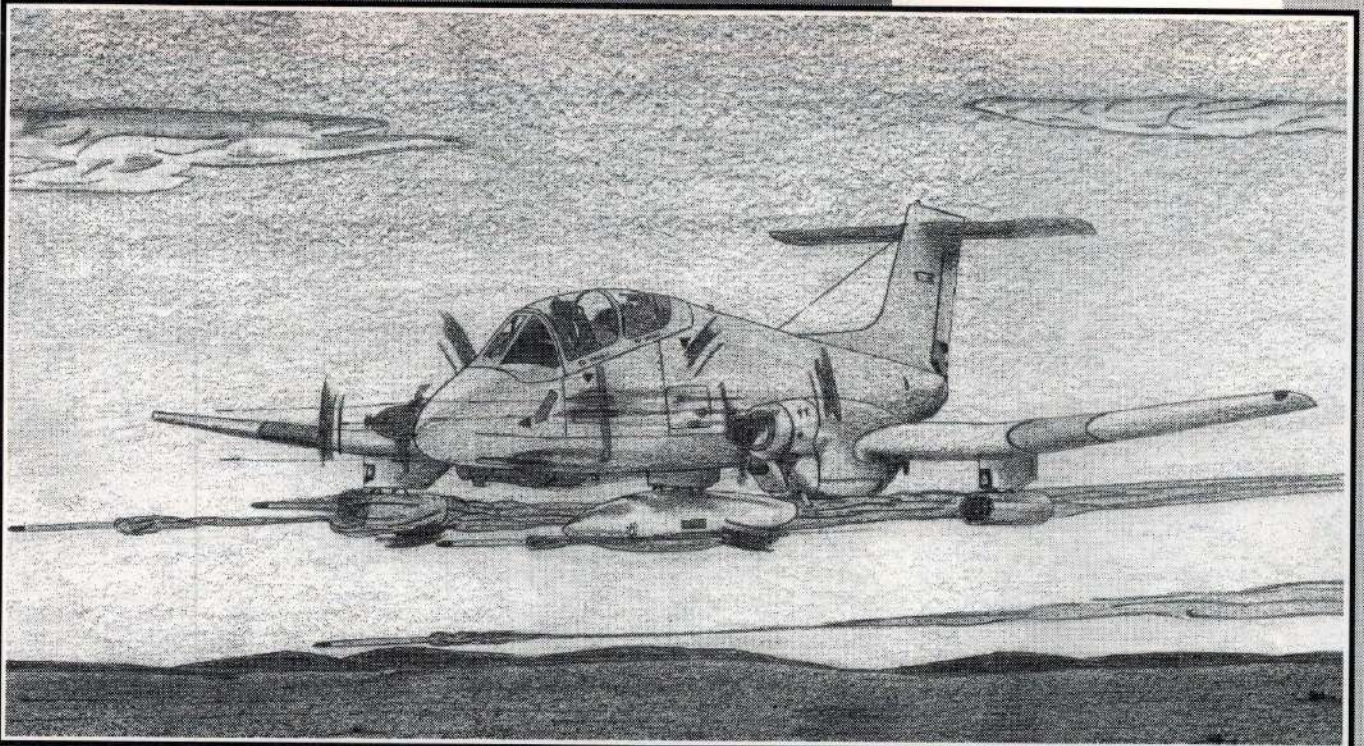
Segundo Premio de Dibujo - *El abuelo*
CBO. HRIO. IMMER BORBA





Tercer Premio de Fotografía - *Para que otros puedan vivir*
ASP. GERARDO TAJES

Tercer Premio de Dibujo - *Matador*
CAD. 2º GUILLERMO GOÑI



Sudamericano de Esgrima 1997

San Pablo (Brasil)

Al igual que en otros años, y después de largas jornadas deportivas, los mejores esgrimistas de nuestro país tienen la oportunidad de participar en los torneos Sudamericanos en las diferentes categorías por arma, sexo y edad.

En Junio de este año, el Sudamericano tuvo lugar en la ciudad de San Pablo (Brasil) donde se llevaron a cabo las tres modalidades: espada, florete y sable por equipos y también individual.

Dos integrantes de la Escuela, el Cabo Honorario Eduardo Sassón y el Aspirante Pablo Odella, lograron nuevamente hacer su sueño realidad clasificando para intervenir en dicho torneo. Todo ello respaldado por un oficial de la Fuerza Aérea y más aún de la Escuela Militar de Aeronáutica quien sería elegido luego por la Federación Uruguaya de Esgrima como director técnico de la delegación clasificada para dicho evento deportivo.

Fue así como San Pablo nos recibió, con su "verano eterno" y con el esplendor digno de una de las ciudades más grandes, modernas y con un ritmo de vida especialmente empresarial.

Para aquellos que no conocen, el participar en un Sudamericano es mucho más que la competencia en sí. En la parte deportiva, es cuando uno debe demostrar y demostrarse que lo aprendido da sus frutos, representar por intermedio de la EMA nada menos que a nuestro país y finalmente el hecho de dejar bien en alto en nombre de Uruguay lo que un grupo de jóvenes pueden llegar a hacer. Pero también existe otro lado que no siempre es apreciable en los artículos que escribimos anualmente y es, la amistad, el espíritu de sana competencia que no deja de lado las buenas costumbres y conductas que deben caracterizarnos. Se llega al punto de olvidar por un instante nuestras nacionalidades para pasar a ser "hermanos americanos". En sí de eso se trata el Deporte, no sólo intentar llegar a la victoria sino que siguiendo con los ideales olímpicos dejar los conflictos a

un lado y unirse a lo largo de las pistas (en nuestro caso pedanas) para cultivar nuevas e interminables amistades.

Para la delegación que allí concurríamos, integrada por jóvenes de ambos sexos y diversas edades, civiles y militares fue; mucho más que beneficiosa. En la esfera deportiva nos sentimos orgullosos de haber ganado una

medalla de bronce (en carácter individual) mientras que los 4 integrantes del equipo de Espada y los 4 de Sable se llevaron

medallas de bronce y plata respectivamente. Equipos éstos que como era de esperarse y dejando en alto el buen nombre de la Escuela integraron nuestros dos representantes.

La emoción y las alegrías sentidas fueron indescriptibles, momentos esos en los que se enorgullece uno de ser uruguayo. Imposible es transmitir la sensación que se siente cuando, desde el podio vemos la bandera de nuestro país que se alza lentamente



Premiación en Espada por equipos... ¡Medalla de Bronce!



En Porto Alegre a nuestro regreso, la alegría por los logros obtenidos era indescriptible

todo gracias al esfuerzo y dedicación de los competidores, los clubes, en fin, de gente que apuesta a la Esgrima y confía en nosotros. Recapacitando en tal especial momento, nos damos cuenta que las largas horas de entrenamiento que le brindamos a este deporte no fueron en vano y el peso de las medallas que ahora descansan sobre nuestros pechos nos hacen dejar en un segundo plano los obstáculos administrativos y deportivos por los que tuvimos que pasar.

Fue así como las competencias terminaron, y las amistades formadas daban al igual que nosotros el adiós al torneo y a San Pablo, que tan pintoresco nos había sabido recibir con toda su belleza.

Al regresar, el cálido recibimiento de nuestras familias y el fuerte y sincero apretón de mano que nos dieron en el Instituto nos hicieron sentir más

que nunca en casa; el apoyo era aún mucho mayor que el que recibimos antes de partir



La EMA presente: los dos competidores junto al entrenador Tte. 2º (Av.) R. Román

a Brasil y la aprobación a las ganas que habíamos puesto en este proyecto deportivo nos las hicieron llegar de inmediato.

Esto sin duda nos impulsa a seguir adelante en este deporte tan especial y competitivo como lo es la Esgrima.

Nuestro mayor agradecimiento entonces a todos aquellos que de una forma u otra nos hicieron llegar el apoyo posible para poder cumplir este sueño y en especial al maestro del Instituto, Tte. Cnel (R) Adhemar De los Santos quien desde hace muchos años ha forjado a jóvenes al punto de lograr muy recordados logros a lo largo de su enseñanza en la Escuela Militar de Aeronáutica.

CBO. HRIO EDUARDO SASSÓN
ASP. PABLO ODELLA



**INSTALACION DE ALARMAS -
CCTV
SERVICE Y MANTENIMIENTO
AUXILIO INMEDIATO
SERVICIO DE VIGILANCIA Y
SEGURIDAD PERSONAL**

*La tecnología al servicio
de su seguridad*



FARENT S.A.

SEGURIDAD Y VIGILANCIA

Guayabo 1718 Piso 7 Of. 703
C.P. 11.200 - Montevideo
Tel.: (598) 2 402 - 0024
Fax: (598) 2 409 - 9479

Mi Primer Vuelo

Un 18 de Junio, cuando los nervios y la ansiedad de la entrega de uniforme eran en mí y mis compañeros motivo de exaltación, una gruesa voz en la Plaza de Armas invoca mi nombre.

"¡Aspirante Pablo Machado Curso Preparatorio!"; el Oficial me responde: "Muy bien, como se siente para volar, tiene un minuto para estar en Operaciones".

De inmediato subí al Curso no pudiéndolo creer, ¡¡iba a volar!!... realmente lo iba a hacer.

Mis compañeros me ayudaron a que llegara lo más rápido posible a Operaciones y era un constante felicitar y un deseo de suerte, porque todos sabían que era mi primer vuelo. Me dirigí a Operaciones acompañando de un clase, quien era el me presentaría al Oficial que me llevaría con él. En Operaciones todo era novedoso como intrigante, luego de un minucioso briefing nos dirigimos a la línea muerta, donde sereno se encontraba el Mentor FAU 635. Detalladamente me explicó todos los procedimientos en tierra, como así también los principales a tomar en vuelo.

Paracaídas, casco y arneses trabados, estaba todo listo; de pronto me encontraba en cabecera de pista y sabía que en segundos mi sueño se haría realidad. Decolamos con rumbo norte hacia el Sector 2 (que abarca entre otras el balneario de Atlántida).

No me daban los ojos para mirar a todos lados, cuando de repente un viraje escarpado me apretó contra el asiento. El Instructor siempre atento me preguntaba constantemente como me sentía, al responderle satisfactoriamente, comenzó con toda



El Asp. Pablo Machado en plena realización de su primer vuelo en la Escuela.

una serie de acrobacias con las que de repente quedé colgado de los arneses, fue una sensación inigualable, difícil de contar. Miraba los relojes y nos indicaban que íbamos a 4000 pies. Tomó como punto de referencia la Ruta Interbalnearia y comenzó una serie acrobática, era fantástico observar desde arriba la costa y sentir la sensación de vacío y seguridad que nos brindaba el avión.

Así pasó la hora y volvimos a la Escuela pudiendo admirarla también por primera vez desde lo alto, antes del aterrizaje.

Luego ya en tierra hablando con mis compañeros comprendí que no era el único que había volado esa tarde, que todos ellos estaban conmigo y lo están porque todos tenemos la misma meta y seguimos el mismo y alado camino.

El Asp. Pablo Machado logró volar gracias al 1º premio obtenido en el Concurso de Seguridad de Vuelo organizado por la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento del Instituto.

Cooperativa de las Fuerzas Armadas



- Pueden ser Socios de Cofa's los Sres. Oficiales en Actividad o Retiro.
 - Planes de Venta: Descuentos Contado Efectivo, Pago Diferido, Créditos.
 - Envios a domicilio a todo Montevideo y al interior por la agencia que usted decida.
 - Supermercado, Electrodomésticos, Bicicletas, Motos, Herramientas, Juguetería, Audio y Video, Prendas de vestir, Perfumería y Restaurant.
- Cofa's es mucho más ...

CASA CENTRAL Y SUCURSALES
32 AÑOS A SU SERVICIO

COLONIA Y ACEVEDO DIAZ

TEL: 409.64.21
E-MAIL: COFAS@ADINET.COM.UY

FAX: 400.14.67
INTERNET: WWW.MULTI.COM.UY

El Acorazado

Un tema marítimo en una publicación aeronáutica puede resultar un tanto sorprendente. Pero el acorazado es un pretexto para hablar de otras cosas. Un hilo conductor de utopías que recorre cincuenta años y que nos sigue excitando como cuando éramos niños. Un mito que nos permite emociones tan intensas como la primera salida "solo".

Mi abuelo murió cuando yo tenía siete años.

Antes de irse me dejó como regalo un barco. En realidad una torre quemada y herrumbrosa que desde el Cerro de Montevideo veía emerger desde las aguas del río. Habíamos planeado llegar en bote. Yo entraría por una escotilla semi-abierta al costado del enorme reflector y por allí al vientre del acorazado. Pero no hubo tiempo. Con mi abuelo se fueron los largavistas que reclamó mi tío Héctor, el cruce de la bahía y las idas al Cerro.

Una tarde, con el pretexto de ir a casa de mi tía, empecé mi peregrinaje por la costa. Desde el muelle Mántaras hasta Punta Yeguas, La Colorada y Pajas Blancas no hubo pescador al que no preguntara por el barco. Mientras tanto pasaron los años. La torre se fue hundiendo cada vez más y un día solo quedó la boya indicando el lugar. En días de gran bajante, apenas se veía la lejana restinga. Trampa mortal para más de un pesquero que perdiera su rumbo. Se sumaron tragedias. Casi una maldición para los que se atrevieran con el pecio. Desde los buzos ingleses desaparecidos entre los restos, hasta los buzos griegos que se



El "Admiral Graf - Spee" en el puerto de Montevideo 15/12/39

llevó el mar después de haber realizado tareas de desguace. Por mucho tiempo no se habló del barco, salvo en la conmemoración de las acciones de la Batalla del Río de la Plata (Dic. 13, 1939).

Desde la azotea de mi casa en Reducto, limitado por mi infancia, veía por la noche la lejana farola del Cerro rasgando intermitentemente el mar e imaginaba la castigada estructura de la torre iluminarse fantasmal.

De día acompañaba a los aviones volando hacia el oeste, sobre todo en fechas patrias cuando el Mustang y AT-6 me hacían trepar descontrolado por la higuera hasta el techo. Porque mi abuelo también me regaló los aviones. Ligaban dos extremos de mi fantasía los fugaces "cazas" y el acorazado esperándome inmóvil.

Pero todos mis intentos infantiles y adolescentes por llegar a él resultaron infructuosos.

Mi destino en el Grupo 2, hoy escuadrón de caza N°2, me dio por fin la oportunidad. Las misiones en vuelo bajo al Este pretextaban al regreso un pequeño desvío a la altura de Pajas Blancas. Desde allí hasta la boya del "Spee" eran unos pocos segundos. Sin embargo, la velocidad del T-33, las luces rojas de los tanques vacíos y la inquietud lógica por mi pequeña indisciplina me impidieron una y otra vez, ver algo más que boyas y pesqueros.

Una tarde desapacible y gris del año 90, presagiando tormenta, decolamos de Melilla con el Mayor C. Nos metimos en el mar frente a un horizonte neblinoso. Dejamos atrás el Cerro y poco después virábamos sobre la boya. El

El "Admiral Graf - Spee" ardiendo un día después del hundimiento. Se destaca la torre Proel intacta con sus cañones de 280 mm. (a la izq.) y los cañones de 150 mm., a 4 por banda (en el extremo y centro)





La boya del "Graf - Spee" tomada desde la "Ya - Ba" el 8 de mayo de 1997

ar de aceite nos permitía una visibilidad inmejorable. Comenzaba llover. Debíamos regresar con una nueva frustración. De pronto o ví. Imperceptiblemente marcada la borda del acorazado, formaba un extendido arco sobre el fondo barroso del río. Diez mil toneladas de acero parecían atraernos. En la frágil cabina el Cessna, mucho menos potente que los dos "Arado" que llevaba el "Spee", me sentí indefenso. La lluvia corría por el plexiglass. Regresamos buscando la tranquilizante línea de la costa.

El 2 de noviembre de 1996, día de los difuntos, amaneció con ligera bruma y mar algo agitado. No era un día ideal para una incursión en pulmón libre en el "Graf-Spee", sin embargo alimos con idea de fondear en el "Calpean Star" esperar por una mejora del tiempo. El "Calpean Star" se encuentra a mitad de camino entre el Club Pescadores de Montevideo y el "Spee" ofrece condiciones de seguridad mayores en la táctica de buceo en barcos hundidos, ya que su casco y casillería están enteros. De su obra muerta sobresalen dos grandes mástiles junto a los cuales nos sumergíamos recorriendo toda su cubierta.

El Dr. Juan Carlos Laffitte y yo formábamos la tripulación de la "Yabá", una embarcación tipo Fiordo de 4 mts. De eslora impulsada por un motor de 25 HP. Al llegar al "Caldean" decidimos continuar al "Spee" cuya boya empujeada por la distancia divisamos pocos minutos después. Una serie de coincidencias que podían atribuirse a nuestra sensibilidad particular, corrían cada vez que nos acercábamos al área del hundimiento. El 11 de Junio de 1996 el motor se detuvo y la corriente nos llevó sobre la boya que oscilaba

peligrosamente, en una mar gruesa, cerca de nuestro bote. A último momento, un remo utilizado a manera de lanza evitó la colisión.

Siempre intuía, a pesar de no verlo, cuando estábamos sobre el acorazado. En esta oportunidad, con el mar crecido y ligeramente picado, equipado solo con patas de rana y máscara, nuestras posibilidades de inmersión se limitaban. Fondeamos. Laffitte se puso a pescar. Sentado en la proa con las piernas colgando yo esperaba por alguna señal del barco. De pronto ocurrió. La bruma se disipó rápidamente y el mar de color barro comenzó a aclararse. Un fuerte olor a combustible pesado, fuel-oil o gas-oil, nos invadió. A pesar de los años transcurridos, el acorazado sigue sangrando. Laffitte dejó de pescar. El agua tornábase transparente. Y entonces lo vimos. Una enorme mancha oscura se extendía debajo del bote y el agua espejeaba donde los hierros parecían estar casi en la superficie.

Tuve un ligero vértigo y sensación de abismo. La voz de Laffitte, dándome ánimo, me sacó de mi estupor. Me calcé lentamente las patas de rana y tomado provisoriamente de un cabo, me arrojé al agua. Cuando me desprendí del bote, la corriente

me arrastró tensando la cuerda. Después todo ocurrió sin tiempo para pensarlo. Laffitte levantó el ancla, prendió el motor y enfiló hacia la restinga espumeante. Arrastrado a manera de "sky" sentí el contacto rugoso del hierro cubierto de caracolillos. En rápida maniobra cortó motor y yo quedé abrazado al acorazado. Sin embargo, no pudo evitar que la "Yabá" golpeará contra los restos. Un intercambio de miradas de pánico. Pero no había pasado nada. Poco más podíamos hacer ese día debido a la fuerte correntada. Tomamos fotos y regresamos.

No resultaba fácil encontrar voluntarios que me llevaran al "Spee". Mi larga prédica de años en el Club solo había convencido a dos amigos que compartían mi entusiasmo y las incursiones de buceo se espaciaban mucho. Sin embargo, lentamente, el lugar nos fue resultando familiar y aprendimos a tomar referencias para saber sobre qué parte de la cubierta nos encontrábamos. Sin eco-sonda, la boya y los puntos sobresalientes de la costa eran nuestra única ayuda.

En marzo del 97
estábamos

Los mástiles del "Calpean Star", visibles desde la costa, forman parte del paisaje montevidiano desde que fuera embicado en el año 1961





Arriba: La "Ya-Ba" fondeada sobre la cubierta del "Graf - Spee" al fondo la boya que señala la zona del hundimiento.

Derecha: Un recuerdo del acorazado...

nuevamente allí. A punto de sumergirme observamos una embarcación que saliendo del puerto dejaba el seguro andarivel del canal y se dirigía hacia nosotros. Minutos después fondeaba a unos cincuenta metros de la "Yabá". La actividad en cubierta no dejaba dudas de que se trataba de una operación de buceo. No menos de quince personas, buzos y tripulación, a la que se sumaba gran cantidad de equipo que incluía un gomón, lo hacía evidente.

Mientras nos mecíamos expectantes, un sentimiento de aflicción se apoderó de mi ánimo. Siempre había considerado el lugar como de mi absoluta propiedad, en todo caso solo compartido por los buzos que me precedieron. Un vínculo casi humano me unía con el acorazado. Se levantaba viento. El remolcador podía quedarse, nosotros no.

El 26 de marzo de 1997 vimos pasar desde el muelle del Club la grúa de la Administración Nacional de Puertos, iban por un cañón del "Spee". Todo el día trabajaron para obtener el

El "Graf - Spee" hundiéndose a principios de 1940



despojo. Después, las declaraciones que desconocían la historia Francis Pope no fue el primer submarinista inglés en pisar la cubierta del "Spee". Ni siquiera el tercero. Desde mi obligatoria anonimato guardé silencio.

El despojo, depositado en el puerto capitalino, motivó los encuentros habituales entre alemanes e ingleses y las manifestaciones protocolares de amistad fraterna. Los viejos montevideanos contaron a sus nietos historias no siempre fidedignas y los diarios confundieron fechas y acontecimientos. Para el 8 de mayo de 1997 todo había vuelto a la calma.

Ese día navegábamos sobre el acorazado tratando de asegurar un cabo contra la cubierta. El mar amarronado permitía sin

embargo una relativa visibilidad. De pronto el rozón se afirmó bajo la superficie y detuvo el bote. Mientras Laffitte me ayudaba con los tanques yo miraba la cuerda tensa por donde descendería. Me sobrecogió la distancia de la costa y la pequeñez de nuestro bote flotando sobre diez mil toneladas de acero. Me tiré de espaldas, tomé la cuerda y

empecé el descenso. Una claridad sepia me rodeaba. Súbitamente el fondo se oscureció. A pesar de no distinguir nada sabía que "eso" era la superestructura del "Graf-Spee".

Estiré el brazo para tocarlo, pero debía descender todavía unos metros. Cuando todo se oscureció distinguí las puntas rojas del rozón enganchado en la cubierta y me aferré a él. Levanté la cabeza. A mi derecha y ligeramente por encima de mí, un cañón de 150 mm se destacaba nítidamente en la penumbra sepia. Lo recorrí a horcajadas desde el cierre a la boca. La visibilidad era de unos tres metros. Más allá un paisaje difuso de grandes estructuras.

Volví a la superficie en tres oportunidades. En la última inmersión ví largas líneas de pesca enganchadas en los hierros. Me detuve en la base del cañón y con ayuda de una barreta recogí, no sin esfuerzo, dos pequeños recuerdos. Se terminaba el aire. Ascendía distendido cuando me sorprendió un fuerte golpe de mi tanque contra una gruesa chapa blindada que no había visto. El acorazado me consentía pero me recomendaba precaución. Regresábamos exultantes. A la máxima velocidad que permitía el motor de 25 H.P hicimos tres pasajes bajos sobre los muelles.

Atracamos. Caminaba por el muelle con el apretado traje de neopreno y mis largas patas de rana bajo el brazo izquierdo. Por un momento fueron el peso del casco, rumbo a "Operaciones" y mi "anti-G" ceñido que nos distinguía del resto de los pilotos. Miré a la "Yabá" que flotaba en el agua apacible y solo ví la estilizada silueta del 204 esperando por la próxima misión de caza

La Chalina Blanca

Parado firme mientras los oficiales instructores colocaban las medias alas a los Cadetes de 2º Año en el Aniversario de la Escuela me puse a pensar de cómo el tiempo había pasado, lo rápido o lo lento aún no lo sé; pero pasó. Por ello decidí escribir esta historia. Y sí... es una historia que abarca cuatro años y en donde muchas cosas han sucedido.

El Sol molestaba y entrecerré los ojos, y esto me llevó de inmediato y vertiginosamente por un paseo a lo largo de mi galería de recuerdos. Recuerdos éstos que almacenan vivencias de cuatro años de Escuela, y lo que es más significativo, 4 años de vida, de mi vida.

¡Por Dios que han pasado cosas!. Y que cierto es que se aprende de todo aquí dentro. Quienes así lo hayan vivido me darán la razón, porque es de advertir que esas vivencias no han sido muchas veces (algunos dirían "prácticamente todas") como lo hubiéramos deseado. Se renuncia a las cosas y personas más preciadas, valoradas y queridas y sólo nos damos cuenta cuando ya están lejos. Amado Nervo decía: "...la felicidad es como la neblina ligera, cuando estamos dentro de ella no la vemos".

Así, el "saber bajar la cabeza, respirar hondo y aguantar" se vuelve la receta básica de supervivencia aquí.

Pero otras veces volvemos a flaquear en momentos muy duros en que la Escuela parece presentarnos nuevas y cada vez más duras situaciones, todo parece adrede pero en realidad no lo es (¿o sí?). Forja en algunos, nuevos ideales y conductas y en otros, los fortalece. Allí es donde se pone a prueba esa resistencia y abnegación frente a lo difícil. Se ve uno obligado, si sólo no ha podido resolverlo, a pedir consejos y no obrar enfurecidos. Eso es esencial. Dos cosas: los consejos son sencillamente a nuestros padres, familiares amigos o a esos quince hermanos que encontré en 1994 y que desde entonces no hemos dejado de reír, de sufrir, de pelear... de llorar. Porque la ira provoca lágrimas... de impotencia, la felicidad también lo hace de emoción, un pasaje bajo nos eriza y nos hace temblar, y lo demuestra por que no con un llanto enmudecido. Que importante es reconocerlo, no ocultar nuestras lágrimas resulta ser también un buen remedio.

Ahora, este cuerpo que ahora se calcina dentro del uniforme de parada, ha sabido sentir, por el contrario, situaciones tan exclusivas que pocos comprenden. Nos emocionamos en casos exclusivamente UNICOS que sólo la Escuela sabe darnos. Pensando, recapitulando, me doy cuenta que son más de los que yo creía.

El uniforme, el espadín, la media ala que sobre nuestros corazones nos inmortaliza como hombres del aire. El primer puntapié del Instructor de T-41, ese padre que hizo de uno nada menos que un aviador; parecerá irónico y loco a la vez pero es el puntapié más simbólico y agradable que uno pueda recibir en su vida. Luego el lanzamiento al pozo de aceite que culmina de esa

forma con el bautismo del primer vuelo solo.

Sólo aquellos que lloraron, gritaron y enloquecieron cuando la TECU rugía buscando las 60 comprenderán lo que les digo. Esa sensación de dominio absoluto de una aeronave y responsable único de la misma y de uno mismo es de los premios más bellos que la Escuela me dió. Aquel 6 de mayo de 1996 quedará para siempre grabado en mi mente, y se ha transformado en una especie de feriado personal.

Desde la formación observo al oficial en mono de vuelo que coordinará el pasaje bajo de la formación cuando estemos pasando justo por el palco; recuerdo entonces la forma tan peculiar cuando nos lo entregaron, los nervios de los Test de Operaciones siempre tan fantasmagóricos y amenazantes. Las primeras clases de acrobacia cuando los Instructores nos explicaban las piruetas y como por dentro pensábamos: ¿será muy difícil?. Pero que mejor respuesta que el Instructor cuando nos felicita en las primeras horas por lo rápido que aprendemos y nos premia con los primeros toneau o loopings. El planeta al que estamos siempre pegados se da vuelta... y vuelta y... eso ¿qué es?... que raro que me siento: "¡es la fuerza G, no te preocupes!" me dice por los auriculares del casco.

A lo lejos mientras el Mayor ordena al hombro -porque el desfile está por empezar- siento el zumbido de los motores de los T-34 en formación en rombo. Algunos dicen que ya están viejos, puede ser, ¡pero suenan bárbaro!. Me pregunto quien estará de guía, de farolito, y quienes serán los laderos en "ciega". No sé en cual de los cuatro, pero mi "instru" está allá arriba: ¡¡eduque mi teniente!!.. Y hablando de formación, esa sí que fue una fase linda, el sudor que brotaba de partes increíbles de nuestro cuerpo, saltaba con más fuerza aún cuando no podíamos controlar el avión... ¿por qué te moverás tanto? (y lo maldigo). Se va para arribaaaa... ahora para abaaaaajo, para la dereeecha y para la izquiee... me pregunto entonces: ¿no será el guía el que se esta moviendo, porque tiene que ser el ladero?. Pero no, resulta que sí éramos nosotros y lo reconocemos cuando desde el avión guía el instructor nos pregunta (por señas) si esta todo bien mientras bordeamos la línea de costa y saludamos a Atlántida. ¿Y si está en el otro avión, quién va atrás en la cabina del mío?. Nadie... porque estoy volando solo en formación. El pasaje por la Escuela y la manchita celeste de las camisas son mis compañeros que están por ver al primero de nosotros pasar bajo por encima de sus cabezas. El agua de la piscina que me moja y entonces pienso porque no me tiran ahora que estoy muerto de calor. Pero basta ya, viene la recta final, son solo 150 metros que deben salir de maravilla. ¡Cuántos uniformes y rayitas doradas! y pensar que el Miércoles es la prueba del mío allá en el centro.

Hoy, cuando escribí esto, estaban faltando 27 días para el 17 de diciembre, para cuando salga la revista, faltarán muchos

menos (¿cuántos serán?). La Escuela allí sí viste sus galas para brindarnos quizás el momento más feliz para cada uno de los que -sobre las manchitas de pintura equidistantes unas de otras- nos encontramos parados frente a las autoridades y familiares queridos. No me lo imagino, es decir, no puedo verme aún allí, parado, jurándole a mi país y esforzándome por no soltar un grito cuando desde la nada, los A-37 ensordezcan a la multitud.

Después vendría el desfile que nos lleva a nosotros al ómnibus donde me cambio para la demostración aérea. Sobre mi cuello acomodo, ya en la cabecera, la chalina blanca antes que el mecánico me entregue el avión.

¡Que emoción, y aún no lo creo!. Pero sí, estamos allí prontos para demostrar lo que hemos aprendido y por lo que hemos luchado. Y somos sólo el resto de mis compañeros y yo. Luego de la demostración, bajaríamos sabiendo que seremos una de las últimas tandas en volar al "viejo" del Mentor, tendríamos el saludo final del Presidente antes de hacer romper filas y después sí... todo habrá acabado (¿o recién empezado?). Pensándolo bien, lo tengo más imaginado de lo que yo mismo pensaba.

- ¡¡Vista a la derechaaaa.... MAR!! -aúllo el Capitán
Sólo ahí, mientras la mirada apunta los 45° grados reglamentarios

a la autoridad, me doy cuenta de algo que realmente me saca por dentro: ¡ESTOY HACIENDO MI ULTIMO PASAJE CON EL UNIFORME DE LA ESCUELA! y la banda se mete to en mis oídos, la misma que a lo largo de estos cuatro años le sabido "llevar el paso".

Me lo quité como si nada, porque las despedidas no me gust mucho, y ésta tenía más bien un carácter simbólico demasiado profundo. Lo guardé debajo de la funda y allí quedó.

Luego le pedí a un Aspirante la llave del cuarto de Revista ALA "tengo que escribir una historia muy especial en la computadora le dije.

- ¿Qué es, de qué se trata?

- Es sorpresa... igual lo voy a hacer después de comer -le dije

Antes de cerrar el ropero dejé la llave sobre el manto de tela cual llamó mi atención al tacto. Lisa, inocente. Al verla vi blancura, su pureza; allí... esperando estos veintitantos días q faltan se encontraba acobijando a las llaves de ese cuarto t especial, nada menos... que la chalina blanca.

CBO. HIRIO. EDUARDO SASSÓN

RAI

REPRESENTACIÓN PARA
LAS AMERICAS
OFICINA DE MONTEVIDEO

18 de Julio 1044 - 11110 Montevideo - Uruguay

Tel: 902 04 81 - 902 11 39 - 902 11 40 - Fax: 902 10 89 - Telex: 22450 RAI MVD UY

Compañía de Omnibus Pando S.A.

C.O.P.S.A.



Informes de Servicios a
Maldonado, Punta del Este
y Piriápolis.
Terminal Tres Cruces, locales 9
y 10. TEL. 481521 - 413094 -
486668.

Informes de Servicios a
todo el departamento de
Canelones.
Terminal Galicia y Río Branco.
TEL. 925544 - (Reservas de
asientos para Costa de Oro y
otros destinos).

PEDRO GAVA

negocios inmobiliarios

Rambla y Zufriateguy
PIRIAPOLIS

Telefax (043) 23119
23663

Operaciones en el Aeropuerto de "El Jagüel"



Al igual que en 1996 la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento realizó un despliegue de sus aeronaves en el

Aeropuerto de "El Jagüel" ubicado aproximadamente a dos kilómetros de Punta del Este.

El año pasado además tuvo como principal motivo los acondicionamientos de la pista 01-19 del Instituto lo cual obligó a buscar un lugar que cumpliera con los requisitos de seguridad terrestre y aérea y sin vacilar se eligió a nuestro mejor balneario.

Este año, las operaciones se llevaron a cabo en los últimos 5 días del mes de Octubre, dedicados de lleno al vuelo práctico.

Las jornadas resultaron maravillosas lo que permitió el cumplimiento magnífico de los vuelos de repaso de acrobacia y formación con los que se debía cumplir. Cabe destacar que estos ejercicios ayudan principalmente al cadete, en proceso de aprendizaje, a ampliar su "visión de vuelo"; es decir, no es aconsejable acostumbrarse a volar siempre sobre el mismo lugar o aterrizar siempre en su pista; ya que cada una esconde una sorpresa y presenta dificultades diferentes. En el caso de la pista de "El Jagüel" notamos como los árboles que bordean media pista de ambos lados y una de las cabeceras, provocaban que el avión sufriera los efectos del viento a su paso por los mismos cuando enfrentaba FINAL. El aterrizaje se transformaba más crítico que de costumbre pero después de unos consejos muy útiles se transformaba en un truco más para aplicar cuando sintiéramos esos efectos.

La pista también era más angosta lo que nos llevaba a "quebrar el planeo" un poco más alto de lo normal. Error que fue también subsanado por los Instructores que nos advirtieron sobre el caso.

Por la tarde, la actividad se detenía y nosotros, divididos

en esos 5 días en dos tandas de seis, compartíamos las horas charlando con el Oficial que se quedaba con nosotros. Escuchábamos sus consejos, anécdotas de vuelo vividas así como también se plantearon verdaderos dilemas que sirvieron para plantear una sana discusión demostrando y aplicando los conocimientos adquiridos.

Lo que estuvo fuera de programa fue la visita de un avión norteamericano FALCON (tiene en general la forma de un avión mediano para ejecutivos). En esas horas libres fuimos a charlar con sus dos pilotos justo en el momento que el avión estaba conectado con la planta de poder lo que permitía ver al panel - c o m p l e t a m e n t e

digital- iluminado.

Nos invitaron a subir al avión, así como también a sentarnos en la cabina cuyo lujo y confort nos dejaron boquiabiertos. Su destino era Nueva York, con previa escala en Brasilia y cuando hablamos con ellos faltaban unas horas para el despegue.



Eso también es lo que se busca, introducirse de a poquito en ese mundo, conocer nuevos horizontes, por ahora muy lejanos, es cierto; pero reales y a la mano de todos dentro de unos pocos años.

Llegó el día de la despedida, se acondicionó todo para el regreso y cada una de las aeronaves que habían estado allí durante la semana despidieron a Punta del Este y a "El Jagüel" con sus pasajes bajos que les daban las gracias por el cálido recibimiento. Nosotros felices por haber cumplido la misión satisfactoriamente y regresar a los cielos de la Escuela que ya nos debía de estar extrañando.

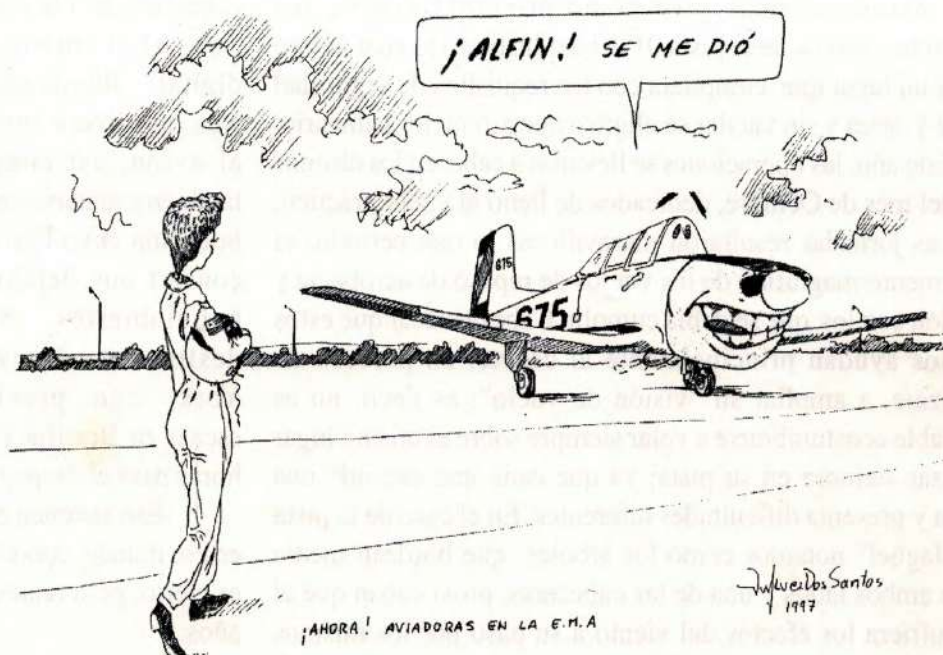
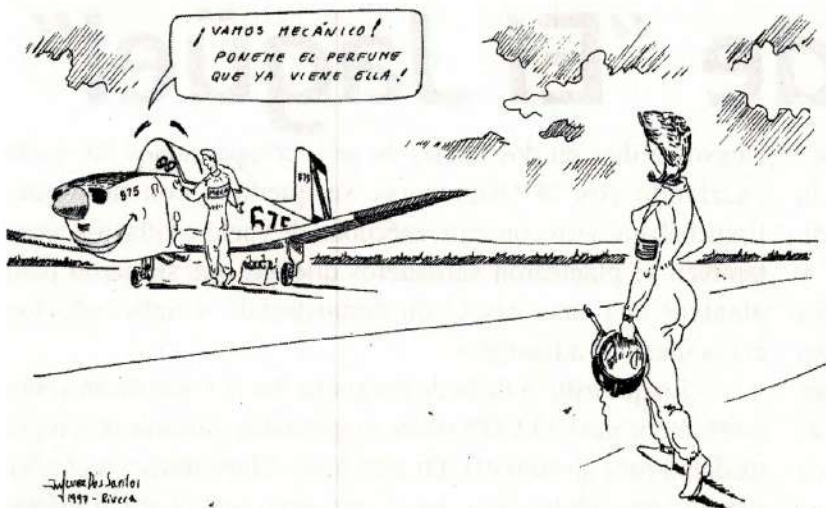
Punta del Este... ¡nos volveremos a ver!.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSÓN



Av. 8 de Octubre 2325 c/Colonia
Tels. 401 60 20 - 400 19 47 - 408 71 05

Sucursal Carrasco
Av. Arocena 1571
Galería Roma L. 021
Tel. 600 74 22



Viaje de Instrucción de Fin de Año 1997 - Chile

La promoción 1997 tuvo como "premio" de fin de año el Viaje de Instrucción y este año el destino fue un hermoso país como lo es Chile. De esa manera nos preparábamos para vivir una de las semanas más estupendas de nuestro pasaje por el Instituto. Pronto nos notaríamos costumbres diferentes, y formas de pensar muy desiguales a las nuestras.

La delegación estaba integrada por el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, el Jefe del Cuerpo de Alumnos así como también de los Jefes del Curso Profesional y Preparatorio y los 16 cadetes de 3º año.

Partimos un DOMINGO 19 en una mañana soleada decolamos desde el Aeropuerto Internacional de Carrasco a las 08:30 horas en un Fokker F-27 matriculado FAU 561. Luego del despegue y después de una media hora de vuelo sobrevolamos (entre otros lugares

una espera de 1 hora y media. Llamó la atención, desde lo alto, el terreno excesivamente seco que se apreciaba desde las ventanillas de nuestro avión.

Aterrizamos en el Aeropuerto Internacional de Chile a las 15:30 horas después de haber cruzado por casi veinte minutos la hermosa Cordillera. Allí fuimos recibidos por las autoridades militares chilenas de la Escuela de Aviación, Embajadores, el Agregado Aeronáutico en la Embajada de Chile, Cnel. (Av.) S. González; y los cadetes de la Escuela de Aviación Sub-Brigadier Rodrigo Retamales y Leonardo Mora.

De allí nos dirigimos hacia la Escuela de Aviación de Chile "Manuel Avalos Prado" donde nos instalamos en cómodas y espaciosas piezas con capacidad máxima de seis personas provistas de roperos independientes para los integrantes del mismo.

Por la tarde tuvimos horario libre sin hora de regreso, aprovechamos entonces para ir a almorzar a un Shopping de la capital y realizar las primeras compras del viaje. Después de la cena en el mismo Shopping, fuimos hasta un Pub con



música en vivo y ambientado para todos aquellos deseosos de ir a tomar un trago. Un integrante de la delegación uruguaya fue invitado a cantar al público allí presente y se pasaron momentos muy agradables no sólo para nosotros sino para el público chileno que nos transmitió- por intermedio del Encargado del lugar- el agradecimiento por haberlos hecho pasar un tan grato momento. También nos sirvió a nosotros para confraternizar y conocernos más con los dos cadetes chilenos que nos estaban acompañando.

El LUNES 20 la delegación uruguaya (incluidos los Señores Oficiales



Los Oficiales de nuestra Delegación en la visita que realizamos a las Bodegas y Viñedos "Concha y Toro"

característicos) el Aeropuerto de Ezeiza desde donde pudimos ver el despliegue de aeronaves de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Estos aviones se encontraban en ese entonces en misión de apoyo al Presidente de los Estados Unidos que se hallaba allí de gira.

A las 11:50 arribamos a Mendoza ("La ciudad del Vino") donde realizamos

La Delegación en el Cerro Colorado, donde más de uno demostró su habilidad "innata" para esquiar...





La Delegación en el Edificio Comando de la Escuela de Aviación "Manuel Avalos Prado", luego de una charla sobre la Fuerza Aérea Chilena

que nos acompañaban) presenció un ejercicio de "Infantería" (para nosotros una Parada Militar) que consistió en unas palabras de bienvenida del Director de dicho Instituto a nuestra delegación y a la de la Fuerza Aérea Brasileira que también se encontraba allí de visita. Hubo posteriormente un desfile terrestre en nuestro honor no sólo por parte del Cuerpo de Alumnos sino también de la Banda de Músicos (que esta integrada, una parte, por Cadetes).

A las 10:00 horas recorrimos la Sala Histórica de la Escuela de Aviación donde descansan verdaderas reliquias de profundo significado histórico para la Aviación chilena. Firmamos más tarde en una sala acondicionada para tal ocasión, un libro que inmortaliza quien haya visitado las salas de ese lugar.

Sobre las 11:00 horas de aquella mañana la Escuadrilla de Alta Acrobacia

"Halcones" homenajeó a los dos países que visitaban la Escuela de Aviación a través de una rutina que duró casi 40 minutos y en donde -como su lema así lo dice- supieron demostrar la capacidad y habilidad de los pilotos de la Fuerza Aérea Chilena.

Al mediodía el Jefe de Cuerpo dirigió la recorrida a las distintas instalaciones que allí cumplen diversas funciones. Los pabellones de Estudios con sus laboratorios, salones de impecable distribución mobiliaria, la sala de

Informática provista de nada menos que de 30 aparatos todos con programas WINDOWS 95 (con conexión a Internet inclusive), los patios con cantinas distribuidas y atendidas por los propios cadetes chilenos, la Biblioteca, etc.; recorrimos el inmenso gimnasio con 3 canchas de

Un Hawker Siddeley Harrier GR MK3, uno de los atractivos del Museo Aeronáutico de Chile

Basketball ubicadas paralelamente en la planchada principal.

Por la tarde seguimos nuestras recorridas por Shoppings y otros lugares característicos de la ciudad trasandina. Cerca de las 22:00 horas fuimos hasta la casa del Agregado Aeronáutico en Chile y tuvimos una cena informal donde el cumpleaños de uno de nosotros fue festejado con entusiasmo y mucha alegría

Al otro día (MARTES 21) a las 08:30 horas partimos con rumbo hacia Colorado, picos nevados habitados en ciertos lugares. Un club de la Fuerza Aérea Chilena allí se yergue para albergar por una módica suma monetaria a todos aquellos Oficiales que deseen pasar una semana de vacaciones o alguna celebración privada especial.



Disfrutamos una vista espectacular de la cordillera...

Por la tarde emprendimos el regreso y luego de la cena en la Escuela, nos dirigimos hacia el centro mismo de Santiago donde uno de los cadetes chilenos y de forma majestuosa improvisó en el momento la historia desde sus orígenes de su país, su población (los indios Mapuches) etc. En dicha visita conocimos la casa de héroe chileno Bernardo O'Higgins visitamos un típico lugar llamado "El Pueblito" donde -según nos contaron- se celebran todos los actos conmemorativos del Día de la Independencia de ese país, la Casa de la Moneda también fue punto de admiración destacándose el hecho de que en esa edificación trabaja diariamente e



propio presidente de Chile, Dr. Eduardo Frey. Antes de volver hacia la Escuela, caminamos por las avenidas principales de la ciudad que minuto a minuto nos deleitaba con su actividad nocturna incansable.

Por la mañana del **MIÉRCOLES 22** salimos hacia Viña del Mar, conocimos Valparaíso para luego sí, de lleno, conocer el majestuoso espectáculo que esta ciudad turística ofrece. Recorrimos sus playas, el centro, las plazas artesanales, etc.

En la noche se realizó la presentación oficial de la Delegación Uruguaya (en su totalidad) ante el Agregado Aeronáutico a la Embajada de Chile quien cordialmente había propuesto una invitación y abrir de esa manera las puertas de su hogar.

El **JUEVES 23** partimos hacia el Museo Aeronáutico de Chile, visitamos la ENAER donde se nos mostró uno de los últimos modelos de planeadores que existen hoy en día. Estuvimos con los pilotos de la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" con quienes charlamos largamente luego de que éstos nos hicieran una pequeña presentación a través de un



Tuvimos el placer de disfrutar vuelos en formación en los T-35 Pillán

video publicitario de su Escuadrilla.

Después del almuerzo en la Escuela de Aviación fuimos trasladados hasta la Viña de Concha y Toro donde fuimos agasajados, y guiados por el señor Antonio Sifri. Este verdadero erudito en lo que a vitivinicultura se refiere tenía en su excelente curriculum el hecho de haber prestado servicios en la Fuerza Aérea de Chile hasta el grado de Coronel Aviador. Nos enseñó sus bosques, la viña en sí y el momento más colosal fue el de la visita de las bodegas en donde vinos añejos descansan desde hace décadas. El famoso "Casillero del Diablo" enigmático lugar donde en 1847 el mismo Señor Concha & Toro albergaba sus vinos y anunciaba a

viva voz que éstos estaban custodiados por el Diablo atemorizando a todos aquellos que osaran robárselos. Por último se nos abrieron -en exclusiva- las puertas de un museo cuyo valor promedio de cada pieza, mueble o

cuadro que allí descansan alcanzan cifras inimaginables. El valor histórico que encierran las antiguas piezas provoca admiración y el máximo respeto por quien los mire.

El día de la dura despedida había llegado, ya estábamos en aquel **VIERNES 24** cuyo retorno estaba estipulado para la mañana. Luego de una despedida oral de las delegaciones,

momentos de sincera emoción se vivieron ya que el momento de decir "adiós" había llegado.

Decolamos a las 16:45 llenos de alegrías, de nuevos conocimientos adquiridos, de experiencias únicas vividas pero con la tristeza de dejar atrás un bello y hermoso país como lo supo ser (y demostrar) Chile.

Nuestro arribo al Aeropuerto Internacional de Carrasco fue aproximadamente a las 20:40 horas. Llegaba así a su fin el Viaje de Instrucción de Fin de Año de la Escuela Militar de Aeronáutica, promoción 1997.

Los días pasaron muy rápido, es cierto, pero los recuerdos, las amistades formadas y fundamentalmente los nuevos conceptos profesionales adquiridos serán recordados sin duda por cada uno de nosotros. Oportunidades como la que Escuela nos brindó no se dan siempre y supimos aprovecharla no sólo desde el punto de vista turístico sino como mencionábamos anteriormente, desde un panorama que abrió en nosotros nuevos aspectos que desconocíamos y que a partir de ahora pueden ser aplicados en un futuro que nos verá integrando el cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSÓN

OSCAR

Estiré mi brazo y el gran aparato se detuvo.

Con armónica uniformidad -que la considero un tanto universal y antiquísima- los pasajeros miraban todos hacia adelante. ¿Por qué será?, ¿por qué no pueden estar desordenados o en círculos, o...?

En fin, es suficiente, acaban de descubrir las “interesantes” ideas que circulan dentro de la gorra de un Cadete cuando parte a la Escuela en ómnibus.

Le guste a uno o no, ¡cómo llama la atención en el largo corredor!; peor aún cuando ya sentado lo siguen observando asombrados, perplejos, ¿espantados?. Obsevo al chofer que por su espejo me mira atento por debajo de sus cejas blancas y recibo su comprensión; por último, su leve sonrisa -que surca en su rostro cientos de arrugas- me ayuda a tranquilizarme.

El viaje ha comenzado, en 50 minutos estaré en la Escuela (espero). Es Lunes por la mañana y tengo autorizado a presentarme en una hora. Soy de las pocas cabezas que aún continúan erguidas en el ruidoso vehículo. Es increíble pero en un semáforo en rojo otros dos ómnibus nos han dejado en el medio, el de la derecha va a el Pinar y el de la izquierda... no alcanzo a leer; el punto es que son nuevos, ¡¡nuevos!! no como esta... cosa con ruedas.

En aquella parada subieron dos personas, un anciano y una niña. El primero cuando me vió cambió su rostro y se dirigió sin disimulo alguno a mi asiento contiguo.

- No esperaba encontrarte aquí, hijo.

Lo miré de inmediato pero él continuaba mirando “recto al frente”. Luego, con envidiable tranquilidad tornó su mirada y sus ojos grises me dejaron atónito, jamás había visto unos así.

Señalándome el pecho con el dedo y bajando la cabeza inocentemente le pregunte:

- Disculpe... -me seguía mirando- ¿me ha hablado usted?.

- Claro que lo he hecho -respondió y estirando su mano siguió- me llamo Oscar.

Aunque de sus labios se escucho más bien un “Oshcar” continué observándolo fijamente aunque era su mirada la que dominaba. Estrechamos nuestras manos percatándome al instante que en ella habían muchos años de vida y de trabajo, de trabajo “en serio”. Supongo que él habría notada la ausencia de lo primero al menos en las mías.

- Y bien -continuó- ¿cómo te llamas tú?.

- EMAnuel

- Bello nombre hijo... como mi padre -sus ojos bajaron y fijos en el piso fueron tapados por el manto de pestañas color nieve.

No había dejado de observarlo, pelo blanco pero corto, nariz fina, delicada pero sometida por los años; mejillas que juguetonas se escondían en miles de grietas. Sus manos lo decían todo. Y no dejaban de sostener un pequeño bolso.

Siguió pensativo y esta vez fuí yo quien rompió el fúnebre silencio pero con la frase más descolocadora:

- Lindo día Oscar, ¿no?.

- Voy a trabajar -continuó entendiendo que necesitaba ayuda urgente- será un buen día para volar.

Viré mi cabeza enérgicamente (como cuando uno hace “vista a la derecha”) desde la rubia en una parada hacia su rostro.

- ¿Volar... que avión vuela Oscar? -pregunté, no podía creer esa coincidencia.

- Todavía no me reconoces, ¿verdad? -me interrogó al tiempo que fruncía el ceño; creo que estaba molesto. Da igual -continuó- es un viejo avión, ya lo sabrás en breve, tú... tú sólo escucha.

Tras el chirrido de cubiertas, la mole frenó haciendo rugir sus sistemas. El bolso del anciano salió expulsado de las manos del mismo; en breve, el guarda se lo alcanzó refunfuñando.

Estaba abierto, sin cierre, y en él divisé algo conocido, que yo conocía al menos. Lo apoyó sobre sus muslos mientras se acomodaba en el asiento y ahí ya no tuve más dudas: era un polí, un viejo y descolorido polí (era ya casi violeta) con aspecto por que no polvoriento, el hecho es que ¡¡era un polí, un polí Fuerza Aérea!.

- Eeepa che -pensé- ¿qué está pasando?.

Siguiente reacción, lo miré fijamente, incómodo por desconocer quien era el viejo. Comenzó a hablar súbitamente, me sentí como Saint-Exupéry y su Principito quien nunca respondía sus preguntas. El anciano movía sus manos y gesticulaba su rostro con entusiasmo y de su boca salieron maravillosos relatos de vuelos extraordinarios y maniobras acrobáticas de alto riesgo. Además, me aconsejaba cada paso de las mismas para hacerlas "bien puliditas".

Mientras tanto yo, seguía observando al descolorido polí.

- ... el carreteo era peligrosísimo, debíamos dar todo gas y una patada al palonier acompañado de un movimiento brusco de bastón logrando así que el patín de cola se moviera. Mucho de mis compañeros sufrieron accidentes por ello, era muy traicionero..."

Pronto, llegamos al Aeropuerto, ¡¡ya!! Por Dios que pasó rápido y Oscar, Oscar simplemente seguía hablando.

- "... teníamos que ir hacia cabecera haciendo eses en los taxiways viendo de esa manera la línea amarilla, ¡y no sabes como te tenías que anticipar!"

Tragó saliva, respiró hondo y reanudó su monólogo.

- "... era sanción gravísima carretear con la cabina cerrada, teníamos que ir todo el tiempo con ella abierta por sí teníamos fuego o alguna otra falla y así escapar rápido".

- Me imagino en invierno -le dije.

- ¡Ja! ¿Invierno?, decolábamos y aterrizábamos con la carlinga abierta.

- ¡¿Aterrizaban así?! -grité y algunas cabezas se erectaron confundidas.

- Mira EMAnuel, sus controles de vuelo eran de tela y el mínimo contacto con fuego desintegraba esa superficie pero, sin embargo, que acrobático que era, fíjate que una vez de Teniente...

Oscar continuó hablando veinte minutos más, llegó la curva final y allá a lo lejos, la esplendorosa "mansión blanca" (bien blanca). A medida que nos acercábamos anhelaba poder seguir con él, conociéndolo, que me conociera -porque yo quería hablarle de mis vuelos también- pero la Escuela llegó antes de lo esperado y tuve que descender.

Próximo al portón...

- ¿No has entendido nada, no?.

- ¡¡Oscar, ¿qué hace acá?! - le pregunté confundido. Sin duda no había entendido nada en absoluto.

El sonrió, simplemente.

Eran ya las 07:00 así que me anoté y fui rápido a cambiarme porque tenía vuelo; nos despedimos con un fuerte y cálido apretón de manos y deseos de suerte mediante.

Camino al alojamiento me gritó desde la Guardia:

- ¡Ah, EMAnuel! -y dí vuelta hacia él- recuerda que la velocidad en Base es 90, ¡¡tonto!!.
- Lo recordaré -y le hice un "OK" con el dedo.

Ese día fui a la Guardia a llevar unos papeles; no había novedad escrita alguna o soldado siquiera que haya visto a un hombre con las descripciones de Oscar.

Nada, absolutamente nada.

Pasé semanas enteras pensando en él, en el Oscar que me atrapó con sus relatos, en el que quiso enseñármelo todo (y lo hizo).

"Acompañeme" dijo el Oficial en Bandera y formé detrás de él, a la cabeza de la formación. Mis ojos perdidos observaron luego el desarrollo de la ceremonia; baje la mirada desde el pabellón, el asta, la pequeña fuente, miré luego hacia uno de los apotes más históricos que tiene la Escuela: el viejo T-6; sus curvas y su robustez inconfundible y eterna, el mismo que todos los días desafía vientos y lluvias o al Sol más divino; el mismo que homenajea desde hace años a generaciones de viejos pilotos y que en cada Instrucción nos mira fijamente y rinde ese pasaje bajo a la Compañía que estoica se luce paso a paso.

Observé el pedestal en el que descansa y luego al piloto que desde su interior nos simboliza uno a uno como Hombres del cielo: su viejo traje, su rostro firme, joven... pálido y sobre el cual se posaba aquel viejo y descolorido polí violeta.

Quedé paralizado frente al "monstruo", introduciéndome abismalmente en aquella mirada tan especial, tan viva, tan familiar y única como lo eran la de sus ojos grises.

Sus ojos grises.

Sonreí confundido y de mis labios se escuchó el grito más lleno de gloria, del más puro y divino vuelo...

- ¡¡¡Oscar!!!.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSON



¿Qué esperaba encontrar en una revista de aviones? ¿Un barco?

EL NUEVO MITSUBISHI COLT: UN AVION

Armado en Japón. Dirección hidráulica en todas las versiones. Motores 1300 GL 12 válvulas SOHC, 1.5 SOHC de 12 válvulas y 1.6 ECI-MULTI de 16 válvulas. Coeficiente aerodinámico de 0.30. Suspensión deportiva. Frenos delanteros de disco. Radio de giro de apenas 5 metros. Volante de tres rayos en uretano. Columna de dirección inclinable. Asiento del conductor ajustable

en altura. Apoyacabezas de asientos delanteros ajustables en altura. Limpiaparabrisas trasero. Radio de frente desmontable AM/FM con pasacassette. Cinturones de seguridad inerciales de tres puntos. Carrocería absorbente a los impactos. Dirección colapsable. Puertas con barras de acero contra impactos laterales. Construido con materiales reciclables, para reducir la contaminación y

proteger la capa de ozono. De Mitsubishi, la marca que menos entra a taller según la revista británica What Car?

En versiones 1.3 GL, 1.5 GLX y 1.6 GLXi desde U\$S 16.500 (IVA incluido) o 100% en 60 cuotas desde U\$S 388.



Reclame con cada unidad su CAR ASSISTANCE.

Unase al estilo Mitsubishi



Garantía: 3 años u 80.000 km.

Respalda y garantiza Mitsubishi Motors Uruguay -BOR S.A.- y su red de concesionarios en todo el país. Galicia 957 Tel.: 902 12 12 / Fax: 902 45 24 / 902 45 19 - Internet: <http://www.Mitsubishi-Motors.co.jp/>

Viaje de Instrucción con la Escuela Naval

El día 8 de diciembre de 1996, una delegación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, integrada por los Caballeros Cadetes de 2º Año Gerardo Trombotti y Sebastián Langone, y el Joven Aspirante Osvaldo Rigamonti; partieron en un viaje de camaradería que realiza la Escuela Naval en donde además se encontraban una delegación de Cadetes de la Escuela Militar y de la Escuela Naval Militar de la República Argentina también invitados para este viaje. Los mismos se realizan año tras año y cumplen con la importante función de instruir a los cadetes de la Escuela Naval en el medio en que van a desempeñar sus funciones como oficiales de la Armada Nacional.

Partimos del Puerto de Montevideo a bordo de la Fragata ROU MONTEVIDEO 003 siendo éste uno de los principales buques de la Armada en el cual convivimos y aprendimos las tareas que allí se realizan, quedando gratamente sorprendidos por el trato recibido, haciéndonos sentir uno más de ese hermoso grupo. Cabe destacar que en el primer día de la navegación fuimos recibidos en su despacho por el Comandante de la flota y el Comandante

de la Fragata, los cuales nos dieron la bienvenida y se pusieron a disposición ante cualquier inquietud que tuviéramos.

Desde el primer día nos enseñaron las actividades que realizaríamos, evacuación del buque en caso de incidentes, compartíamos guardias con los cadetes en donde enfocamos hacia la función de vigía, concurrimos a clases impartidas por Sres. Oficiales sobre maniobras, armamento y especificaciones generales de este tipo de fragata. La flota estaba compuesta por la Fragata antes mencionada el buque ROU PEDRO CAMPBELL. La primera navegación, desde Montevideo hasta Río de Janeiro, duró aproximadamente tres días. En la misma nos acostumbamos muy bien a ese estilo de vida tan particular. Quedamos sorprendidos por el profesionalismo con el cual trabajaban las tripulaciones de estos barcos y el Espíritu de Cuerpo que los unen.

Río de Janeiro nos recibió con todo su esplendor e inmensidad: sus edificaciones, sus luces; una ciudad realmente, de belleza infinita. Realizamos tours por la ciudad visitando lugares ineludibles y de visita "obligada" para cualquier turista, como lo fueron el Cristo, el

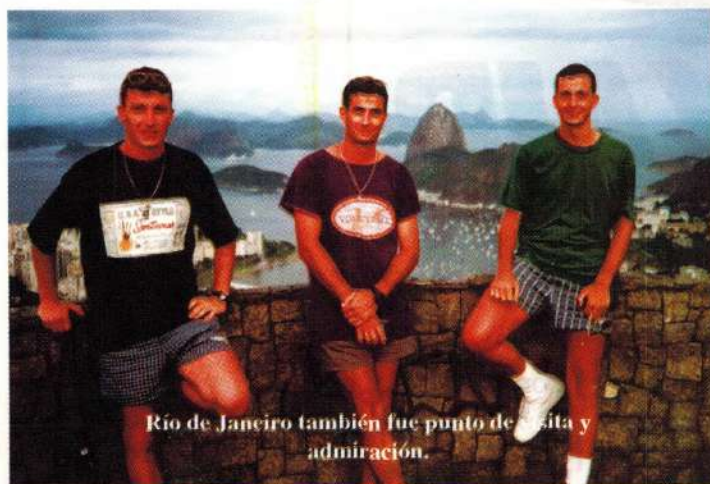


Los 3 cadetes de Escuela junto con delegación de la Armada Argentina y por supuesto, de la Escuela Naval.

Pan de Azúcar y diversos centros comerciales muy afamados por cierto.

Con ganas de seguir gozando esta ciudad, pero con el entusiasmo de la aventura de la navegación y el aprender cada día más de la vida del mar y de buques de guerra partimos hacia Buenos Aires en una segunda navegación que insumiría unos 4 días de duración. A pesar de nuestra nula experiencia, intentábamos aprender con ligereza las tareas que el barco requería: como las actividades del puente, del cuarto de máquinas, del sistema de radar, de armas, etc.

A pesar de que habían transcurrido diez días de nuestra partida, al pasar frente a Montevideo rumbo a Buenos Aires una mezcla de sentimientos de nostalgia y orgullo de representar a nuestra querida Escuela emanó desde muy dentro de nosotros, y dio lugar a la reflexión sobre la dura tarea de estas tripulaciones que en ciertos viajes están lejos de sus familias y de su amada patria por varios meses. Después de pasar por Montevideo llegamos a la ciudad de Buenos Aires, impresionante por su desarrollo



Río de Janeiro también fue punto de visita y admiración.

urbanístico, nos deslumbró desde el primer momento, sintiéndonos como en nuestra propia casa gracias a la calidez de la gente, nos pareció algo así como a un Montevideo a gran escala.

Antes de llegar a cada una de las ciudades, fondeamos fuera del puerto y acondicionábamos el barco para las visitas, donde socializamos con la gente de estas ciudades y explicábamos nuestra misión, destacándose -como anécdota- la visita del reconocido jugador de fútbol Enzo Francescoli, familiar del Comandante del barco. Además se realizaron bailes organizados por los Sres. Oficiales de la flota donde sin duda la confraternidad se dio presente y la sana diversión con los habitantes de aquellas ciudades.

Luego de disfrutar con nuestros nuevos camaradas de la lujosa Buenos Aires, volvimos a Montevideo en medio día de navegación, deseando reencontrarnos con nuestras familiares y contarles experiencias

que jamás se nos hubieran ocurrido. Llegamos el 23 de Diciembre al puerto de Montevideo sintiendo una rara sensación, la alegría de ver a nuestros familiares que felices nos esperaban; la tristeza de dejar a camaradas que durante dieciséis días habían compartido hermosas vivencias, formando un grupo de amigos inquebrantable.

De una manera muy breve intentamos contarles todos los inolvidables recuerdos que aún viven dentro de nosotros, claro está que no hemos podido reflejar en estas páginas el hermoso sentimiento de convivir con camaradas de otras armas que son tan distintas pero a la vez tan parecidas; que, de una u otra forma, día a día, no nos olvidaremos de ellos.



La camaradería y distensión fueron plasmadas en esta fotografía para el recuerdo

¡¡SALUD CADETES DEL MAR!!

SGTO. HRIO. GERARDO TROMBOTTI
SGTO. HRIO. SEBASTIAN LANGONE
CAD. 1° OSVALDO RIGAMONTTI



PRAXAIR

Acetileno - Argón Líquido y Gaseoso
Gas Carbónico Líquido y Gaseoso
Gases Especiales - Helio - Hielo Seco

Nitrógeno - Oxido Nitroso - Oxígeno Líquido y Gaseoso
Materiales y Equipos p/Soldadura
Amoníaco Anhidro
Bicarbonato de Amonio y de Sodio

Cno. Tomás Tomkinson 1468 C.P. 12600

Tel.: 312 33 59*

Fax: 312 46 07

Festivales Aéreos 1997



Una hermosura inicia su vuelo: un Hiller H - 23 F

A lo largo de todo este año, distintos aeroclubes de nuestro país han mantenido viva la agenda aeronáutica cuya actividad ha sido digna de visitas a las cuales honramos permanentemente.

Sin pretender seguir un orden cronológico alguno de esos festivales fueron organizados por los Aeroclubes de Colonia, Punta del Este, Paso de los Toros, Durazno y Melo entre otros. Allí y en cada uno de ellos, los patrocinadores, pilotos civiles y militares, y los clubes de paracaidismo buscaron de una forma u otra satisfacer el verdadero cometido de estas jornadas aeronáuticas. Simplemente, el de acercar el más hermoso vuelo a todos aquellos que se interesan por conocer, preguntar... o mirar.

De esta manera la Jefatura de Operaciones y Entrenamiento de la EMA envió a cada uno de estos festivales una aeronave T-34 para exposición y demostración acrobática y otro T-41 para presentar a un público que, notamos era muy diverso. Encontramos personalidades ya retiradas del ámbito de la aviación o aquellos que siempre soñaron con elevarse pero que la vida los ha llevado por caminos muy distintos, alejados de un motor y un par de alas.

En abril de éste año, en los días 26 y 27, Colonia fue centro de recibimiento en su Aeroclub de diferentes aeronaves

civiles, de combate de la FAU así como también de transporte como el C-130 y un T-34 (tripulado en su momento por el suscrito y un Oficial Instructor). Coincidiendo un poco con lo hablado con Cadetes y compañeros que participaron en otros festivales, se convierte uno en directo entendido del avión. Conocimientos éstos que son expresados hacia el público que asombrado, intrigado y cuyo amor al vuelo saltaba claramente a los ojos.

Fue para cada uno de nosotros la oportunidad única de demostrar y demostrarse que lo aprendido sirve y mucho; no sólo para cumplir con los procedimientos que el vuelo en sí exige, sino que para saciar las inquietudes de los niños, jóvenes y adultos.

A lo largos de las distintas planchadas, observé verdaderas reliquias cuya propiedad era de amantes de los fierros antiguos, sabiendo que hasta el más ínfimo detalle intentaba reflejar la

Algunas de las aeronaves en exposición que deleitaron al pública congregado

más fiel reproducción del modelo tipo original. Aviones Focke-Wulf, Bücker, de origen argentinos, un Pitts que deslumbró e infartó a más de un espectador por sus pasajes bajos con acrobacia incluida. Los paracaidistas también supieron decorar el cielo azul con sus pintorescos colores, y los aplausos para aquellos audaces que acababan de realizar su primer salto en tándem también brotaron de la multitud. Tuvimos la oportunidad, siempre en Colonia, de sorprendernos y emocionarnos cuando fuimos invitados al hangar a presenciar la obra de arte que se encuentra en plena construcción: un T-6 que fuera propiedad de la Fuerza Aérea Uruguaya allí descansa mientras es remodelado por su dueño, el Sr. Delfín Díaz. El amor y dedicación que expresa cada detalle de la aeronave, evidencian el cariño tan exclusivo con el cual esta siendo tratado.

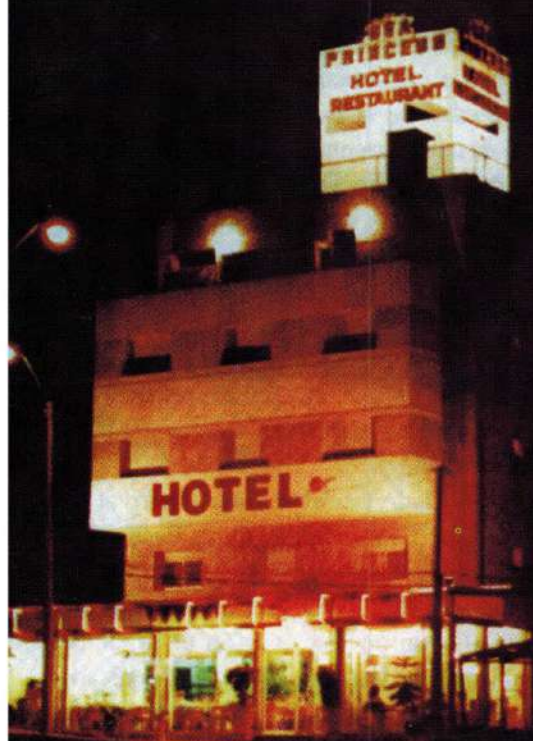
Hubieron también vuelos de bautismos, mezcla de emoción y excitación para aquellos que realizan por primera vez en sus vidas, el primer acercamiento al suave y bello azul.

Por otro lado también, en el Festival de Punta del Este, además de la Escuela se dieron presentes nuestros amigos de la Aviación Naval. El Aeropuerto de "El Jagüel" fue en esa ocasión el lugar de desarrollo de una magnífica tarde dedicada a la tarea aeronáutica nacional e internacional.



HOTEL Sea Princess

**Primer Hotel de Punta del Este
El paraíso encontrado.**



**Habitaciones con TV color, video,
frigobar y baño privado.**

**Sala de reuniones, congresos, fiesta
y toda nuestra cordialidad.**

**La atención que Usted merece en
Av. España y La Rambla.**

**Tel.: 20065 - 20267
Punta del Este - Uruguay**

Durazno también dijo "presente" y la Base Aérea N° 2 fue sede para los vuelos, exposiciones y demostraciones aéreas. Los paracadistas, los primeros vuelos, así como el ambiente creado por los patrocinadores dieron el preámbulo para una demostración de alta acrobacia desarrollada por un PC-7, un A-37 y un IA-58 Pucará, los tres pertenecientes a dicha Base. Uno de los mejores pasajes bajos hasta hoy visto fue el que vimos en ese festival y lo realizó el antes mencionado A-37 de Durazno y el cual despertó en el público los más emocionados gritos de asombro y admiración.

La EMA dejó también su huella como lo supo hacer a lo largo de todos estos shows. La gente aplaudió, vibró y se emocionó en cada uno de los departamentos organizadores. La misión de acercar más gente al vuelo se vió cumplida y la agenda para el año entrante ya está prácticamente ocupada. ¡Qué así sea entonces!.

Debemos hacer aquí un alto y expresar desde lo profundo de nuestro ser el dolor ante una situación totalmente inesperada y que la vida nos ha puesto enfrente de nuestras narices sin preguntar nada; la impotencia, incomprensión ante ciertas situaciones que se nos presentan, nos obligan a fortalecernos pese a que las lágrimas no encuentren consuelo y broten de nuestros ojos.

El 16 de noviembre de este año, la seguidilla de exitosas jornadas de festivales se vieron enmudecidas por el accidente mortal que causó la desaparición física del May. (Av.) Jorge Quimpos. El joven oficial de la Fuerza Aérea Uruguay que se encontraba cumpliendo servicios en la Base Aérea N°2 "Tte. 2° W. Parrallada" como Segundo Comandante del Escuadrón de Vuelo Avanzado (EVA) también ocupaba el cargo de Vicepresidente del Aeroclub de Durazno.

El Consejo Editor de la Revista ALAS, hace llegar el más sincero y dolorido pésame para sus familiares, amigos cercanos y todos aquellos allegados al mencionado Oficial.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSON



La Foto Histórica...

En esta ocasión, estamos inaugurando una nueva sección para nuestra Revista, es "La Foto Histórica" en la que pretendemos mostrarles una fotografía con significado y verdadero valor histórico. Buscamos desde un principio partir desde nuestros comienzos. Fotos viejas hay muchas y de aviación aún más, de todo tipo de aviones o situaciones aéreas. Pero esta sección pretende viajar al pasado de nuestra Fuerza Aérea hasta encontrar reliquias gráficas como la que hoy tienen ustedes frente a sus ojos.

La foto fue tomada en Diciembre de 1973 en la actual Base Aérea N°1 situada hoy en día contigua al Aeropuerto Internacional "Cesáreo L. Berisso". Observaran ustedes en el centro de la misma, en la planchada de la Base, una formación de 8 aviones F-4 Phantom II pertenecientes al Escuadrón de Demostración Aérea "Thunderbirds". Y es aquí donde precisamente la Historia se hace presente ante nosotros; este Escuadrón cuenta hoy en día con aviones F-16 y lleva sobre sus hombros un historial respetable, razón esta por la cual no se tardó en reconocerla como el mejor equipo acrobático del mundo. La historia de los Thunderbirds tiene como creación oficial el año 1953 en la Base Aérea Luke (por supuesto de la USAF). El primer avión utilizado fue el F-84G Thunderjet, un caza bombardero que tuvo participación en la guerra de Korea. Entrado el año 1955 el equipo pasó al modelo "F" del F-84 Thunderstreak. En Junio del año siguiente

se asientan en la Base Nellis al tiempo que perfecciona su flota a través de los Super Sabre F-100 avión con quien contarían por casi más de 13 años. Por disposiciones diversas se decide cambiar al F-105 pero luego de seis shows acrobáticos se reinicia nuevamente la campaña de los F-100. Entre 1969 y 1973 el escuadrón contó con estos F-4 que ven en la foto para que luego fueran relevados por el primer entrenador supersónico, el T-38 (derivación del Northrop F-5 en su cabina en tándem y acondicionamiento como avión de entrenamiento). Finalmente en 1983 el F-16A pasa a ser el avión definitivo hasta nuestros días, con la salvedad que culminado el conflicto en el Golfo, el modelo fue cambiado a la versión C.

El motivo de aquella visita a nuestra base fue obvia: cumplir con un show aéreo que demostrara las cualidades y perfección de los pilotos de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF). Me permito el atrevimiento de invitarlos a

recorrer algunos detalles que quizás los aviones americanos nos les permitieron ver. En ángulo de 90° apreciarán ustedes cuatro aviones Lockheed T-33, recientemente dados de baja en la FAU, también estacionados en formación. Y más atrás está sin duda el segundo tesoro histórico de esta fotografía: sobre el pavimento, esperando su hermoso volar, son aviones C-47 que pertenecían en aquel entonces al Grupo de Aviación N°3 (Transporte). Pese a sus dimensiones tan particulares y delgadas se aprecian dos helicópteros Hiller H-23F del Grupo de Aviación N°5 (hoy también fuera de servicio hace ya varios años).

Es mi deseo que la calidad de la foto de la revista sea tal, para que evidencie también la presencia de dos "vedettes" de nuestra Fuerza Aérea: dos aeronaves North American T-6 que estacionados sobre el césped saben también dejar su sello en este material de profundo contenido aeronáutico por la Historia que encierra.

Con esto, culminamos este pequeño rincón visual de los recuerdos. La nostalgia, las vivencias pasadas y las anécdotas que nunca mueren, sin duda emanarán de aquellos a quienes admiro por haber tenido la fortuna y la dicha de presenciar con sus propios ojos lo que nosotros, los más jóvenes, vemos hoy reflejados en este papel.

CBO. HRIO. EDUARDO SASSON



Historia de los Uniformes e Insignias de la F.A.U.

2º Parte
Arma de Aeronáutica
1939 - 1946

En el año 1985 comenzamos a escribir la historia de los variados uniformes que vistieron los pilotos de la Aeronáutica Militar desde 1916 hasta nuestros días.

Gracias a la generosa ayuda y apoyo que me prestó el conocido historiador aeronáutico, nuestro buen amigo Tte. 1º (Av.) Don Juan Maruri, se llegaron a publicar 4 entregas en la Sección Histórica de la "Revista de la F.A.U." según el siguiente detalle:

Nº 21 Año VI Ene/Jun 1985 "Historia de los uniformes de la F.A.U." 1ª parte: Escuela Militar de Aviación 1916-1919.

Nº 22 Año VI Jul/Oct 1985 "Historia de los uniformes de la F.A.U." 2ª parte: Escuela Militar de Aviación 1920-1928.

Nº 23 Año VII Oct/Dic 1985 - Ene/Mar 1986 "Historia de los uniformes de la F.A.U." 3ª parte: Escuela Militar de Aviación 1929-1932.

Nº 24 Año VII Mar/Oct 1986 "Historia de los uniformes de la F.A.U." 4ª parte: Escuela Militar de Aviación 1933-1935; 1ª parte: Arma de Aeronáutica 1935-1938.

Lamentablemente la prematura desaparición de la mencionada revista truncó la secuencia...

Teníamos terminado un artículo que continuaba esa historia, el cual conservó el amigo Maruri entre sus papeles por más de 10 años.

En este, natural continuación de aquellos publicados, proseguimos con el estudio de los uniformes vestidos por la Aeronáutica como 5ª Arma del Ejército y es el que presentamos a la benevolencia del lector de Revista ALAS.

En el número 24 del Boletín de la Fuerza Aérea Uruguaya, realizamos la 4ta. entrega de nuestra historia de la uniformidad de la Aeronáutica Militar Nacional, ya como quinta Arma del Ejército Nacional y cobrando gradualmente mayor autonomía en relación a las demás Armas que componían el Ejército. En Agosto de 1939, se creó el Estado Mayor de la Aeronáutica Militar y en Mayo de 1941, el Curso de Cadetes del Arma de Aeronáutica en la Escuela Militar del Ejército, medidas que fueron acompañadas por modificaciones en la uniformidad.

En Diciembre de 1938, se aprobó un nuevo reglamento de uniformes, el cual ponía en vigencia el de 1928, aunque con todas las modificaciones sucedidas en los 10 años que medían entre ambos reglamentos (ver Nº 23 y 24 del Boletín de la FAU). Las modificaciones más importantes, relacionadas con nuestra historia fueron:

Nuevo modelo de cazadora para oficiales con 5 botones y distinto corte de las solapas del cuello, se suprime el escudo del quepis de gala y 1/2 gala, restableciendo el



1947. Escuela Militar, Curso de pilotaje. Estos Cadetes, lucen el uniforme de vuelo de 1941 con el forro de abrigo.

uso del emblema y se suprime el pompón restableciéndose el uso del penacho del color distintivo. Asimismo, desaparece la levita y el distintivo para el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica pasa a corresponder al Director General de la Aeronáutica Militar.

Los uniformes para los oficiales quedaron establecidos en la siguiente forma:

- Nº 1 Gala
- Nº 2 1/2 Gala
- Nº 3 Casaquilla

Nº 4 Cazadora (diario, maniobras y campaña)

Nº 5 Camisa blusa

Nº 6 Combinación

A pocos meses de la promulgación del nuevo reglamento de uniformes, nos encontramos con un decreto elevado por la Dirección General de la Aeronáutica Militar disponiendo las siguientes modificaciones y agregados: Decreto Nº 136 - 14/4/1939

1) Insignias para Instructores y Comandantes de Escuadrilla corresponden también a los Jefes de Curso de la E.M.A.

2) Insignia para el Director General de la Aeronáutica Militar, corresponde también al Sub-Director, Jefe de Bases Aéreas, Director de la E.M.A. y Jefe de la División Servicios.

3) Emblema para la Dirección General de la Aeronáutica Militar y División Servicios: 1 sol de 8 rayos dorados entre 2 alas plateadas (fig. 1 d).

4) Los alumnos de la E.M.A. llevarán el color distintivo del Arma de Aeronáutica, sin importar el arma de procedencia.



Nueva insignia para Observador Militar. Esta insignia se modificó por O.D.G.A.M. 6443 del 12/3/1939, debido que al comenzar a llevarse las insignias del lado derecho del pecho, según lo dispuesto por el R.U. 50 de 1938, ésta quedaba cubierta por la solapa.

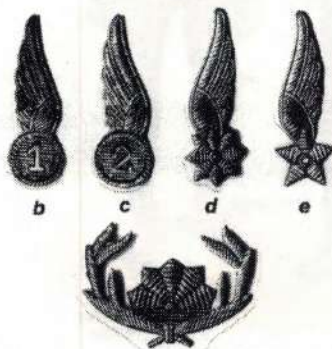


Fig. Nº1 Emblemas de la Aeronáutica Militar y emblema de la Escuela Militar, usado por los Oficiales y Cadetes del Curso del Arma de Aeronáutica.

a) Base Aérea Nº2 (cubrecabezas). b) y c) Bases Aérea Nº 1 y 2 (cuello). d) Dirección General de Aeronáutica Militar y Dirección Servicios (cuello). e) Escuela Militar de Aeronáutica. f) Escuela Militar.



Distintivo gerárgico para Tenientes del Arma de Aeronáutica. La hombrera del Oficial, en aquel entonces aunaba dos elementos: el Arma (vivo y emblema) y la jerárgica (barras y ángulos). Estos distintivos jerárgicos serán modificados en 1948.



Por Resolución Nro.920 del M.D.N. (1/12/1939) se reglamenta una casaquilla blanca para uniformes de oficial de gala y 1/2 gala.

La aplicación del color distintivo, llevaba un vivo negro en todo el contorno.

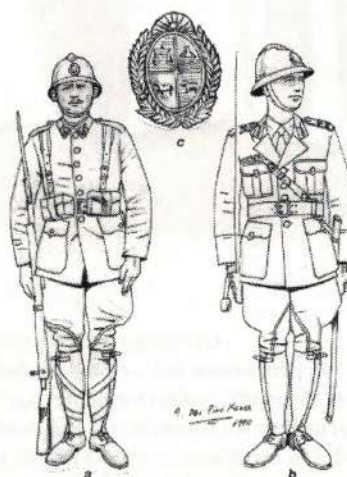
Otra Resolución del M.D.N. (No. 1102 del 30 de enero de 1940), creará los distintivos para mecánicos, radiotelégrafistas, carpinteros y fotógrafos de la D.G.A.M..

En 1941 (Resolución M.D.N. No.3928 del 24 de julio



1941 Primera tanda de Cadetes de Aeronáutica de la Escuela Militar, vistiendo chaquetones de cuero para misiones de vuelo, los cuales serían desplazados por el nuevo modelo reglamentario de 1941. El Oficial del centro, Cap. Escursell, luce las insignias de Piloto Aviador Militar, sobre el bolsillo superior derecho de la cazadora.

de 1941) se modificó el Anexo IX del R.U. No. 50,



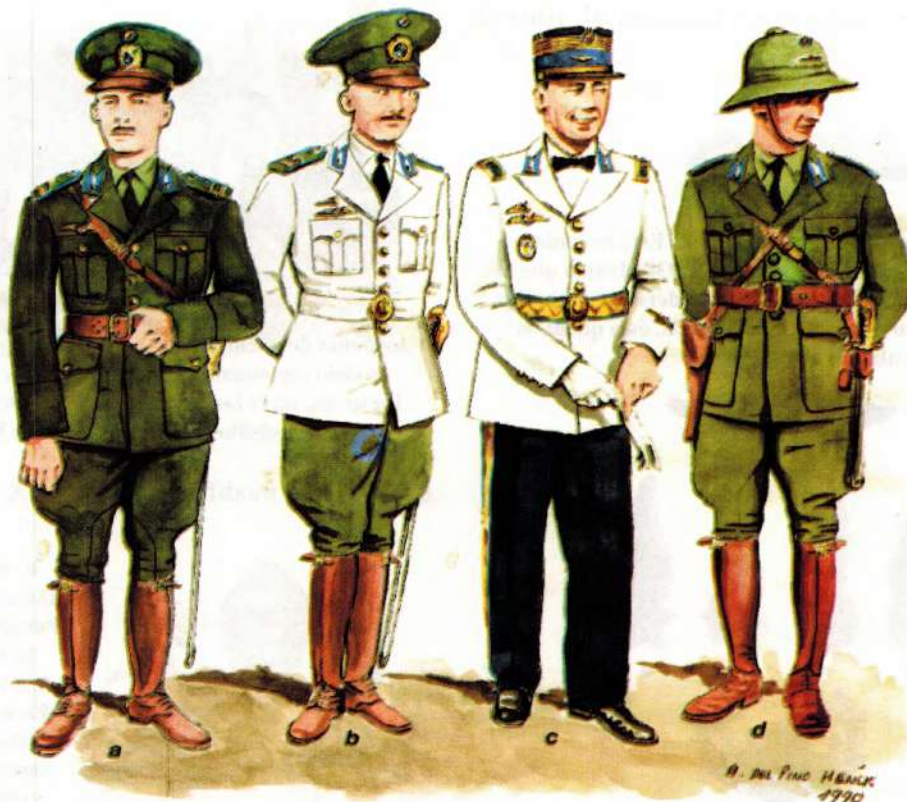
a) 1940 Soldado de la D.G.A.M. en Uniforme de Parada. b) 1940 Oficial de la Base Aérea Nº1 en Uniforme de Parada. c) Escudo metálico para el casco de metal. Estos cascos de aluminio color yerba mate, de dudoso valor bélico, aparecieron por primera vez en el desfile del 25 de Agosto de 1940. Representaban la "versión nacional" del famoso casco Adrián y reemplazaron a la gorra en Paradas Militares. En 1948, este casco sería desplazado por el modelo americano.



Curso de pilotaje de Oficiales de la EMA. Lucen el uniforme de cazadora modelo 1938. El color distintivo del Arma de Aeronáutica fue declarado obligatorio desde 1939 para los Oficiales alumnos de la EMA, procedentes de otras Armas del Ejército, las cuales, hasta ese año, llevaban el color distintivo del Arma de origen.



1942 Curso de pilotaje de Oficiales de la EMA vistiendo la combinación de vuelo. Se trata del típico mono de vuelo color yerba mate. En fotografías del período 1940-1942, se nota el uso del emblema del cuello al frente del poli.



Oficiales de la Aeronáutica Militar 1938-1947.

- a) 1940 Tte.1° en Uniforme N° 4, procedente del Arma de Infantería. Viste la cazadora modelo 1938. El escudo de la gorra, aún es bordado y no metálico como se dispondrá posteriormente. b) 1943 Tte.1° de la Base Aérea N° 2 en Uniforme N° 4. Esta cazadora blanca se declaró reglamentaria para los meses de verano desde 1942. El escudo, emblemas e insignias según lo dispuesto por la O.I.G.E. N° 983 del 25/6/1942, son metálicos. c) 1943 May. de la D.G.A.M. en Uniforme de Media Gala en verano. Debajo de las insignias de piloto aviador militar y observador militar, luce el distintivo de diplomado de Estado Mayor, otorgado por el I.M.E.S. (Instituto Militar de Estudios Superiores). d) Oficial de la EMA en Uniforme de Maniobras



Oficial de la Aeronáutica Militar y Cadete de la Escuela Militar (Curso de Aeronáutica) en Uniforme de Vuelo, 1946.

a) Oficial de la Base Aérea N° 1 con combinación de Vuelo. El paracaídas, casco y los anteojos de vuelo modelo MKII son de origen americano y la combinación de vuelo nos recuerda mucho a la usada por los aviadores militares italianos y españoles de las décadas de los 30 y 40.

b) Cadete de la Escuela Militar en Uniforme de Vuelo. El color distintivo, escarlata vivo, y el emblema (el célebre "cangrejo") de la Escuela Militar será utilizado por los alumnos del Curso de Aeronáutica, al igual que el Uniforme tradicional del Instituto, sin distinción alguna con los cadetes de las otras Armas hasta 1948.



Curso de Pilotaje de Tropa 1944. En la fotografía, lucen diferentes combinaciones de vuelo. Obsérvese el uso de guantes tipo "mosquetero" y los lentes triplex modelos MKI y MKII.

estableciéndose un nuevo equipo de vuelo. Se componía de blusa de gabardina yerba mate con cierre metálico, cuello volcado con forro de abrigo (desmontable de piel de lobo color marrón claro), guantes de cuero, casco de vuelo color yerba mate, lentes de vuelo de vidrio Triplex Modelo MKI Pilot americanos, zapatos de abrigo y porta carta del equipo de vuelo del avión.

Por sucesivas Ordenes de la Inspección General del Ejército, se dispuso:

O.I.G.E. No. 920.- 10/2/42. Se reglamentó una cazadora de brin blanco, constituyendo el uniforme No.4 en verano. Se usó siempre con camisa blanca.

O.I.G.E. No. 923.- 25/6/42. Se dispuso que los emblemas y distintivos jerárquicos fueran confeccionados en chapa metálica en los uniformes de cazadora y capotes.

O.I.G.E. No. 991.- 14/7/42. Modificación de las gorras y quepíes de Coronel: barboquejo de cordón dorado sobre galón dorado, en sustitución del barboquejo de cuero.

O.I.G.E. No. 1156.- 26/5/43. Sustitución del alambriño dorado por paño amarillo en insignias de clases y soldados distinguidos.

Resolución M.D.N. del 12 de julio de 1944.- Nuevo uniforme de faena: blusa abierta semejante a la casaquilla



1946. Pilos Aviadores Militares con el Uniforme N° 4 de verano.

y polí tipo americano, color caqui.

En 1945 (Dec. 19/4/45), quedaron suspendidos el uso de los uniformes Nos. 1 y 2, por el estado de guerra con

1946. Primera posta aérea. Teniente Segundo W. Gianarelli en Mendoza, República Argentina. Viste el equipo de vuelo modelo 1941 sin el forro de piel, desmontable. Sobre el polí, lleva el emblema sobre un rombo de color azul.



Alemania y Japón. Esta disposición se mantuvo hasta el año 1946.

En nuestro próximo artículo, veremos como con la llegada del nuevo material de vuelo de origen americano, se corta el tradicional abastecimiento de origen europeo. Esto tuvo una influencia muy importante en los uniformes del período 1948-53, ya que los mismos fueron netamente basados en la moda militar norteamericano, pero esto ya es tema de nuestra próximo entrega.

Bibliografía:

Meregalli, J. Cnel.(Av.); Bernasconi, C. Sgto. 1°(TE): Aportes para la Historia de la FAU, Montevideo, 1974. Maruri, J. Tte. 1°(Av.): Reseña Histórica de la FAU, Dirección de RR.PP. FAU, 1983.

Fuerza Aérea Uruguay 75 Aniversario, 1913-1988, Imprenta Militar, Montevideo, 1988.

Reglamento de Uniformes R.U. 50, 1938, M.D.N., Imprenta Militar, Montevideo, 1939.

Boletín del M.D.N., 1938-1946.

Ordenes de la Inspección General del Ejército, 1938-1945.

Iconografía:

Fototeca del Museo Aeronáutico.

Agradecemos la gentil colaboración del Tte. 1°(Av.) Juan Maruri y el valioso aporte del Sr. Cnel. Arturo Milans, quién nos facilitó los emblemas metálicos que ilustran este artículo.

Sr. Alberto del Pino Menck

Tercera Conferencia Espacial de las Américas

URUGUAY ES LA CAPITAL DEL ESPACIO

Entre los días 4 y 8 de Noviembre de 1996, se llevó a cabo en Punta del Este la Conferencia Espacial de las Américas en la cual participaron 255 personas procedentes de 26 países representando a las agencias espaciales más importantes del mundo y a distintas Organizaciones Internacionales.

jurídicas, ciencias de la educación y tecnología.

INVITADOS ESPACIALES

Aunque el subtítulo haga pensar en un error de tipografía, en realidad la referencia está hecha sobre la base del



ANTECEDENTES

La 1ª. Conferencia Espacial de las Américas se reunió en San José de Costa Rica en 1990 y la 2ª. En Santiago de Chile en 1993. Uno de los objetivos esenciales de estos encuentros es el de procurar las posibilidades de cooperación regional y mundial en materia espacial apuntando al desarrollo social y económico de las Naciones.

En todas las conferencias han participado delegados gubernamentales, científicos y organismos internacionales presentándose proyectos relativos a la ciencia espacial básica y aplicada, ciencias



El autor con Bruce y Andrew Aldrin: el espacio entre familia, como herencia

especial atractivo que provocó la presencia de tres protagonistas del desarrollo espacial, los astronautas Bruce Aldrin, Franklin Chang Días y Sergei Krikalev.

Los tres astronautas caracterizados por hechos particularmente notables. Aldrin, por haber tripulado la nave Apolo XI y haber fijado la huella humana en la corteza lunar en 1969 por primera vez en la Historia. Chang Días, por constituirse en el primer astronauta de origen latinoamericano. En tanto que Krikalev ostenta el récord mundial de permanencia en el espacio.

"FLY ME TO THE MOON"

Aldrin, quién en 1969 se convirtió en el segundo hombre en pisar la Luna, apenas unos segundos después del astronauta Armstrong concitó una expectativa general al ser reconocido como el protagonista de un hito en la Historia de la Humanidad.

Además, este veterano comandante posee un carisma sin igual a la hora de exponer sus ideas y de relacionarse con el público. Dotado de una simpatía natural y con una experiencia "extraterrestre", Buzz, como se le llama en la intimidad asistió acompañado de su esposa y su hijo Andrew quién se desempeña como Doctor en Derecho Espacial.

En la segunda jornada de trabajo Aldrin impactó como lo hiciera otrora al brindar una conferencia acompañada de bellísimas imágenes de la fisonomía espacial, transmitiendo sus experiencias de la misión Apolo XI, detallando los distintos proyectos de las agencias para la consecución de distintos proyectos de las agencias para las misiones actuales y presentando un libro de su autoría en el que

La presencia de uno de los tripulantes del famoso Apolo XI, el Comandante Bruce Aldrin, quien gentilmente nos cedió su autógrafo

ha trabajado en los últimos 20 años: "Al encuentro de Tiber". En dicho texto Aldrin construye una situación de ciencia-ficción en el que conviven axiomas científicos y la sensible naturaleza humana. Al concluir su conferencia el veterano astronauta invitó a participar de un juego de imaginación haciendo viajar al futuro a la audiencia para seguir el pensamiento de esa época y rescatar el valor protagónico de este siglo.

EL ESPACIO BENDITO

Durante la sesión plenaria del día 5 de noviembre el delegado de la Santa Sede, Ing. Carlos de Torres transmitió un mensaje de su Santidad el Papa Juan Pablo II haciendo llegar un personal saludo a todos los participantes y confiando en los resultados fructíferos



Integrantes de la Fuerza Aérea junto al histórico tripulante del APOLO XI, Comandante Bruce Aldrin

de los trabajos para el bien de la comunidad interamericana. "Este mensaje del Santo Padre a la Conferencia quiere ser un signo de

apoyo a la presente iniciativa de cooperación e integración, y de aprecio por todos los esfuerzos en favor del desarrollo, el bienestar y la fraternidad entre todas las naciones del hemisferio.

Al mismo tiempo que expresa su aliento para proseguir por estos caminos de solidaridad, eleva fervientes plegarias para que el Altísimo conceda a este importante encuentro los resultados esperados, e imparte complacido a los participantes su Bendición Apostólica".

URUGUAY Y CHILE MIRANDO AL ESPACIO

Sobre la base de los proyectos presentados por la Ing. María Eugenia Alvarado y Claudio Vargas con el aval de la Universidad Técnica, Federico Santa María y el Museo Nacional de Aeronáutica de Chile sobre "Creación de un servidor de información espacial" y por el Prof. Amarú Alzogaray, Ing. Tec. Darwin Ons, Ing. Tec. Ruben García, Prog. Gustavo García y Prof. Ruth Diverio con el aval del Consejo Directivo Central, se presentó una intención de convenio entre ambas partes atendiendo los múltiples puntos en común y la complementariedad de ambos trabajos.

Como corolario de las jornadas de trabajo los participantes suscribieron en forma unánime la Declaración de Punta del Este, documento que puntualiza las intenciones de estas actividades.



PRESENCIA DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA

La Fuerza Aérea no podía estar ausente de estas jornadas, y ellas fueron una puerta de acceso a una nueva dimensión de trabajo con proyección espacial atendiendo a la misión de regir la política aeronáutica y espacial del país.

Con la presencia de técnicos e distintas disciplinas (astronáutica, meteorología, informática, electrónica, comunicaciones, robótica, derecho, etc.), la Fuerza Aérea se puso en condiciones para el manejo del lenguaje espacial, apuntando a abrir una nueva era en el desarrollo del potencial aéreo, el que hoy más que nunca debe ser denominado "aeroespacial".

Conscientes que el camino de la cooperación es el único que deparará una verdadera y beneficiosa prosperidad para nuestras sociedades, los representantes de la Fuerza Aérea allí presentes comulgamos con el espíritu que animó estas jornadas accedimos de una u otra forma a una ámbito de futuro que tiene su base en el presente.

TTE. 1° (AV.) ALVARO M. SOSA FARIAS

1957 - 40° ANIVERSARIO - 1997

Barraca



DE TODO PARA LA CONSTRUCCION

5 ESQUINAS

FELIX F. IRIARTE

Fco. DE MENDEZ y Dr. CESAR PIOVENE

Tels.: 682 25 65, 682 23 29, Fax: 682 25 62 - Pando

La Escuadrilla del Silencio

Capitán Juan Manuel Boiso Lanza 10/8/1918
Teniente Alfredo Rinaldi 2/10/1919
Capitán Mateo Tula Dufourt 22/9/1920
Capitán Coralio Lacosta 23/5/1923
Segundo Teniente Mario W. Parallada 31/8/1925
Soldado Eufronio F. Plada 1/9/1931
Segundo Teniente Manuel J. Vega 5/10/1932
Segundo Teniente Aramís P. Gomeza 5/10/1932
Capitán Raúl P. Gomeza 5/5/1936
Cabo Carlos A. Antúnez 30/7/36
Cabo Amílear San Román 20/10/1937
Soldado Angel Peralta 20/10/1937
Capitán Raúl A. R. Amiguetti 9/4/1938
Capitán Manuel A. Rivas Gomez 25/6/1938
Sargento Hermes Pereira 25/6/1938
Soldado Osiris M. Abascal 25/6/1938
Soldado Julio O. Paganini 25/6/1938
Teniente Segundo Juan M. Carvalho 10/6/1939
Alférez Rolando A. Del Río 3/10/1939
Alférez Oscar M. Fernández 14/10/1939
Alférez Omar R. Soto 26/10/1940
Alférez Walter R. Altesor 30/11/1940
Teniente Primero Adail Altesor 29/8/1942
Alférez Asdo. Wáshington Baco 29/8/1942
Alférez Víctor B. Mañe Tuya 13/6/1944
Teniente Segundo Carlos A. Alonso Sica 22/3/1946
Alférez Nery Battello Menezes 22/3/1946
Alférez Huxley Lay Costa 23/8/1946
Cabo Carlos A. Díaz Hernan 23/8/1946
Cabo Antonio Legnani Clapes 23/8/1946
Soldado Luis P. Melchor Delgado 23/8/1946
Teniente Segundo Benito O. Sánchez Leyton 11/9/1946
Sargento Asdo. César E. Bianchi 11/9/1946
Alférez Juan M. De León 28/8/1947
Alférez Pedro Godín 6/5/1948
Alférez Carlos Souto 6/5/1948
Alférez Jesús María Altamirano Leoni 9/8/1948
Cabo Elso P. Acerenza Sermo 9/8/1948
Cabo Asdo. Hugo Ramírez 9/8/1948
Alférez Amado V. Ramos 23/8/1950
Cabo Juan J. Suquilvide 23/8/1950
Alférez Pablo J. Williams 8/7/1952
Cadete Atico Acuña 8/7/1952
Teniente Coronel Erling Olsen Boje 30/9/1952
Capitán Francisco A. Otero 30/9/52
Alférez Carlos Piñeyrúa 30/9/1952
Sargento Asdo. Ceferino Antúnez 30/9/1952
Sargento Asdo. Severino Tarocco 30/9/1952
Soldado Idelmar Coteló 30/9/1952

Soldado Olegario Meneses 30/9/1952
Segundo Teniente Luis A. Murguía 20/8/1953
Alférez Wáshington Schneider 20/8/1953
Sargento Primero (TEA) Wáshington Larriera 18/6/1955
Segundo Teniente Jorge E. Thomasset 8/8/1955
Teniente Primero Daniel P. Yates 5/10/1955
Alférez Ismael Schol 5/4/1956
Teniente Segundo Ismael Tello 4/10/1956
Cadete Roberto Matto 15/6/1956
Alférez Hugo Morandi 13/2/1957
Soldado Raúl García Rocha 13/2/1957
Capitán Juan A. Borba 13/3/1958
Capitán Oscar Musto 13/3/1958
Capitán Gabriel Sigillito 13/3/1958
Teniente Segundo Marrei Hernández 13/3/1958
Sargento Evo Correa 13/3/1958
Sargento Angel Valdez 13/3/1958
Alférez Medardo Farías 23/9/1958
Alférez Sergio Almarán 23/9/1958
Alférez Hebert Itté 2/7/1959
Teniente Primero Enrique Castro 10/7/1959
Teniente Segundo Dante Brun Carrero 10/7/1959
Teniente Segundo Luis Alvez 10/7/1959
Cabo Leopoldo Durañona 10/7/1959
Cabo Antonio Azzi 10/7/1959
Alférez Ahiva Berriel 19/2/1960
Alférez Jorge De La Llana 19/2/1960
Cadete Bruno Hamann 9/3/1961
Teniente Segundo Carlos Flebbe 27/8/1962
Alférez Julio Almada 27/8/1962
Teniente Primero Gregorio Abella 28/2/1963
Mayor Juan A. Dobrich 15/11/1963
Capitán Luis E. Duarte 15/11/1963
Alférez José San Martín 27/5/1964
Cadete Enrique Díaz Rovello 22/5/1964
Teniente Segundo Javier Bentancor 2/8/1964
Teniente Segundo Mario Cipolina 18/1/1966
Capitán Julio Brites 27/6/1969
Coronel Américo González 30/4/1970
Mayor Ibes Ramón Tinetti 30/4/1970
Mayor Roberto José Dego Elorio 30/4/1970
Capitán Heraclio Abelleira 30/4/1970
Teniente Rolando Erwin Paller 30/4/1970
Teniente Manuel Villamil 30/4/1970
Teniente Mario Alberto Scarzella 30/4/1970
Teniente Dámaso Antonio Sosa 30/4/1970
Alférez Ricardo Rodríguez 30/4/1970
Alférez Rubén Walter Spinelli 30/4/1970
Alférez José Carlos Suárez 30/4/1970
Alférez Héctor Ulises Angellini 30/4/1970
Alférez Rubén Wáshington Fera 30/4/1970
Teniente Primero Eduardo Camps 6/10/1971

Teniente Primero Alfredo Amengual 6/10/1971
Teniente Segundo Roberto Fonticiella 29/8/1972
Alférez Aníbal A. Calviño 29/8/1972
Coronel Julio C. Ferradás 13/10/1972
Teniente Coronel Dante H. Lagurara 13/10/1972
Teniente Primero Ramón S. Martínez 13/10/1972
Soldado Primero Carlos Roque 13/10/1972
Soldado Primero Ovidio Ramírez 13/10/1972
Alférez Jorge Sangenis 20/3/1975
Alférez Julio César Curbelo 20/3/1975
Alférez Ariel Alvarez 14/10/75
Mayor Adolfo Cachon 12/10/1976
Soldado Primera Francisco Pérez 12/10/1976
Teniente Primero Juan Bautista Arispe 25/2/1976
Teniente Coronel Dámaso Cuadro 20/6/1977
Teniente Segundo Hugo Velázquez 20/6/1977
Mayor Roberto A. Ferradas 10/2/1978
Capitán Néstor Pimienta 10/2/1978
Alférez Daniel Marquesano 10/2/1978
Soldado Julio C. Rodríguez 10/2/1978
Cabo Ricardo Masollo 10/2/1978
Soldado Mario de los Angeles 10/2/1978
Sargento Nery Pereira 10/2/1978
Teniente Primero Erasmo Benedito 30/4/1982
Teniente Primero José P. Novegil 30/4/1982
Cabo Segunda Mario Nogueira 30/4/1982
Teniente Segundo Gonzalo Zuluaga 30/4/1982
Teniente Primero Roberto Hornos 7/10/1983
Teniente Primero Mauricio Camou 7/10/1983
Teniente Segundo Jorge Schell 7/10/1983
Teniente Segundo Leonardo Goyeneche 7/10/1983
Alférez Daniel Villalba 7/10/1987
Teniente Primero Jorge Camaras 19/1/1993
Capitán Fernando Sarquis 19/1/1993
Teniente Primero Miguel Fodrini 22/7/1993
Teniente Segundo Mario Roldos 22/7/1993
Teniente Primero Guillermo Spagnolo 8/4/1994
Alférez Pablo Pisani 8/4/1994



Este modesto artículo tiene por único
 norte el recordar a todos aquellos que
 han dado en ofrenda sus vidas por
 nuestra Fuerza, y que pasaron a integrar
 la llamada "Escuadrilla del Silencio".



Intercambio de Cadetes a Argentina

Una vez mas una delegación de la Escuela Militar de Aeronáutica partió hacia la República Argentina en los primeros días del mes de octubre, para visitar la Escuela de Aviación Militar, situada en la ciudad de Córdoba.

Una experiencia muy rica en acontecimiento y también para dejar bien en alto el carácter amistoso que distinguen a los uruguayos. Una forma de ser que nos hizo ser apreciados por los Señores oficiales y los Caballeros Cadetes que nos acompañaron en nuestra estadía en territorio argentino.

La delegación estaba formada por el Tte. 1° (Av.) Ruben Aquines, el Tte. 2° (Av.) Marcelo Poggio, el Sgto. Hrio Juan Pereyra, el Sgto hrio Gerardo Trombotti, el Cadete de segundo año Julio Bardesio y el Cadete de primer año Gerardo Cena. En la noche del martes 30 de setiembre arribamos al instituto luego de 3 horas de vuelo en el Guaraní T-126 de la Fuerza Aérea Argentina que nos vino a buscar a la Base Aérea N° 1 de Carrasco.

Luego fuimos presentados ante los Señores Oficiales y Caballeros Cadetes que compartirían con nosotros una semana hermosa e inolvidable, llena de actividades varias desde el recorrido de las instalaciones de la E.A.M. y diversas conferencias informativas acerca de las generalidades de este instituto. Entre ellas podemos destacar que la Escuela de Aviación Militar es el único instituto donde se forma personal militar superior del Cuerpo de Comando de la Fuerza Aérea Argentina. Fue creada el 10 de



Los Cadetes de la delegación tuvieron la oportunidad de volar EMB - T 27 "Tucano" de la Escuela de Aviación Militar, una experiencia inolvidable...

contabilidad. Durante ese tiempo los Cadetes reciben educación integral y técnica.

Una vez completados los 4 años, los Cadetes que han aprobado las exigencias, obtienen el grado de Alférez con el título de bachiller universitario en sistemas aeronáuticos.

Los Cadetes del escalafón aire no comienzan a volar hasta luego de egresar con el grado de Alférez, volando en principio en T-34 Mentor para pasar luego al EMB-312 Tucano.

Entre otras actividades se desarrollaron recorridos por las Sierras de Córdoba y visitando ciudades y pueblos como Villa General Belgrano, por Villa Carlos Paz y disfrutando en el Club Náutico del infaltable asado y luego de una navegación en velero por el Lago San Roque, así como visitas a la ciudad de Córdoba.

Sería imposible dejar de lado el vuelo en Tucano, hecho este que para algunos de nosotros significaba una experiencia alucinante disfrutando con los instructores argentinos de las acrobacias sobre las sierras y del vuelo invertido sobre la ciudad de Córdoba y Villa Carlos Paz.

Son recuerdos que jamás olvidaremos, aunque tratar de contar lo maravilloso de este país se nos hace imposible, pues siempre es mejor vivirlo personalmente. Para nosotros representa un gran honor el haber sido elegidos para esta misión que sin duda estrechó aún más los lazos fraternales que siempre han distinguido las relaciones de dos países hermanos como Argentina y Uruguay.

Sgto. Hrio. G. Trombotti



La delegación en pleno en una de sus salidas, en esta oportunidad en una laguna próxima a Villa Gral. Belgrano

Agosto de 1912 en el Palomar (Buenos Aires). Luego fue trasladada a Córdoba en 1937. El personal militar superior del Cuerpo de Comando es formado en los escalafones aire, general y técnico; y del Cuerpo Profesional en el escalafón contabilidad.

La E.A.M. tiene una formación de 4 años para los escalafones aire, general y técnico y de 2 años para el escalafón

Patín de Cola

Patín de Cola es una publicación del Cuerpo de Cadetes del Instituto.

Su objetivo es expresar con desenfado muchos de nuestros hechos cotidianos en la vida militar. Su continuidad se ha visto interrumpida en numerosas ocasiones pero siempre ha sabido reflotar.

Las primeras ediciones datan de los años '60, llegando hasta nuestros días.

Como recuerdo de nuestra "Hermana menor" y esperando una pronta re-edición, es que hemos "rescatado" de nuestros recuerdos este pequeño chiste proveniente de la edición de Agosto de 1991.

Espero les guste...



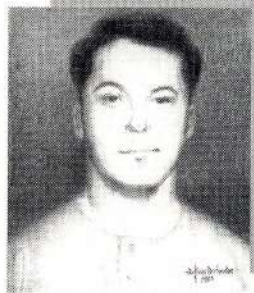


¡TE AMO!
¡TE ADORO!
¡TE QUIERO!
¡BESITO
BESITO!

Alvez Dos Santos
1997 - Rivera



Alvez Dos Santos
1997



AUTORETRATO-ABRIL 1997

El Sr. Victor W. Alvez Dos Santos, es un artista plástico nacido en la ciudad de Rivera el 7 de Noviembre de 1969.

Ha realizado numerosas obras dentro del ámbito de la aviación militar, las cuales ha tenido la posibilidad de exponer en diferentes oportunidades en el Comando General de la Fuerza Aérea, en la Brigada Aérea Número 2, en la Escuela Militar de

Aeronáutica, en la Escuela Técnica de Aeronáutica, en el Club de la Fuerza Aérea y en la Academia de Historia Aeronáutica.

El mismo nos ha mencionado su preferencia exclusiva por los modelos militares, hecho este que se trasluce en todas sus obras, la gran parte de ellas dedicadas a nuestra Fuerza Aérea Uruguaya...

Nos ha hecho llegar un librito

con varias muestras de humor a pedido del Consejo Editor, las cuales se encuentran en la presente edición junto con otros trabajos presentados por el Cuerpo de Alumnos.

Le queremos hacer llegar por intermedio del presente artículo un agradecimiento por la sonrisa que nos hace llegar a través de sus obras humorísticas...



Servicio Social en la F.A.U.

Habiendo estado mucho tiempo al mando de personal, siempre aprecié a aquellos que lo respetan y lo valoran, como realmente merecen. Dentro de este grupo, por suerte mayoritario, admiré a las "Asistentes Sociales", por su entrega, su esfuerzo, y hasta su sacrificio; muchas veces por buscar soluciones, o por lo menos ayudar a resolver los problemas que padecen.

Como cuento con una buena amiga, a la que tuve que recurrir innumerables veces, para que me ayudara a intentar apoyar al personal a mi cargo, en ésta oportunidad se me ocurrió que podría reivindicar su silencioso trabajo, reconociendo públicamente tal entrega, por el bien muchas veces, de familias enteras.

Se llama Susana Mauri y presta servicios en el Servicio Social dependiente actualmente de la División Bienestar Social; repartición encargada de la ejecución de las Políticas Sociales, que tienden a mejorar la calidad de la vida de los integrantes de la Fuerza Aérea.

Sra. Mauri, ¿Como comienza éste tan importante Servicio en la F.A.U.?

El Servicio Social comenzó allá por el año 1963, justamente en la Escuela Militar de Aeronáutica; posteriormente se hizo extensivo a todas las unidades. Es importante destacar que la Fuerza Aérea es pionera en la incursión de este Servicio, dentro de las Fuerzas Armadas; y fue creado por decreto del Poder Ejecutivo.

¿Qué es y que busca el Servicio Social en la F.A.U.?

Es una profesión que trata de ayudar a las personas, tanto individualmente como en grupo, resolviendo sus problemas provocados generalmente por causas sociales.

Estudiamos el medio en el cuál vive, el entorno, la familia y sus situaciones socioeconómica; luego en éstos datos, elaboramos un diagnóstico, y realizamos un tratamiento que implica una acción psico-social.

¿En qué consiste dicho tratamiento?

Consiste en entrevistar individualmente al sujeto, intentando darle

los recursos y técnicas de apoyo, que lo hagan modificar su actitud, para superar sus problemas, con su propia acción.

¿Que otro aspecto puedes destacar del Servicio Social?

En el área grupal realizamos paseos, campamentos, encuentros familiares, excursiones, charlas; siempre tratando de integrar en lo recreativo aspectos culturales y educativos.

¿Quieres agregar algo más?

Ya que tengo ésta oportunidad, deseo agradecer la colaboración con la labor Social, que realiza la comisión de damas de la Fuerza Aérea, en la entrega de ajueres y túnicas a los hijos del Personal Subalterno.

En tu persona felicito a todos los integrantes del Servicio Social, por el valioso y generoso esfuerzo que realizan intentando buscar el bien, de quienes tanto lo merecen y lo necesitan, y con la única aspiración de ayudar, sin esperar ningún beneficio personal.

Muchas gracias SUSANA.

Tte. Cnel. (Av.) Alcides Luzuriaga



Dirección General de Aviación Civil

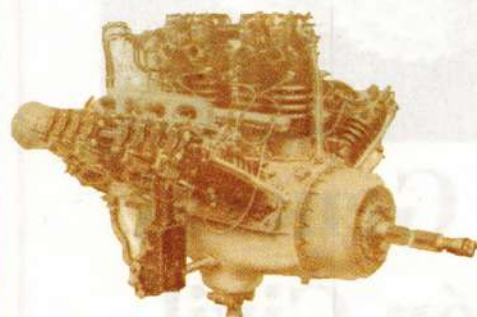
Hacemos llegar nuestros más sinceros agradecimientos al Servicio de Sensores Remotos y Aeroespaciales y a la Dirección General de Aviación Civil, por su invaluable apoyo en la confección de la presente edición.

La Historia de un Motor



El óleo del Sr. A. Vallejo recrea el momento en que el Cnel. Cesáreo L. Berisso y el Comandante Genta cruzan la Cordillera de los Andes en el Potez 25

Quizás esto pueda interpretarse como paradójico de hechos aislados, al pretender describir la historia de un motor y descartar el derecho de un avión, pero como avión y motor recíprocamente, sirven a una misma función: ¡Volar!. Tratemos entonces de exponer, narrar, contar una historia de fierros con alma, porque aquí los protagonistas son los motores que el hombre ha inventado, y que mal se les paga cuando los convierten en chatarra.



El famoso motor Lorraine

Todo motor ha tenido mucho ascenso y descenso, todos han respondido a lo que el hombre les ha impuesto tienen el alma fría, pero inspiran confianza.

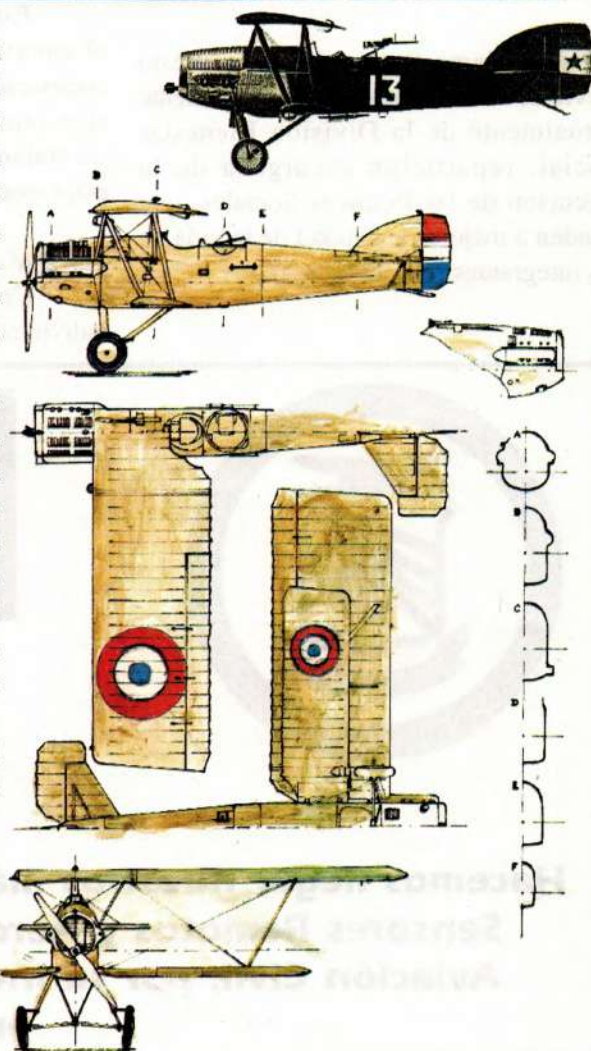
Empecemos a contar lo que la historia nos muestra y nos enseña, ahora

que la historia de las cosas se están estereotipando con el devenir del tiempo, sin necesitar ya más recurrir al baúl de los recuerdos para encontrar recortes amarillentos en los viejos cajones, porque la historia del diario vivir, nace todos los días solo hay que aguardar para que el tiempo las cuente.

Uno de los historiadores de más destacado prestigio nacional, Juan Pivel Devoto decía "Historia no es lo que pasa, sino lo que queda". Si en nuestro espíritu ha quedado algún trozo de hierro reforzado. Si los motores tuvieran alma, tendríamos que enfrentarlo con tristeza y el dolor y reconocer que el ser humano es el culpable.

Hoy nos toca, como si en el Cielo pasaran lista, incluirlo en el

Potez 25 A2 del 2º Escuadrón de Reconocimiento y Bombardeo, operando desde la Isla Poi en Junio de 1933. Los paraguayos obtuvieron 14 Potez 25s.



viejo historial de un motor. Donde también nuestra Patria ha tenido una buena cuota en ser partícipe en un importante rol protagónico del motor LORRAINE-DIETRICH 12 -EB- de 450 H.P. y 12 cilindros en W provisto de Hélice bipala de madera y de duro aluminio.

Nuestra Aeronáutica Militar, lo

“La Aviación Paraguaya en la Guerra del Chaco”, en algunas de sus páginas de aportes invalorable describe con un profundo sentido poético, algo que es



A la derecha el entonces Coronel de aviación Cesáreo L. Berisso, a la izquierda el Comandante de Ingenieros Edgardo U. Genta, sobre ellos el ala de tela que cruzó dos veces los Andes

empezó a utilizar en 1930 en 9 aviones Potez de los 10 adquiridos, ya que no de los mismos era movido por un motor Hispano Sviza X11 DB. De 500 H.P. Del avión Potez y su motor solo ha quedado un cuento de abuelo, y una rica historia llena de recuerdos, enseñanza y hazañas de gran heroísmo.

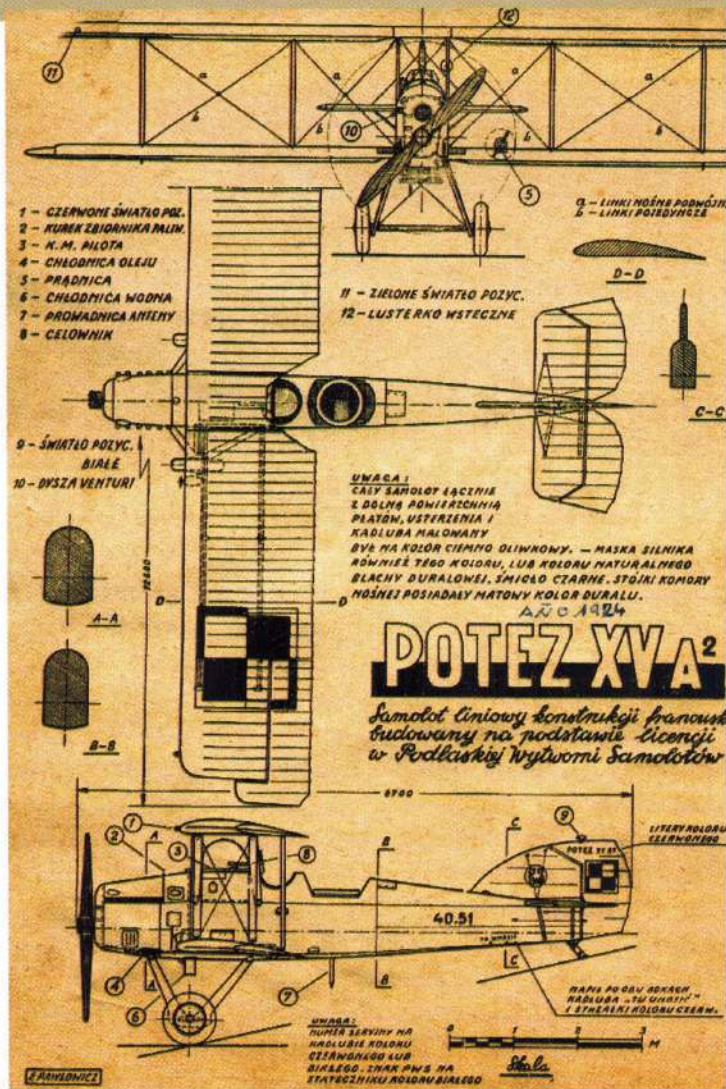
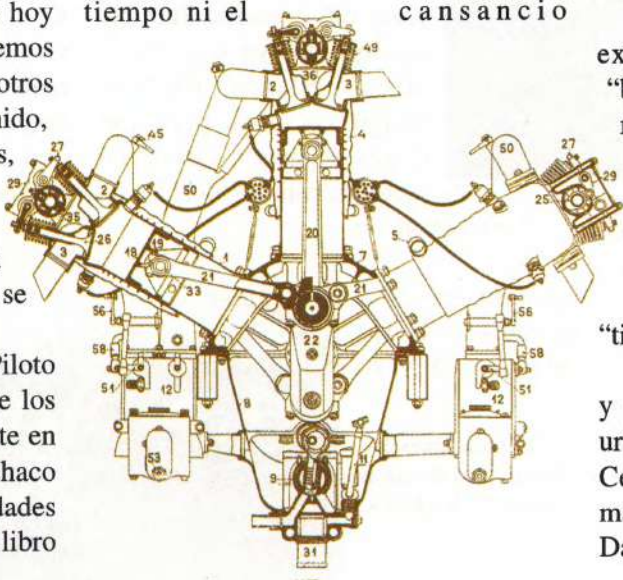
Imperecedero por todo lo que nos legó, y por haber tenido la fortuna de que nunca ningún piloto hubiera tenido algún accidente en él.

De los motores de los cuales hoy contamos la historia, no nos limitaremos solamente a contar lo que entre nosotros aconteció, el orgullo de haberlos tenido, y un sentir de gratitud por sus servicios, pues ellos nos ayudaron a conocer más el cielo, y a realizar grandes proezas, que eran hechos de audacia y heroísmo para los tiempos en que se vivía.

El Mayor Leandro APONTE Piloto Militar Paraguayo, que fuera uno de los más protagónicos Pilotos de Combate en la Guerra aérea en los cielos del Chaco Boreal, y que en muchas oportunidades voló aquel notable Potez, es autor del libro

por demás elocuente resaltar. Como si fuera una deuda de gratitud, hacia aquel avión, aquel motor, que con tanta fuerza prestara sus servicios a su Patria. En esta exaltación el Mayor Aponte se refiere al notable avión Potez.

“Muchas veces en las tardes lluviosas y frías, con el característico zumbido de sus motores cual paloma solitaria, besando las copas de los árboles partía, a cumplir la misión siempre grave y ante el deber, nunca respetaron la adversidad del tiempo ni el cansancio



Planos de construcción del Potez XV
A2

material. Allí donde la Patria le asignase un puesto de responsabilidad de la defensa de sus curiosas tradiciones, estuvo siempre lista esta máquina...”

Cabe destacar que en la poética expresión, cuando el Mayor dice “besando las copas de los árboles, se refiere al medio tan riesgoso donde empleaban los aviones paraguayos, pues tenían que realizar vuelos rasantes para no ser vistos por los aviones bolivianos”.

Avión del cual muchos dijeran “tiene 7 vidas”.

El 17 de marzo de 1929, el pionero y precursor de la aeronáutica militar uruguaya y argentina, Teniente Coronel Cesáreo L. Berisso acompañando del mayor Rogelio Otero y del mecánico Dagoberto Moll, intentan realizar un raid



Tripulaciones posando para la fotografía junto a un Potez XXV

Montevideo-Nueva York con un avión de fabricación uruguaya, construido enteramente en los talleres de la Escuela Militar de Aviación de camino Mendoza.

El avión A.R.M.E. (siglas de "Avión de reconocimiento Modelo Escuela") bautizado "Montevideo", según el excelente y documentado trabajo de investigación del historiador aeronáutico Tte. 1º (Av.) Juan Maruri, ("70 años del ARME - "Montevideo", Gaceta de la Aviación No. 22) iba equipado con el motor mencionado anteriormente y el cual había sido adquirido en la casa Lorraine de Argenteuil (Seine et Oise) y su costo fue de 100.000 francos, equivalente a U\$S



Grupo de mecánicos y técnicos que construyeron el Potez N° 10, en el Aeródromo Boiso Lanza, 23 de Agosto de 1937

4.130, costo que fue financiado con donaciones privadas.

Lamentablemente el raid a Nueva York no llegó a feliz término. Esta vez nuestro confiado motor Lorraine hizo una mala jugada y el avión debió hacer un aterrizaje forzoso en plena selva

colombiana, incendiándose posteriormente.

El 15 de diciembre de 1929, parte del aeródromo de la Tablada, Sevilla, un Breguet Gran Raid con

motor Lorraine 450 H.P. bautizado como "Pájaro Blanco". Lo comandaba el Capitán francés León Challe y el Teniente Coronel uruguayo Tydeo Larre Borges. Luego de dejar Tablada y bordear parte de la costa africana, realizan el cruce del Atlántico Sur totalizando más de cuarenta horas de vuelo. Al llegar a las costas de Brasil, en las cercanías de Natal tienen un pequeño accidente, que culmina felizmente con un aterrizaje forzoso in tener que lamentarse hechos fatales.

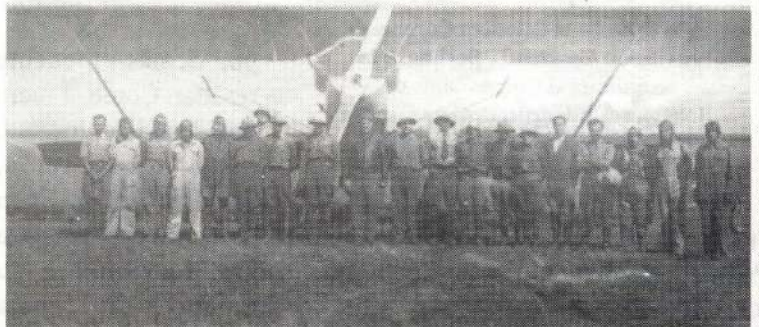
Los uruguayos guardamos con legítimo orgullo, el gran galardón que significa que un aviador de nuestra nación sea el primer aeronauta americano en realizar un cruce del Atlántico Sur. No nos olvidamos que en su "Pájaro Blanco" tenía un amigo sin alma, pero con fuerza y garra Charrúa: un motor Lorraine 450 H.P..

En agosto de 1934, una Escuadrilla de 3 aviones Potez (nros. 4, 5 y 6)

Tripulaciones de Escuadrilla de aviones Potez XXV TOE A2

comandados por el Mayor (PAM) Oscar Gestido decolan del Aeródromo Militar, hoy Capitán Boiso Lanza, rumbo a la vecina República Federativa del Brasil.

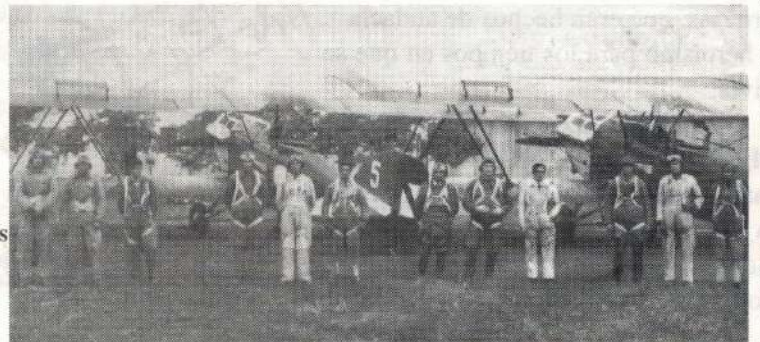
El motivo era acompañar al presidente Gabriel Terra que realizaba una visita oficial al vecino país. Al culminar el raid, Gestido participa en el posterior desfile aéreo sobre Río de Janeiro como un fraterno saludo de adhesión del pueblo uruguayo. Luego del regreso a Uruguay, se ponía en evidencia la calidad humana de los pilotos que realizaron el raid, y la confianza puesta en los excelentes motores Lorraine, "corazón" de los hazañosos Potez 25.



Grupo de pilotos Oficiales y de Tropa ante un Potez, Circa 1935

En 1936 al estallar la Guerra Civil Española, existían en servicio activo en la Aeronáutica Militar Española 90 aviones Breguet XIX con motor Lorraine de 450 H.P. e Hispano Suiza 12 H.P. de 600 c.v..

Como los motores eran construidos por C.A.S.A., bajo licencia Lorraine, llevaban marca Elizalde A.4; aunque seguían siendo los clásicos "Bidón" que tienen que ver con esta historia. Con este avión los aviadores españoles realizaron grandes





Potez N°1 con motor Hispano Suiza, nótese la diferencia con los demás Potez en el radiador de agua, año 1933

proezas ("Jesús del Gran Poder" -vuelo directo Sevilla-Bahía de Jiménez e Iglesias en 1929- y "Cuatro vientos" -raid Sevilla-La Habana, sin escalas de Barberán y Collar en 1933).

En el año 1943, en plena Segunda Guerra Mundial y dadas las escasas posibilidades de las Fuerzas Armadas Argentinas para adquirir material blindado en Europa o Norteamérica, se concibe la idea de fabricar un blindado totalmente nacional.

Es así que nace el primer blindado construido en Argentina: el tanque "Nahuel" ("Cabeza de Tigre" en araucano). A pesar de la escasa industrialización del país y de que la industria metalúrgica pesada no estaba acorde con el tiempo y las circunstancias, bajo la dirección, la tenacidad y el patriotismo del Teniente Coronel Alfredo A. Baísi, quién concibió

el proyecto para la construcción de aquel ingenio bélico.

Con un peso de 35 toneladas, el motor utilizado era el Lorraine-Dietrich 12 E.B. de 12 cilindros en V y de 450 H.P. construido en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba entre los años 1931-1932, y repotenciados a 500 H.P. Esos motores además poseían una transmisión hidráulica de cuatro velocidades, y cabe señalar que los mismo no estaban contruidos para blindados, sino para los aviones de caza Dewoitine, en aquel tiempo en servicio en la Aeronáutica Militar del país hermano.

Este motor era el mismo que utilizaban los 9 Potez 25 en servicio en nuestra aviación militar en los años treinta.

Hemos querido culminar esta nota, con el mejor propósito de recordar algo que no es nada común, ni tampoco original para los que escriben sobre temas aeronáuticos: hablar sobre la vida de un motor... No se si correspondiese hacer un juicio de valor, y pensar que los que amamos lo aeronáutico, somos muchas veces injustos en no acordarnos de aquello que podemos definir como "el alma del

de uno de los artesanos y técnicos que tanto colaboraron durante aquella etapa de foja de nuestra Aviación Militar.

Nos referimos a Don Miguel Juan Nadal quien repetía esta frase: "...la santa hélice... el santo... ¡el santo motor!...".

Aunque no seamos demasiado devotos, ni querramos entrar en temas religiosos, debemos reconocer que después de habernos ocupado de las bondades y servicios prestados por un



Esta inusual foto de los años 30 nos muestra una rueda auxiliar como en los coches de su época. El capot es cubierto por una lona debido a las tormentas de arena del desierto de las colonias francesas

determinado motor, en este caso del noble Lorraine-Dietrich tan utilizado en los medios aeronáuticos tanto civiles como militares, que unidos a las hazañas y el coraje de aquellos pioneros de la aviación de los años 30 y 40, forjaron el espíritu de toda una época.

Esperando que este artículo sirva para cuando no existan quienes se ocupen de los que se fueron, en una historia muchas veces ingrata y sin memoria que solo hubiera podido poner sobre la tumba de este viejo motor convertido en chatarra, aquel viejo dicho entonces: "Gracias por los servicios prestados...".



Diez aviones Potez en la línea muerta de Boiso Lanza el 23 de Agosto de 1933, los primeros tres de la izq. arribaron en el 29, 30 y 31 respectivamente y son los únicos con hélice de madera

avión".

En la vieja Escuela Militar de camino Mendoza, solía escucharse la voz

Sgt. 1° (Eq.) Don Anselmo Vallejo Herrera
Miembro de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

Actividades Deportivas

Como todos los años los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la E.M.A. han participado de eventos deportivos y competencias de diferente índole. La actividad militar se dejó momentáneamente "de lado" para abocarse de lleno a la actividad física en disciplinas en las que participaban no sólo militares y civiles (de diferentes sexos) sino también personalidades de renombres en sus respectivas especialidades.

La División de Educación Física se ha ido ampliando a pasos agigantados en este último año y se ha visto fundamentalmente reflejado en todas las competencias en las que hemos dicho "presente".

En primer término el plantel de fútbol, uno de los más antiguos y cuyos logros nos han gratificado desde su origen, ascendió el año pasado a la Divisional "B" de la Liga de Fútbol Universitario encontrándose este año con verdaderos

equipos muy competitivos entre sí. Este nivel superior pronto se vió reflejado en los resultados que Domingo a Domingo nos hacía palpar y que al final no siempre resultaban ser lo que anhelábamos. Supieron demostrar perseverancia ante ellos y fundamentalmente humildad cuando la victoria era nuestra.

La galería de deportes nos lleva a conocer un nuevo plantel -de poca trascendencia en el Instituto- como lo es el de Volleyball que este año dejó su imagen deportiva en diversos gimnasios de nuestro país. Con mucho esfuerzo administrativo, físico y sobre todo, humano, llegó a federarse y lograr en muy poco tiempo tener un nivel más que

competitivo con las demás integraciones deportivas.

Otra gran revelación fue sin duda el plantel de Basketball que con mucha gana y entrega, y poniéndole una emoción infartante en cada tanto logrado, consiguieron así ganarse el corazón y sincero reconocimiento del Cuerpo de Alumnos.

Continuando con grandes logros, llega el turno del plantel de Esgrima que tuvo una agenda bastante completa; en ella destacamos el Campeonato Juvenil que fue logro absoluto de la Escuela Militar de Aeronáutica; a mediados de año dos de sus integrantes, el Cbo. Hrio. E. Sassón y el Asp. Pablo Odella, parten para la ciudad de San Pablo (Brasil) para disputar el Campeonato Sudamericano en las tres armas y para ambos sexos. La participación de estos dos Cadetes fue de tal magnitud que lograron traer a casa dos medallas (una de bronce en Espada por Equipos y otra de plata en Sable por Equipos) cada uno. Su premiación no sólo fue una satisfacción personal sino que equivalió una imborrable imagen para la Escuela y en su defecto, para toda la Fuerza Aérea Uruguaya. Y por supuesto, en el Campeonato Federal también el podio estuvo conformado por Cadetes del Instituto que dejando en alto el buen nombre de nuestra Escuela dieron todo por



Integrantes del Equipo de Esgrima quienes saldrán luego y por segundo año consecutivo campeones en el Campeonato Interescuelas Militares: Cad. W. Lucas, el entrenador Tte. R. Román, Cbo. Hrio. J. Maldonado, Asp. Pablo Odella y Cbo. Hrio. E. Sassón.



El Plantel de Fútbol volvió luego de años de ausencia a la Divisional "B" del Fútbol Universitario.



El plantel de voleibol que este año se ha integrado a la Liga de Voleibol de Canelones

estar en las primeras ubicaciones.

Otras de las actividades en la cual la Escuela Militar de Aeronáutica participó fueron en el Atletismo. Aquí una de nuestras Jóvenes Aspirantes femeninas - María Etcheverry- fue invitada por el

Ministerio del Interior a correr en una travesía olímpica recorriendo la distancia de 6.000 mts. En dicho evento la Escuela por intermedio de la Aspirante antes mencionada obtuvo la medalla de plata venciendo así a competidores militares y

civiles de todo el país.

Por último, el plantel de Pentatlón ha tenido en sus integrantes a Cadetes y Aspirantes con un reconocido esfuerzo por lograr las dificultades que permanentemente se le presentan en cada una de las cinco disciplinas. Se han logrado triunfos pero también derrotas; todo sirve, es experiencia adquirida.

La actividad deportiva en todo este 1997 nos ha dejado en distintas partes muy bien parados. Quedan expectativas y lo que importa más aún, el perfeccionar y corregir errores pasados para que un futuro -esperemos no muy lejano- podamos ser dueños absolutos de los pedestales deportivos.

ASP. MARIA ETCHEVERRY
ASP. PABLO ODELLA

SEGURIDAD Y VIGILANCIA

SERVICIOS ESPECIALES

TRANSPORTE DE VALORES

COBRANZAS

PAGO DE SUELDOS

ALQUILER PERSONAL SERVICIO

SERVICIO DE LIMPIEZA



SARANDI 409 Piso 3 Oficina 15

Tel.: 915 23 67

LA SEGURIDAD AEREA

POLICIA AERONAUTICA NACIONAL

1. SEGURIDAD Y POLICIA

Relacionar estos dos conceptos, no parece a priori, una tarea difícil. Sin embargo cuando se trata de vincularlos en relacion a una actividad en concreto, vemos que comienzan a surgir dificultades, en varios sentidos.-

Seguridad, dice el diccionario de la lengua española, es "Aquel estado de las cosas que las hace firmes, libre de todo riesgo o peligro, etc." y Seguro, aquello que es "Libre y exento de todo peligro, daño o riesgo". En general, se entiende que estar seguro es "estar protegido contra las amenazas a la vida", y, a primera vista, esto parece armonizar muy bien con la seguridad aeronáutica.-

Asimismo el diccionario de la lengua española da la acepción de Policia, en los siguientes terminos: "el reglamento general vigente para el comun sosiego, seguridad y gobernacion de los estados, de las republicas, de todos los paises, el buen orden que se observa, se vigila se procura y se guarda en el seno de las poblaciones, de las sociedades, cumpliendose con las leyes u ordenanzas establecidas para el curso tranquilo de los negocios, para la marcha natural y pacifica de las cosas, acatandose la autoridad constituida, y obedeciendose las disposiciones de ella emanada, para el mejor gobierno de los asociados, cuya mas robusta base es sin disputa la normal quietud".-

Tambien se la define doctrinariamente como la "actividad o función preventiva para evitar, tanto acciones humanas como hechos que no son consecuencia directa de la voluntad humana, pero que pueden sobrevenir y que son contrarios a derecho o nocivos para una comunidad.-

De las definiciones propuestas podemos inferir que la actividad de policia constituye aquella función preventiva tendiente a dotar de seguridad a una actividad o comunidad determinada.-

Como vemos el concepto de policia esta intimamente relacionado al de seguridad, es por ello que podemos afirmar que para desarrollar con seguridad alguna actividad o para lograr seguridad en alguna comunidad necesariamente debemos desarrollar una accion policial.-

2. SEGURIDAD EXTERNA Y SEGURIDAD INTERNA

La seguridad por tanto se erige como un indiscutible principio general de derecho que tutela valores esenciales en cualquier sociedad contemporánea.-

Podemos hablar asimismo de seguridad externa y seguridad interna de los estados.-

En la Seguridad Externa, todo estado tiene derecho a defender su seguridad en lo exterior, entendiendose por tal, genericamente, la labor que desarrolla para la tutela integral de su territorio, que le permite la vigencia plena como tal -estado- y el libre ejercicio de su soberanía.-

Asimismo en el orden juridico internacional, los propios sujetos de derecho que lo conforman es decir, los estados, procuran conservar su integridad e independencia, a traves de esa normativa, dandose para si la seguridad necesaria, del mismo modo que los organismos internacionales tambien intentan establecer y hacer respetar el orden juridico internacional a traves de sus organos de seguridad.-

Con relacion a la seguridad interna, esta es basica, en el orden juridico de cada estado.-

El presupuesto sociológico, se halla -sin lugar a dudas- en el concepto de la seguridad como un derecho de todo ciudadano.-

Es el Estado alli, quien debe garantizar a todos que se sentirán seguros en sus derechos. Es precisamente por eso que es un derecho primordial del ciudadano, es el derecho a la seguridad interna -juridica y social- que en lo que le concierne a los derechos individuales les permita su plena vigencia.-

Por ejemplo en la Constitucion Uruguay de 1967, en la seccion II, -derechos deberes y garantia- el artículo 7º expresa: Los habitantes de la republica tienen derecho a ser protegidos en el goce de su vida, honor, libertad, seguridad, trabajo y propiedad. Nadie puede ser privado de estos derechos sino conforme a las leyes que se estableciere por razones de interes general"

A partir entonces de la vigencia del estado de derecho, se institucionaliza el principio de que la seguridad interna, es un valor fundamental del derecho, en la medida que es la dinámica reguladora de la defensa misma de los Derechos Individuales.

A su vez la seguridad social interna se realiza

mediante la conservacion del orden publico a traves de la actividad policial del estado.-

Es asi entonces que tanto para la seguridad externa, en defensa de su integridad misma como para la seguridad de los derechos individuales de sus habitantes, los estados deberan desarrollar un sistema que defienda y asegure la conservacion del bien a tutelar.

Esto se logra a traves de la conformación de un sistema de defensa, que estara dotado tanto para accionar en forma preventiva, como represiva.-

3. LA FUNCION DE POLICIA COMO COMETIDO ESTATAL (Policia Interna y Policia Externa)

Según sea la opinión que predomina en cada país y en un momento dado acerca del debatido problema de los fines del Estado, dependerá la mayor o menor extensión de las actividades que el derecho asigne a las entidades estatales. Estas múltiples actividades o tareas que el derecho pone a cargo de las entidades públicas constituyen los cometidos estatales.

En la teoría general del derecho público, se ha distinguido tradicionalmente lo que constituyen atribuciones o cometidos estatales de las llamadas funciones estatales.

Así Bonnard en París en 1926 puntualizaba este distingo en los siguientes terminos: "Las atribuciones del Estado son las tareas, los trabajos que el Estado cumple. Ellos constituyen el objeto de su actividad. Cuando se dice que el Estado es industrial, comerciante, profesor, se indica en esa forma la atribución cumplida por el Estado". En cambio las funciones son los medios que permiten al Estado cumplir sus atribuciones. Para el logro de sus cometidos el Estado deberá actuar mediante los poderes de que está investido es decir ejerciendo la función legislativa, administrativa y jurisdiccional.

Por ejemplo, el ordenamiento jurídico uruguayo se ha hecho una clasificación tradicional de los cometidos estatales respondiendo a la siguiente criterios: cometidos esenciales, servicios públicos, servicios sociales, aspectos administrativos de la regulación de la actividad privada y regulación de la actividad privada.

Los cometidos esenciales son aquellos cometidos del Estado inherentes a su calidad

de tal, que no se conciben sino ejercidos directamente por el Estado ejemplo: la Defensa Nacional, la seguridad en lo interior, las relaciones exteriores, la actividad financiera. En el ejercicio de estos cometidos esenciales, la administración está convenientemente dotada de poderes jurídicos más intensos, así por ejemplo puede imponer prestaciones personales tales como: el servicio militar obligatorio en aquéllos países que los consagran en su normativa, o hasta llegar a limitar la libertad individual como es el caso del ejercicio de los poderes de Policía.

Asimismo la posición de los ciudadanos frente a estos cometidos es diferente a la que tiene por ejemplo frente a un servicio público, es decir que hay una mayor sumisión del particular frente a los cometidos esenciales.

Dentro de los cometidos esenciales, nos va a interesar particularmente a efectos del tema de esta disertación, el cometido de Policía, es decir la función de preservar la seguridad interior, así como, sin perjuicio de que también en el cumplimiento del cometido esencial de la defensa nacional, el estado ejecuta en algunos aspectos una labor policial.-

Debe hacerse una distinción entre policía del orden público y policías especiales, la primera es la que corresponde al cometido esencial antes analizado, las otras, las policías especiales pueden no ser cumplidas por el Estado y no por ello éste perderá su calidad de tal.

Debe distinguirse asimismo entre fines de policía y actividad de policía, los fines de policía se logran mediante el cumplimiento de las tres funciones estatales (legislativa, jurisdiccional. administrativa).

En cambio la llamada actividad de Policía es actividad administrativa.

Esta actividad administrativa, se realiza a través de diversos medios de acción.

Suele caracterizarse la noción de policía por referirse a una actividad preventiva y que eventualmente recurre a la aplicación de sanciones, a la coacción y el sometimiento del responsable a la justicia. En el ejercicio de la actividad policial, encontramos resoluciones, destacándose las órdenes verbales; los permisos, diciéndose que cuando una actividad está sometida a permiso, se halla sujeta al régimen de policía; las sanciones policiales aplicadas usualmente por la propia administración y en virtud de contravenciones que prevén los Reglamentos de Policía.

En cuanto a actos administrativos generales, se destacan estos Reglamentos (edictos de

Policía). El poder reglamentario deriva de la esencia de la función administrativa y en su desarrollo se configuran los reglamentos subordinados de la ley, en tanto se dirigen a su ejecución y los autónomos, que se dictan en base a una disposición Constitucional.

4. LA FUNCION DE POLICIA COMO ACTIVIDAD PARA LOGRAR LA SEGURIDAD INTERNA

La función de policía como actividad para lograr la seguridad interna de un estado, constituye en lo que se ha dado en llamar la materia policial y que podríamos resumir en una síntesis gráfica en lo siguiente

-La policía nacional del orden público y de la protección de los derechos humanos;

-La conservación y la restauración del orden y la seguridad y la tranquilidad en lo interior. En definitiva el objetivo de esta actividad estatal de policía interna apunta a la tutela del orden social, del orden público, de los derechos individuales, y en definitiva la tutela específica la vida humana, como bien jurídico fundamental.-

5. LA FUNCION DE POLICIA COMO ACTIVIDAD PREVENTIVA PARA LOGRAR LA SEGURIDAD EXTERNA

Los Estados tienen entonces, la necesidad vital de defender su personalidad internacional frente a los demás Estados, defender su existencia en el concierto de las Naciones; defender su independencia política, o sea el derecho a resolver soberanamente sus asuntos; defender la integridad de su territorio; defender a sus habitantes de posibles ataques desde el exterior.

Este objetivo puede lograrse mediante distintos medios entre ellos la gestión diplomática o incluso mediante la guerra, a través de actos bélicos realizados por las fuerzas armadas, en casos extremos en que las primeras fracasen; todos estos medios que pone el estado para la consecución del objetivo constituyen elementos de la defensa nacional para preservar la seguridad de la nación.-

Pero para que un Estado no se vea sorprendido por actos que atenten contra la integridad de su territorio, debe ejercer necesariamente la vigilancia y control de sus límites territoriales, ejerciendo la actividad preventiva de POLICIA de sus fronteras, como parte de la DEFENSA NACIONAL en su conjunto, que no es otra cosa que la SEGURIDAD NACIONAL.-

La SEGURIDAD Nacional, lograda a través de la Defensa Nacional es un cometido esencial

del Estado: "inherente a su calidad de tal, que solo se conciben ejercidos directamente por el mismo Estado" (SAYAGUÉS LASO); tarea o actividad que coincide con los fines esenciales o de conservación (ZANOBINI), "fines sin cuya consecución el Estado no puede subsistir, fines que afectan a la propia soberanía estatal ... cuyo logro deficiente pone en peligro la existencia misma del Estado" (GUAITA).

La seguridad de la integridad territorial de una nación se ve asegurada a través de una tarea preventiva de POLICIA que lleva a cabo el estado como tarea esencial y de conservación.- Para la defensa exterior de su territorio terrestre, pero por sobre todo para la defensa de su territorio marítimo y aéreo, el Estado lleva a cabo a través de sus Fuerzas Armadas, un cometido de POLICIA, de su mar territorial y de su espacio aéreo.-

En gran parte de los Estados, es la Armada, como integrante de las FFAA del estado, quien tiene a su cargo la tarea de policía marítima, tendiente a vigilar el respeto de los límites del mar territorial, es decir la integridad de esa parte del territorio nacional (policía en lo externo) y en algunos Estados además también ejercer el control del tránsito marítimo en el mismo (policía en lo interno).-

Es a su vez la Fuerza Aérea, como integrante de las FFAA, quien tiene a su cargo la policía aérea tendiente a defender la integridad del espacio aéreo (policía aérea en lo externo) y en la gran mayoría de los Estados también a ejercer el control del tránsito aéreo en el mismo (policía aérea en lo interno).-

La función de policía, en lo externo, es entonces una función preventiva desarrollada por las Fuerzas Armadas, con el fin especial de prevenir la violación contraria a derecho de los límites de su territorio por cualquier agresor o que se produzcan acciones o hechos que no son consecuencia directa de una agresión pero que pueden ser perjudiciales o nocivos para la comunidad nacional.

Tenemos así que en muchos casos a las Fuerzas Armadas y en particular a las Fuerzas Aereas de nuestra región, se les asignan tareas relacionadas tanto a la defensa nacional del estado en lo externo, como a la conservación y tutela del orden público, del orden social, de los derechos individuales, y de la vida humana, en el interior del estado dentro de las jurisdicciones asignadas.-

6. LA SEGURIDAD EN LA ACTIVIDAD AEREA

La seguridad, como es por todos conocidos,

es de vital importancia en esta actividad y ello se debe a la gravedad de las consecuencias que su ausencia puede traer aparejada para la aviación.

En consecuencia, no podemos abordar el tema sin antes analizar un primer aspecto; que radica nada más y nada menos que en la comprensión del concepto de seguridad aérea.-

Es decir nos enfrentamos a un problema semántico, por cuanto aquí, por seguridad entendemos tanto las cuestiones relacionadas con el resultado óptimo de las operaciones técnicas aeroterrestres, por denominar de alguna forma a toda la actividad aérea, como asimismo incluimos bajo esa palabra, a las medidas de protección que se adoptan respecto de personas o cosas relacionadas con los hechos o actos ilícitos.

También definimos con ese término como ya vimos, al poder ejercido por los Estados para satisfacer su deber de autoconservación respecto de sí mismo y de sus nacionales, y que es comúnmente conocido como Seguridad Nacional o Seguridad del Estado, y que en la actividad aérea se relaciona a través de la defensa del espacio aéreo del estado.

Esta particular situación gramatical, no se presenta en el idioma inglés, donde la cuestión ha sido esclarecida desde hace ya mucho tiempo.

Los Estados angloparlantes, que por otra parte son un grupo muy importante en cuanto a la ciencia y tecnología aerospacial, posen en su lenguaje dos vocablos perfectamente definidos según se trate de cuál aspecto de la Seguridad se van a referir.

En este sentido, el término SAFETY que podríamos traducir, siguiendo al brillante jurista-aeronautico Argentino, Jorge Francisco Bianchi, como CONFIABILIDAD, esta destinado a ocupar el tratamiento de todos aquellos problemas derivados de la Seguridad aeronáutica de índole técnica-aviatoria, que podríamos denominar como SEGURIDAD TECNICA.

Por el contrario, cuando hablan o se expresan a través del vocablo SECURITY, se están refiriendo a la seguridad de

contenido político, jurídico-policial, diríamos físico material.

También dentro del concepto de SECURITY, se deben incluir los casos y las medidas vinculadas a atentados terroristas o casos de Interferencia Ilícita contra la Aviación Civil Internacional o Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, el que constituye todo un gran tema dentro de la seguridad aeronautica.-

La SECURITY, atiende mas a la idea de seguridad policial tradicional, como medidas a garantizar el normal desenvolvimiento del hecho tecnico aviatorio con relacion al orden publico- Nosotros podríamos agregar que la incidencia del comportamiento humano en el hecho o acto agresor a la seguridad, puede resultar util como elemento de distinción de los dos significados.

Generalmente el comportamiento relacionado a la safety es llevado a cabo por algun agente de la actividad tecnica aeronautica y esta calificado a titulo de negligencia, impericia o imprudencia tanto por comisión como por omision por quien debe cumplir con determinados estandares de seguridad; mientras que el relacionado a la security es generalmente llevado a cabo por personas ajenas a la actividad aérea, es decir sin responsabilidades especificas en el area y su conducta es casi siempre comisiva y marcada por cierta intencionalidad.-

No es posible marcar una frontera clara de los conceptos, con este criterio propuesto, pero si puede contribuir a la graficación de su contenido, ya que es absolutamente necesario hacer un encuadre juridico material, de los dos conceptos.-

Si bien en las mas modernas legislaciones aeronauticas de nuestra región no se ha receptado esta distincion de terminos, si se ha logrado, mediante otra sintaxis, separar en algunos casos adecuadamente las distintas acepciones de la palabra seguridad.-

La palabra SEGURIDAD, es empleada por nuestros Codigos Aeronauticos en muchisimos pasajes de sus textos, el Código Aeronáutico del Uruguay lo hace 19 veces, el Código Brasileño de

Aeronáutica lo emplea por treinta veces el Código Aeronáutico Argentino, lo tiene en 18 citas y la Ley Aeronáutica Colombiana, únicamente en tres oportunidades emplea este vocablo, por todos, carecen de la diferenciación que corresponde.

Ahora bien, una vez efectuada esta distincion, cabe cumplir con el primer postulado, el de ubicar en cada una de las fuentes de seguridad cual es la fuente de la obligacion que impone al estado desplegar su actividad para protegerlas, decir cual es la fuente de la obligacion que le impone esta prestacion.

Por otro lado, la creacion de normas como las actividades tendientes al cumplimiento de la seguridad, es decir las actividades inherentes a la CONFIABILIDAD y a la SEGURIDAD, deben hacerse separados, por cuanto distinta es la finalidad de cumplimientos y distintos sus principios y postulados, tanto en lo internacional como en lo interno.

7. FUENTES DE LAS OBLIGACIONES EN SEGURIDAD AEREA

La experiencia internacional en la materia indica que tanto para los aspectos de SEGURIDAD TECNICA como para los relativos a la SECURITY, debe existir una adecuada ubicación del tema, en cuanto que el orden juridico nos estemos refiriendo por un lado el orden juridico Nacional y por el otro orden juridico Internacional. Desde un enfoque juridico practico, de darse a través de la determinacion de la fuente que impone la obligacion determina la responsabilidad en la materia.-

Las principales áreas que debe contener prever un Planeamiento relacionado con la CONFIABILIDAD Y SEGURIDAD AEREA, esta marcado por una fuente obligacion Internacional y una fuente obligacion nacional.-

Ha de tenerse en cuenta que la fuente de la obligacion en una y otra area, es distinta y los sujetos de derecho obligado por principio son de distinta naturaleza, en una es una relacion juridica de Estado-Estado y en otra es Estado-individuo.-

Con referencia a las fuentes de la

obligaciones en SEGURIDAD TÉCNICA AERONÁUTICA, vamos a referirnos brevemente, por cuanto si bien estarían comprendidos en el tema "seguridad aérea", con que titulamos este trabajo, su tratamiento necesitaría de mucho más tiempo del que hoy disponemos en razón de la importancia y trascendencia que ha adquirido en el mundo aeronáutico, a raíz de la clasificación que se ha dado a los estados en relación al cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad. Simplemente, diremos que las FUENTES DE LAS OBLIGACIONES INTERNACIONALES, que obligan a cada estado frente a cada uno de los demás estados y a la comunidad internacional toda, en esta materia, esta conformada por: El Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944, Los Anexos Técnicos del Mencionado Convenio, los Tratados Multilaterales y los Convenios bilaterales que en la materia pueda suscribir cada estado.-

La Ley Fundamental en Aviación Civil, como ha dado en considerarse a este acuerdo, que comúnmente se denomina CONVENIO DE CHICAGO, se orienta fundamentalmente a dar solución a los problemas técnicos que plantea la Aviación Civil Internacional, y por tanto de dotarla de un ingrediente básico, la Seguridad, la SEGURIDAD TÉCNICA, SAFETY y la SECURITY.-

El Convenio está dividido en cuatro partes: Navegación Aérea, Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), Transporte Aéreo Internacional y Disposiciones Finales.

La OACI (Agencia Especializada de las NN.UU), de que trata la parte segunda del Convenio, tiene como fin y objetivo, entre otros, el de lograr un desarrollo seguro y ordenado de la Aviación Civil Internacional, promover la seguridad de vuelo y en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional.

El principal logro técnico de la OACI, en los últimos 40 años, ha sido que sus Estados miembros (183 hasta el presente), se han puesto de acuerdo sobre el nivel de normalización necesario para el

funcionamiento seguro, eficaz y regular de los servicios aéreos.

Esta normalización se ha conseguido, principalmente mediante la adopción por parte de El Consejo de la OACI, de especificaciones conocidas como Normas y Métodos recomendados internacionales (SARPS), en la forma de ANEXOS AL CONVENIO DE CHICAGO.

Dentro de la reglamentación internacional, se han promulgado 18 Anexos, que abarcan todo el espectro de la Aviación Civil, pero hay tres Anexos que se vienen considerando como esenciales para la Seguridad Técnica- SAFETY, aunque todos los demás de una u otra manera tienen que ver con ella.

Se trata en primer término de los Anexos 1 "Licencias al Personal", el 6 "Operación de Aeronaves" y el 8 sobre "Aeronavegabilidad"; pero también están directamente relacionados con la seguridad del vuelo los Anexos 2 (Reglamento del Aire), 3 (Servicios Meteorológicos), 4 (Cartas Aeronáuticas), 10 (Telecomunicaciones Aeronáuticas), el 11 (Servicios de Tránsito Aéreo) y el 14 (Aerodromos).-

El objetivo esencial que persiguen todos estos "reglamentos internacionales", es la Seguridad Técnica- la SAFETY, de las operaciones de la Aviación Civil Internacional.

Hay una obligación absolutamente clara e ineludible de carácter internacional por parte de todos los Estados signatarios del Convenio de Chicago, y es la de incorporar en sus respectivas legislaciones o reglamentaciones internas, las Normas internacionales contenidas en los ANEXOS al Convenio y Enmiendas a dichos anexos, así como de mantener en sus administraciones un sistema de Seguridad Técnica, que vigile el cumplimiento de los llamados estándares internacionales de seguridad.-

Se entiende que los Estados que no lo hayan hecho o que lo han realizado de manera parcial, no están cumpliendo con sus obligaciones en virtud del Convenio y por tanto están sujetos a las sanciones contempladas en el Convenio.

Con referencia a las FUENTES DE LAS OBLIGACIONES NACIONALES en materia SEGURIDAD TÉCNICA AERONÁUTICA, diremos que las mismas se encuentran desde la CONSTITUCION Nacional de cada país, en las que generalmente se reconoce y consagra el derecho de todo ciudadano a ser protegido en el goce de ciertos derechos, entre ellos y primariamente el de la vida, pero también el de seguridad, sobre todo en aquellas de concepción jusnaturalista.-

También a través de distintas leyes y en especial los Códigos especiales de legislación aeronáutica y las reglamentaciones, la seguridad técnica tiene un especial tratamiento.-

Especial importancia adquieren dentro del derecho interno los REGLAMENTOS AERONÁUTICOS por ser estos quienes recogen generalmente las obligaciones asumidas por el estado en el orden internacional, para convertirlas en normas jurídicas obligatorias en el orden interno.-

La cuestión relativa a la aplicabilidad de las normas y métodos recomendados internacionales a través de los anexos técnicos del Convenio de Chicago en el orden interno de cada estado ha generado un sinnúmero de opiniones y soluciones.-

A los efectos de incorporar o modificar en el derecho interno las reglas internacionales, entre otras cosas, muchos Estados primeramente realizan una tarea de selección entre los Métodos recomendados internacionales, realizado lo cual, elaboran o modifican la reglamentación interna.

La metodología adoptada por algunos países, de limitarse a transcribir los textos que aparecen en los Anexos, no se considera la más conveniente (disposiciones de carácter general, redacción de los textos, falta de selección de los Métodos recomendados, etc), ya que es necesario en muchos casos, que los Estados dicten medidas internas para desarrollarlos, especificarlos, etc.-

El procedimiento de incorporación al derecho interno, de estas normas debe desarrollarse siguiendo un método, que dependerá del régimen administrativo

interno de cada país, pero siempre tratando de respetar la terminología, denominación y número identificador de las especificaciones internacionales y de los reglamentos internos de los restantes Estados signatarios del Convenio.-

Sin perjuicio de ello, lo que no se debe descuidar es que se debe llegar a conformar un sistema capaz de garantizar, mediante la vigencia de apropiadas normas, la vigilancia y control de las mismas, la seguridad aérea, que en definitiva no es más que la protección del principal bien jurídico tutelado: LA VIDA HUMANA.-

8. LA FUNCION DE POLICIA EN LA SAFETY Y EN LA SECURITY

Tal como lo expresáramos al relacionar la seguridad con el ejercicio de la función de policía, tanto respecto a la Ley o reglamento aplicable a caso dado, o como al órgano encargado de fiscalizarla, dependerán de que aspectos de SEGURIDAD estemos tratando.

Si se trata de cuestiones relacionadas con la SEGURIDAD TECNICA existen, convenios internacionales, leyes y reglamentos específicos a ser observados por todos los que participan en esta actividad y que ponen bajo la responsabilidad de determinados órganos el control de la policía técnica, generalmente dependientes de la autoridad aeronáutica del estado.-.

Si por el contrario, nos referimos a temas de SECURITY, también encontraremos convenios internacionales, leyes, reglamentaciones y disposiciones a cumplir, y órganos responsables de ejercer el control policial, no siempre dependientes de la autoridad aeronáutica. Excluimos de este género, a la seguridad nacional referida a la integridad estatal a través de la defensa del espacio aéreo, la que analizamos anteriormente.-

En ambas áreas el aspecto coercitivo de la función policial es de vital importancia, pero es en materia de SECURITY (seguridad física) donde el régimen penal disciplinario actúa con mayor gravedad y en forma casi excluyente y fundamentalmente se desarrolla en las

zonas aeroportuarias.

El control de la SAFETY o seguridad técnica generalmente, se desarrolla bajo un régimen administrativo-policial, a través del seguimiento y vigilancia preventiva de situaciones y procedimientos técnicos en plantas industriales, talleres de reparación, en rutas, aeronaves, equipos de aeronavegación, equipos terrestres de ayuda a la navegación, oficinas administrativas de control, manuales de procedimiento, idoneidad y comportamiento del personal aeronáutico, estructuras de organizaciones administrativas, estricto control de la actividad de los explotadores aéreos, etc.- Es decir se desarrolla no solo en aeroestaciones, sino que también en otros lugares y situaciones donde la seguridad técnica está en juego.-

Mucho también se podría decir acerca de los órganos que llevan a cabo la función de policía técnica de las autoridades aeronáuticas, pero si bien está relacionado con el tema que abordamos, su tratamiento necesitaría de mucho más dedicación del que hoy disponemos.-

La seguridad o security, que es el aspecto de la seguridad sobre el cual profundizaremos, generalmente se relaciona a dos aspectos de la actividad aérea, la SEGURIDAD DE LA AERONAVEGACION o delitos cometidos a bordo de aeronaves, que tiene referencia con aquellas medidas tendientes a prevenir o reprimir actos de apoderamiento ilegal y de interferencia ilícita de aeronaves, y la SEGURIDAD AEROPORTUARIA, que es aquella relacionada a las medidas tendientes a prevenir o reprimir actos ilícitos en general que atenten contra el orden público y el normal desarrollo de la actividad aérea en el predio aeroportuario.-

9. SEGURIDAD DE LA AERONAVEGACION

Vamos a referirnos brevemente al marco jurídico internacional que delimita, a la SEGURIDAD o SECURITY DE LA AERONAVEGACION, como la denominaremos, vinculada a los atentados

terroristas o casos de Interferencia Ilícita contra la Aviación Civil Internacional (Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, por cuanto este es un tema muy desarrollado y si bien está comprendido en él, merecería un abordaje más profundo.

Hacia finales de la década del 60, los atentados contra aeronaves, pasajeros tripulación y otras facilidades para la aeronavegación llegaron a envolver al mundo entero alcanzando proporciones tales que conmovieron a la comunidad internacional y la impulsaron a iniciar medidas conjuntas de forma de prevenir y reprimir los actos ilícitos que gravemente herían la seguridad, imprescindible para el transporte aéreo internacional y su desarrollo.

Los Estados sin embargo ya desde el año 1952, venían estudiando a través de Comité Jurídico de la Organización de la Aviación Civil Internacional la problemática relacionada con los delitos cometidos a bordo de las aeronaves. Sus trabajos insumieron numerosos estudios e investigaciones y eventualmente llevaron a dar base a las soluciones que posteriormente se plasmaron en acuerdos internacionales.

La conceptualización jurídica internacional de la piratería fue desarrollada desde tempranos tiempos por los Estados en sus afanes por garantizar el libre pasaje por los mares condenando y castigando universalmente a quien violaba tan sagrado principio, considerándolo así como un enemigo de la raza humana.

En los tiempos modernos el concepto fue precisamente desarrollado por la Convención de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar que comprendió los casos de piratería marítima y aérea. Sin embargo dicha norma resultó insuficiente no sólo por su alcance en sí sino también por las nuevas formas que revestían los delitos relacionados con la aeronavegación.

La amenaza global a la seguridad del aire cada vez más creciente, exigió en definitiva una respuesta rápida de los Estados, celebrando y poniendo en vigencia tres acuerdos internacionales multilaterales, e implementando e

impulsando las legislaciones nacionales. Ellos son Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio 1963); Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil (Montreal 1971) y Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya 1973)

Deben sumarse a ellos el protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio de Montreal de 1971 (Montreal 1988); el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil de Chicago, y los documentos y manuales en la materia editados por la OACI.-

Todos estos instrumentos conforman -en su conjunto- un sistema que busca afianzar la seguridad en el transporte aéreo civil internacional, tipificando delitos, tendiendo a la jurisdicción universal para la persecución y castigo de los delincuentes y tratando de crear una disuasión coactiva que lleve en definitiva a la disminución sino a la eliminación de este tipo de actos ilícitos.

10. SEGURIDAD AEROPORTUARIA

En la seguridad aeroportuaria ponemos especial énfasis por ser allí donde primordialmente se va desarrollar la función de la policía de seguridad aeronáutica.-

El Aeropuerto, esa instalación imprescindible para el desarrollo de la aeronavegación, es el lugar que concentra sin duda alguna, la mayor parte de los problemas aeronáuticos, y es el sitio donde mayormente los aspectos de SECURITY, se vuelven reales y tangibles.

Pero es por eso, a su vez, que el aeropuerto en sí, como un bien de la infraestructura aeronáutica, también se lo puede presentar con un doble enfoque de seguridad.

Es decir su seguridad vista desde un enfoque técnico, de seguridad técnica-safety, independiente del de security, evaluando su confiabilidad a través del estado de sus superficies (pistas, calles de rodaje y plataformas), sistemas de

aprovisionamiento de combustible, torres de control y salas de radar, radioayudas y comunicaciones, iluminación, congestionamiento, servicios de de lucha contra las aves, medio ambiente y otros. Todo esto implica que los aeropuertos deben ser además de seguros, CONFIABLES.

La primera consideración que corresponde mencionar, y que esta relacionada a las condiciones técnicas exclusivamente, la safety, está vinculada al hecho más grave que puede acontecer en un aeropuerto y que no es otra cosa que un accidente de aviación por esas condiciones.-

En este sentido, la evolución de la técnica aeronáutica y el uso de los motores a reacción, son factores que han reducido notoriamente el índice de siniestros de accidentes de aviación ocurridos en ruta. Pero si bien tales siniestros son cada vez más espaciados en el tiempo, el porcentaje de ocurrencia de las catástrofes aéreas se ha trasladado a los aeropuertos.

El índice de siniestralidad en las fases de despegue y aterrizaje es de un alto porcentaje, lo cual es de por sí, más que alarmante, máxime para las autoridades aeroportuarias que deben hacer frente a tales sucesos.

A lo expresado, que se refiere nada más que a las cuestiones de CONFIABILIDAD, se le agrega lo referente a la SECURITY, pues dentro del aeropuerto se debe ejercer el control del orden público, se debe prevenir y reprimir las faltas y delitos de toda índole (aeronáuticos y comunes), lo que convierte el tema en muy complejo.-

También dentro de la aeroestación operan y tienen plena aplicación las normas y los sistemas vinculados a la prevención y represión de atentados terroristas o casos de Interferencia Ilícita contra la Aviación Civil Internacional o Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, como ya vimos al analizar la SEGURIDAD EN LA AERONAVEGACIÓN.-

Pero en los aeropuertos además, se desarrollan otras actividades estatales, como ser las policías especiales de migraciones, aduanas, sanidad, etc.-

Con todos estos otros aspectos

pertenecientes a la SECURITY, caemos en la cuenta, que la normativa sólo en lo que a SEGURIDAD se refiere, es más que voluminosa.

La solución mundialmente aceptada es la conformación de un Digesto de Normas sintetizadas en el PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO, el cual debe contener, la referencia legal a la cual recurrir en caso de acontecer alguna dificultad y el procedimiento de actuación correspondiente.-

Sin ello, cada uno de estos regímenes con sus leyes o reglamentos, y cursos de acción propios, contribuirían a crear una complejidad muy difícil de encauzar en situaciones de crisis.

Todo aeropuerto de cierta envergadura, cuenta con servicios de Operaciones, S.A.R., A.T.S. y de A.T.C., Meteorología, lucha contra incendio, Sanidad, Migraciones, Aduana, y Seguridad.

Ahora bien, si se presentara un hecho atentatorio de la CONFIABILIDAD del vuelo, es posible afirmar que todos y cada uno de los servicios tratarían de aportar lo suyo con miras a solucionar el inconveniente planteado de acuerdo a lo previsto en el programa de seguridad o a las coordinaciones que se puedan improvisar.

Si por el contrario, el problema es de SEGURIDAD, también participarían todos en la solución del conflicto, de acuerdo al programa o a los requerimientos que se planteen, pero el personal del servicio de SEGURIDAD sin dudas, actuará en forma prioritaria con finalidad totalmente distinta a la anterior.

Generalmente lo expuesto precedentemente está plasmado en los PLANES DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO, que se encuentra en el PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO y que prevé la formación o constitución de una "Comando" específico con responsabilidad en el caso. Según quienes integren dicho ente, y como estén organizado de acuerdo a sus competencias, será distinta la respuesta legal que podrá y deberá brindar la autoridad aeronáutica.

Las diversas autoridades que confluyen en la actividad aérea han requerido que, de una manera precisa y concreta, se determine todo aquello que afecta a su seguridad y al mantenimiento del orden público dentro de los recintos aeroportuarios.

Estas autoridades pueden ser, según el área de competencia de cada una de ellas, los Ministerios de Transportes, los Ministerios de Defensa, el Ministerio del Interior, los Ministerios de Salud, y los Ministerios de Hacienda al que están generalmente atribuidas las materias aduaneras y económicas.

Sin embargo, la seguridad aeroportuaria, concebida como seguridad pública y no precisamente la que atañe a los servicios de apoyo a la navegación en su sentido técnico, es competencia generalmente de los Ministerios de Defensa o del Interior a través de cuerpos de policía especializado en la materia.

Sin perjuicio de la existencia de un programa de seguridad, puede ser conveniente la existencia de un cuerpo especializado de POLICIA AERONAUTICA responsable de todo lo atinente a la seguridad del aeropuerto y a los casos de seguridad en la aeronavegación, quien comanda tanto la actividad preventiva como las de situaciones de emergencia o crisis.-

11. LA POLICIA AERONAUTICA DE SEGURIDAD. SU JUSTIFICACION.

El desarrollo actual de las actividades aeronáuticas ha adquirido tanta importancia en el quehacer de los estados - y consecuentemente han proliferado ilícitos de alta peligrosidad para la aviación civil y otros de grave incidencia en su economía y seguridad- que se ha configurado un imperativo impostergable: el ejercer decididamente este aspecto del poder de policía aeroespacial, el concierne a la seguridad SECURITY. Particularmente entre el sinnúmero de actos dañinos que permite la práctica del vuelo, y por ende la utilización del aeropuerto, el contrabando aéreo y los atentados contra la aviación civil son hechos que requieren adecuada prevención

y represión.

Esto sólo puede lograrse mediante el accionar de un cuerpo profesional, que por su especialización pueda obtener la capacidad necesaria para operar en un medio que presenta características propias bien diferenciadas.

Se trata de una misión que demanda, en el personal que deba cumplirla, entre otras exigencias, amplios conocimientos técnicos.-

El riesgo de imponer las tareas de la policía aérea a otras fuerzas de seguridad y policiales, ajenas a su preparación profesional, y con notoria ausencia de idoneidad aeronáutica específica en los efectivos que deben actuar, puede hacer fracasar el objetivo.

La falta de unidad de comando sobre las diversas policías ocupadas en la misma tarea, y más todavía, la necesaria integración entre los medios terrestres y aéreos que deben participar en una misma operación, hacen muy difícil la tarea.-

Tenemos que tener en cuenta que la actividad de policía aérea también conlleva la necesidad de fiscalización del espacio aéreo y es por ello que se hace imprescindible que esa fiscalización se ejecute mediante acciones coordinadas con la superficie y viceversa.

Es por todo esto que la autoridad aeronáutica debe contar con un cuerpo policial especializado que abarque la fiscalización del espacio aéreo, la prevención, investigación y represión de las infracciones en su jurisdicción, y encargarse de la custodia y vigilancia de los lugares aeronáuticos.

En los estados con menores recursos, y con el objetivo de un máximo aprovechamiento de los mismos, las funciones del poder de policía aeronáutica tendientes a garantizar la seguridad en la actividad aérea, generalmente deben ser cumplidas por los medios policiales aeronáuticos y militares de la Fuerza Aérea.

En estos casos la vigilancia del espacio aéreo es una sola responsabilidad indivisible que debe ejercerse por un único y mismo sistema de componentes,

actuando para satisfacer tanto los requerimientos militares de la defensa aérea, como los propios de los intereses internos generales del estado y de los particulares.

Como también es de conocimiento elemental, toda duplicidad de funciones llevadas a cabo por organismos similares tanto en el sector público como en el privado, necesariamente implica el considerar gastos superfluos y totalmente improductivos.

Esta es una de las razones por las que los elementos militares y policiales aeronáuticos, en lugar de desempeñarse separadamente con mengua de eficiencia, o de superposición y duplicación de esfuerzos y equipamiento, se deben integrar en una íntima cooperación que sólo es posible bajo una conducción unificada.

URUGUAY

La SEGURIDAD AEREA, desde una perspectiva jurídica, debe comenzar a estudiarse siguiendo el buen camino de la jerarquía de las normas.

Debemos comenzar por establecer la base constitucional en que se enraiza la seguridad aérea y la concomitante función de policía que debe llevar adelante el estado para obtenerla.-

Nuestra Constitución de 1967, en su Art. 7º. -como ya mencionamos- reconoce a todos los habitantes de la República el derecho -entre otros- a ser protegidos en el goce de su seguridad.

Ese derecho a la seguridad -a pesar de no haber merecido mayor atención por parte de nuestra doctrina y de haber sido prácticamente ignorado por nuestra jurisprudencia- tiene una importancia tal que justifica que lo tratemos con mayor detención en estos tiempos modernos.

Nuestra Constitución, al igual que hace con otros derechos reconocidos en el Art. 7º., no define al derecho a la seguridad, ni proporciona, directamente, ningún elemento que pueda servir para determinar el contenido del mismo.

Pero, mientras cualquier persona sabe,

unque sea en forma primaria, cual el significado de los otros derechos allí conocidos, no ocurre lo mismo con la seguridad, que es una expresión cargada de significados diversos.

Por otra parte, mientras que los conceptos de vida, honor, libertad y propiedad son hoy, en líneas generales, los mismos que hace un siglo, el de seguridad ha sufrido una importante evolución, adquiriendo una riqueza de contenido y significación muy distinta a lo que podía tener en esos tiempos.

En forma concomitante con el sesgo social que van adquiriendo los derechos y las libertades y con el surgimiento, junto a los mismos, de deberes correlativos, nacen obligaciones positivas del Estado.

Las principales obligaciones del estado entonces se concentran en garantizar -es decir, en asegurar- la paz social y las condiciones mínimas de existencia de los hombres que en él habitan, en todas las actividades que desarrolle.

Esta protección -obligación jurídica del Estado- cubre los distintos aspectos o vertientes por los cuales se desarrolla la vida del hombre -en cuanto ser, al mismo tiempo, individual y social-, y en donde en lugar a dudas la actividad aérea constituye un motor del desarrollo social individual de los tiempos modernos.-

El derecho de la seguridad -junto con el correlativo deber del Estado de otorgar protección- aparece, así, como el fundamento originario de la responsabilidad estatal en el logro de la seguridad en la actividad aérea.-

Nuestra Constitución, en el artículo 168 numeral 1º, pone a cargo del Poder Ejecutivo: la conservación del orden y la tranquilidad en lo interior y la seguridad en lo exterior.-

A través del Ministerio del Interior y de Defensa Nacional, respectivamente, el Poder Ejecutivo lleva adelante la tarea pendiente a dotar a la nación de Seguridad interna a través del Cuerpo de la Policía Nacional y Seguridad Externa a través de las Fuerzas Armadas (Ejército, Marina y Fuerza Aérea).-

El Poder Ejecutivo, en cumplimiento a lo dispuesto por el art. 174 de la Constitución de la República, a través del Decreto N° 574/74 distribuye las atribuciones y competencias Ministeriales.

Y podemos encontrar allí "la redistribución de las competencias de policías para cada Ministerio", y en lo que a nosotros nos interesa concretamente, el artículo 5º del Decreto atribuye: al Ministerio del Interior "la política nacional del orden público y de la protección de los derechos humanos", así como "los servicios generales de Policía del orden, la seguridad, la tranquilidad en lo interior" y al MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, por un lado "la COOPERACION en la conservación y restauración del orden, seguridad y tranquilidad en lo interior" y por otro lado le asigna "los servicios de policía aérea, marítima y lacustre".-

Ya en el ámbito legal, la Ley Orgánica de La Fuerza Aérea Ley 14.747 de 28 de diciembre de 1977, en su artículo 5º establece las tareas fundamentales, entre las que se encuentra la de "Ejercer el control del tránsito aéreo y ejecutar las medidas de Policía Aérea Nacional en la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la Nación".-

El artículo de la misma Ley establece que es competencia del Comandante en Jefe de la Fuerza

Aérea, entre otras: "Asegurar el control del tránsito aéreo y la ejecución de las medidas de Policía Aérea Nacional".

A su vez en sentido genérico el art. 6º expresa que "Constituye jurisdicción de la Fuerza Aérea".

La totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la República, los espacios ocupados por las Bases Aéreas y demás establecimientos de la Fuerza Aérea, con sus correspondientes zonas de seguridad, toda la Infraestructura Aeronáutica Nacional y los predios destinados a campos de aviación, a efectos de su explotación, vigilancia y operación aeronáuticas.-

El Código Aeronáutico de la República, Ley 14.305 de 29 de noviembre de 1974,

el que constituye la norma fundamental en materia de aviación civil nacional y que rige la actividad aeronáutica y los servicios vinculados directa o indirectamente con la utilización de aeronaves públicas y privadas, en su artículo 209 establece que "La Policía Aérea Nacional será ejercida por la Fuerza Aérea Militar, la que tendrá por cometido, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos, la vigilancia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea".-

Del análisis de las normas citadas se desprende que la Fuerza Aérea tiene como cometido principal el ejercer la vigilancia, es decir la POLICIA, tanto en el espacio aéreo como en tierra (y esto es en toda la infraestructura donde se ejercen operaciones aeronáuticas).

Jurídicamente, pueden existir dos opiniones en cuanto a: cuál es el límite funcional de la POLICIA AEREA, con respecto a la Policía del orden público.-

Se puede entender que este límite, está dado por una interpretación armónica de los artículos 209 del Código Aeronáutico y 5 de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea.- El artículo 5 de la Ley Orgánica entre las tareas fundamentales de la Fuerza, obliga a esta, como ya vimos, "ejercer el control del tránsito aéreo y ejecutar las medidas de Policía Aérea Nacional en la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la nación" y el 209 del Código establece que "La policía aérea nacional será ejercida por la Fuerza Aérea militar, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos.-

Según esta posición entonces, la policía que lleva a cabo la Fuerza Aérea, se refiere exclusivamente al ESPACIO AEREO, y no al terrestre.-

Otra posición se basa en la interpretación de lo establecido en la ley orgánica de la Fuerza aérea en su art. 6º que pone bajo jurisdicción de la Fuerza Aérea "la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la República (...), toda la Infraestructura Aeronáutica Nacional y los predios destinados a campos de aviación, a efectos de su explotación, vigilancia y operación

aeronáuticas” y lo establecido en propio artículo 209 del Código, en el sentido que “La Policía Aérea Nacional será ejercida por la Fuerza Aérea Militar, la que tendrá por cometido, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos, la vigilancia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea”.-

Según esta segunda posición, la policía que lleva a cabo la Fuerza Aérea, se refiere tanto al Espacio Aéreo, como al terrestre, fundamentalmente en las áreas de infraestructura aeronáutica, donde también se lleva a cabo actividad aérea.

Nos referiremos ahora a la seguridad aeroportuaria especialmente y a la Policía Aérea Nacional en este aspecto exclusivamente, sin dejar de mencionar que también merecería ser abordado, a no ser por la falta de tiempo, el tema de la vigilancia del espacio aéreo nacional, su régimen jurídico, y en especial toda la cuestión relacionada a la violación del espacio aéreo, concepto de vuelo ilícito, interceptación y derribamientos de aeronaves civiles.-

Sin dudas, como ya lo habíamos expresado, el principal problema se plantea en los recintos aeroportuarios, y en el caso del Uruguay esta se reduce a muy pocos aeropuertos, diríamos que fundamentalmente y casi exclusivamente en el aeropuerto Internacional de Carrasco, principal terminal aérea del País.-

En este caso, y pese a esta eventual discusión jurídica, la actividad de policía aeronáutica en este aeropuerto, se está llevando a cabo a través de una acción “conjunta” y de COORDINACIÓN con la Policía del Orden y con las policías especiales de otros organismos públicos. Para esto existe un PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, que sigue las pautas del Anexo 17 del Convenio de Chicago y demás recomendaciones OACI.- En la práctica esta coordinación se está realizando por Oficiales de la Fuerza Aérea,

a cargo de la ejecución de este programa, los que han recibido entrenamiento especial dentro y fuera del país.

Como norma especial de derecho positivo vigente, el Poder Ejecutivo ha reglamentado, por Decreto No. 363/94 de 16 de agosto de 1994, un código de faltas e infracciones administrativas, que regula el accionar dentro de la terminal aérea y que ejecuta a través del personal de policía administrativa de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica -dependiente de la Fuerza Aérea- que es el órgano de la Autoridad aeronáutica nacional, responsable de la administración y operación de la infraestructura aeronáutica del país.

La Policía Nacional, dependiente del Ministerio del Interior, con competencias en casos de restablecimiento del orden público y tranquilidad, la Fuerza Aérea a través de un Cuerpo armado especializado que lleva a cabo una función de defensa de instalaciones, fundamentalmente defensa perisférica, el cuerpo de funcionarios administrativos de la DGIA, que lleva a cabo el control y sanción de las infracciones administrativas dentro del aeropuerto, así como los oficiales migraciones, dependientes del Ministerio del Interior, que llevan a cabo sus tareas específicas, funcionarios de Aduana, Agricultura y Pesca, Salud Pública que llevan a cabo otras tareas fiscalizadoras, conviven coordinadamente dentro de nuestro principal aeropuerto en pos de lograr el máximo de seguridad posible.- A esto habría que sumarle las tareas que llevan a cabo los propios explotadores aéreos, también en materia de seguridad tanto de pasajeros como de instalaciones.

Finalmente, podemos decir que existe un proyecto de Ley que será considerado por el parlamento nacional tendiente a la creación de la policía aérea nacional como un cuerpo profesional especializado que concentre y brinde la mayor eficiencia en el logro de la seguridad aeroportuaria, como lo expresamos en el capítulo 11, destinado a justificar la existencia de una POLICÍA AEREA NACIONAL, lo que conlleva además, la

implantación de un NUEVO SISTEMA de SEGURIDAD AEREA, y en especial AEROPORTUARIA.-

Esta situación se ve favorecida, dado que recientemente el Poder Ejecutivo resolvió licitar la construcción de una nueva terminal aérea en el mismo emplazamiento, lo que permitiría construir la infraestructura en forma coordinada con el sistema de seguridad que regirá. Muy pocas veces se pueden dar a coincidir estos dos aspectos.-

Todo lo antes mencionado, está dirigido en mayor medida a la obtención de la SEGURIDAD SECURITY de la actividad aérea nacional y en especial a la seguridad aeroportuaria, pero resta mencionar que también a nivel nacional la Autoridad aeronáutica está transitando hacia la obtención de un sistema de SEGURIDAD TÉCNICA-SAFETY, de la actividad aérea, en el cual vital importancia tiene la reciente creación de un cuerpo de policía técnica (cuerpo inspectivo creado por resolución DGAC 133/96) que lleva a cabo la tarea de vigilar y determinar el nivel operacional, de capacitación y cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relativas a las Operaciones, Aeronavegabilidad, Licencias y Habilitaciones, de los Explotadores de Servicios de Transporte Aéreo Público nacional e internacional y del personal técnico afectado al cumplimiento de dichos servicios.-

En todos estos aspectos de seguridad, la cuestión jurídica, se vuelve fundamental a efectos de delimitar fronteras, conformar estatutos, establecer relacionamientos, etc., etc.; pero aun más complejo se puede volver desde la perspectiva jurídica, cuando la Fuerza Aérea, organismo del estado especializado en la defensa nacional, debe llevar a cabo tareas conexas como la presente.- Es por esto que los juristas de las Fuerzas Armadas, debemos estar sumamente preparados para introducirnos en estos temas y sin lugar a dudas la experiencia que de otros colegas de otras Fuerzas Armadas de otros países podamos recoger, será fundamental.

Historia se escribe con "H" y con mayúscula



Me encontraba de paso por la casa de mi amiga Jimena, cuando llega su padre, a quien yo no conocía, el Coronel (Aviador) (R.) Walter Dopazo, luego de las presentaciones correspondientes me encuentro con alguien a quien le apasiona el volar y que es sin duda un libro abierto de experiencias y anécdotas, que sin más las ofrece a quien esté dispuesto a sentarse una tarde y escuchar...

Por consiguiente una tarde, grabador en mano me presenté a la residencia de la familia Dopazo, solicitando una entrevista con el Coronel, quien se mostró muy animado para la misma. De la mencionada entrevista surge el presente artículo, espero este viaje a viejos tiempos y anécdotas no quede solo en eso, en un viaje, sino que la energía y emociones que se transmiten queden impregnadas en todo aquel que pase por estas páginas...

¿Qué me puede decir de los viejos tiempos mi Coronel?

Uno de los mejores recuerdos que tengo de la Fuerza Aérea (creo que no hace tanto que me fui) es quizás una de las cosas más importantes, desde que entre de cadete; de cadete 2º hasta Coronel nunca deje de volar... Y eso es un poco lo que a veces uno cuando entra en la EMA piensa, y a veces por causas diversas no se pueden cumplir, bueno yo lo pude cumplir y eso es lo más lindo que tengo, volé mas de 7000 horas en vuelo militar, y me retiré volando. Es más, como despedida, yo me encontraba en EE.UU., cumpliendo una misión como agregado aeronáutico en el Servicio de EE.UU., en Miami, y ese día alquilé un avión y me fui a volar (ya lo había hecho varias veces, porque allá no es difícil hacerlo y otras veces probando

algunos aviones que se ofrecían a la Fuerza Aérea y que los volaba para después hacer un informe), (algo que el Gral. San Pedro en especial con un avión de transporte me pidió), pero ese día me fui a volar porque era mi despedida un poco simbólica del vuelo en la organización.

Pero lo importante es transmitir a los que nos relevan que ese debe ser el propósito, volar, volar hasta que uno se va y pensar que si uno le deja un capital a la Fuerza Aérea el capital más grande que le deja son las horas de vuelo no hay otro...

En la foto de izq. a der.: Sgto. Moreira, May. Dopazo, Tte. Menendez, Sgto. Falcone, frente a el FAU 378 en Marzo de 1978, luego del cruce de la cordillera por "El Cristo"





1980 - San José
Primer lanzamiento en formación de C-47
de una compañía completa del B.I. N° 14

Uno esta por y para el vuelo, creo que ahí debe estar, sobre todo para ustedes que están ahí a punto de salir de Oficiales, que están comenzando a volar y a sentir eso tan lindo que es el vuelo... creo que esa idea no lo deben olvidar jamás.

Yo tenía un viejo Jefe, el Coronel Berruti que me decía "Solamente el que vuela toda su vida sabe lo que es volar", y el que vuela toda su vida y está en los diferentes escalones de mando, entiende a los que vuelan, y va a entender también que lo más importante que hay para la organización es apoyar todo lo que gira alrededor del vuelo, todo lo demás está al servicio del vuelo. Creo que eso es lo que uno puede realmente transmitir después de haber pasado una vida que se va tan rápido.

¿Qué piensa de la vieja Fuerza Aérea en relación con la actualidad?

A veces pienso que la fuerza puede mantener su organización aunque modifique su mentalidad pero la historia es importante... Ahí, esa insignia que está allí en la pared es la de la Brigada de Mantenimiento, ya no existe, la que está a la derecha es la del Regimiento de Mantenimiento que tampoco existe, la que está arriba es la del Grupo 3 que tampoco existe y eso es historia...

Allí están modestos reconocimientos que me han hecho como instructor de vuelo del Grupo 3, ahí tengo... la que

me dieron en agosto de 1985 cuando pasé las 6000 horas de vuelo, y esa otra es del Grupo de Aviación N° 6 que tampoco existe.

Entonces no sé si es porque a veces, algunos pretenden o escriben historia sin "H" verdad? Para definirlo de alguna manera un poco sencilla, yo creo que la historia hay que escribirla con "H" y con mayúscula, y todo eso es historia, es una cosa que a veces un poco duele. Espero que ojalá los que vienen ahora no vayan a cambiar o sigan cambiando cosas sino simplemente hacerlas que funcionen y nada más.

Cuando uno pasó por la organización que la quiere y que la vivió intensamente, lo que desea de alguna manera es que no se diga que "lo pasado fue mejor", sino que lo que viene siempre es mejor.

¿Que me puede decir de los aviones que le ha tocado volar?

Tuve la suerte de volar en muchos aviones, algunos pienso que de los mejores que tuvo la Fuerza Aérea como el T-6 o el C-47 y tengo miles de anécdotas... Allá en aquella foto que está allá por ejemplo, el Presidente de la República me entrega el premio a Seguridad de Vuelo por una situación riesgosa en un C-47. Yo creo que el C-47 fue el mejor, yo después que volé el 524 (que fue el último que hizo un vuelo nocturno de despedida) y comencé a volar "turbo", nunca más me subí a un C-47, porque lo digo ahora... creo que si subo a un C-47 se me caen las lágrimas... Es el avión más maravilloso que he volado...

Volé más de 3000 horas de C-47,

volé T-6 hasta que ascendí a Coronel, nunca dejé de volar, tuve mis accidentes y él me los perdonó...

Y pienso a veces que, cuando uno le toma cariño a esas cosas es porque realmente, los aviones no son un trozo de hierro que puede ir a un horno, o se pueden vender e inclusive de pronto sacar de un museo y sustituirlo por otro de fibra de vidrio por el simple hecho de que se necesitan unos dólares. Creo que eso es también, como esas plaquetas que están allí, parte de la Historia y también eso lo hemos perdido...

Tenemos un B-25 traído de Brasil porque los nuestros se fundieron todos... tenemos un F-51, un Caza de combate excepcional, que la Fuerza Aérea supo tener en un tiempo que lamentablemente yo no llegué para volarlo y lo tenemos sustituido por uno de fibra de vidrio porque lo vendimos. Creo que eso no puede pasar.



¿Que nos puede decir de su pasaje por la organización?

Lo que pienso es que la organización es tan linda y tan buena y tan generosa con uno, que uno tiene que pagarle brindándole lo que se ve reflejado ahí en las plaquetas.

Esas son todas reflexiones que no se como se pueden resumir...

la organización debe mirar hacia atrás para no cometer los errores que se cometieron y debe mirar hacia adelante siempre para mejorar. Pero siempre alrededor de una sola cosa y lo más importante, el vuelo, no hay otra.

¿Cuál es la misión que le trae más gratos recuerdos?

Tuve misiones preciosas, pero recuerdo la que me encomendaron traer

os T-6 que nos había ofrecido la Fuerza Aérea de Chile. Yo había llegado de E.U.U. , pues había ido a traer 25 lentors, donde permanecí 6 meses en rizona siendo el único piloto enviado ara tal misión por la FAU.

Regresé un domingo, y el lunes me resenté en la base para habilitarme uevamente en C-47. Después me ontraba en el despacho de mi jefe, el

Fuerza Aérea, cosa que no esperábamos y nos emocionó mucho.

Cuando decolamos para regresar a Uruguay cruzamos la Cordillera de los Andes en el Paso del Cristo a 19.000 fts. y recargamos en Mendoza pues no decolamos con los tanques llenos para poder trepar a tal altura. Desde Mendoza partimos hacia Villa Reynolds donde al arribar nos esperaba un tiempo bastante malo pero logramos aterrizar sin novedad. Pero se cerró por lo que debimos permanecer unos días allí. Cuando partimos había techos bajos por lo que salimos en vuelo instrumental, luego se averió el radiocompás y después el ADF comenzó a fallar por lo que debimos descender para quedar visual, lo que nos llevo a volar a unos 100 fts. Entramos en emergencia de combustible y un Iberia nos hizo de puente con Ezeiza. Cuando pudimos levantar a unos 200 o 300 fts. estábamos próximos a la cabecera 11 porque como dicen "Dios es uruguayo y amigo de los pilotos".

Recargamos y decolamos rumbo a Carrasco, solicitamos autorización para realizar un vuelo a mínima altura por la Hostería de Playa Hermosa, donde estaba mi familia, posteriormente aterrizamos en Carrasco con la alegría de haber cumplido la misión

Las historias que se cuentan tienen virtudes y defectos, como virtud transmiten la experiencia y lo lindo de escuchar las cosas que se hicieron, y el defecto que poseen es que si alguien la está contando es que salió bien, desde un principio sabemos el final...

¿Cuál sería su mensaje para las generaciones venideras de Oficiales?

Creo que los que vienen deben observar todas esas cosas y corregirlas, no analizar si estuvo bien o mal, solo corregirlas y que la historia de la organización sea un poquito más de cimiento para los otros que vienen, porque si queremos edificar un edificio grande para la Fuerza, lo primero que debe hacerse son buenos cimientos. Y si quieren hacerse vuelos largos, tienen que llenar de combustible los tanques de las nuevas generaciones, y ese combustible proviene de la historia y de las horas de vuelo de los que estuvieron antes... de las cosas correctas para mejorarlas y de los errores para no repetirlos.

Que no perdamos hombres por falta de entrenamiento, también perdemos aviones y son importantes, pero se pueden recuperar, no así el material humano.

Alrededor de eso gira la idea del aeropuerto de destino de los que están decolando, y el mensaje de uno que se fue.

Todo cada día debe estar mejor. Aprendí una frase en el exterior que deberíamos llevar por norte "*Si nosotros podemos soñarlo, entonces podemos hacerlo*".

Cbo. Hrio. Mario de los Santos

Diciembre de 1970, "Santa Teresa"
Maniobras de la E.M.A.

Se puede observar en la foto al Cuerpo de Alumnos vistiendo el primer uniforme camuflado del país para las FF.AA.

nel. Berruti, cuando recibió una llamada telefónica y comentó "...y sí, la esposa apaz que lo mata pero no creo que diga ue no". Luego me comentó, "...¿Quiere a Chile a buscar dos T-6?"

Así fue que el jueves partí hacia hile en compañía del Tte. Menendez y os Sgts. Moreira y Falcone. Al llegar reparamos los aviones para volar pero el rincipal problema que tuvimos fue que o tenían bastones. Como había habido na despedida de los Oficiales Superiores Generales que habían volado T-6, le galaron a cada uno un bastón. Por lo que gún militar apretado no tuvo mejor idea ue tomar los bastones de esos aviones.

Realizamos varios vuelos de prueba el día 17 de marzo, el día de nuestra uerza Aérea, decolamos para realizar nos pasajes bajos, previa autorización, ara nuestros amigos chilenos al aterrizar, n la línea muerta, nos esperaba el jefe de i unidad y la totalidad de los oficiales uienes nos saludaron por el Día de la

1994, DMAFB
Inspección para recepción
del Hércules C-130 B N°3
para la FAU





Lo Viejo Aeronáutico

Lo Viejo Aeronáutico
Historia de aviones
de hombres pilotos
y mil ilusiones
las aves de tela
pudieron volar
y el sueño del hombre
se agrandó en el éter
en triunfo sin par.

Lo Viejo Aeronáutico
ay!, si pudiera, hacer
que el tiempo retrocediera
y entonces al mando
de un avión pionero
dar la cara al viento
y sentir en la piel
el roce del aire
que produce el vuelo

Lo Viejo Aeronáutico
son fotos añejas
con todo el encanto
de las cosas viejas
pilotos y aviones
y gente mirando
la era gloriosa
llena de esperanzas
que se fue volando.

Lo Viejo Aeronáutico
son pilotos viejos
con el alma joven
y buenos consejos
legado valioso
a la juventud
con ansias de vuelo
dominar el cielo
y sentirse dios.

Lo Viejo Aeronáutico
está en los museos
colgado en paredes
o descansa en el suelo
la insignia de un héroe
su gorra, sus guantes
recuerdos gloriosos
de aquellos
precursores de antes.

Lo Viejos Motores
callados están
las hélices quietas
las alas plegadas
están señalando
lo Viejo Aeronáutico
con mucha nostalgia
y gratos momentos
de horas voladas.

Carlos R. Mercader

CARLOS R. MERCADER

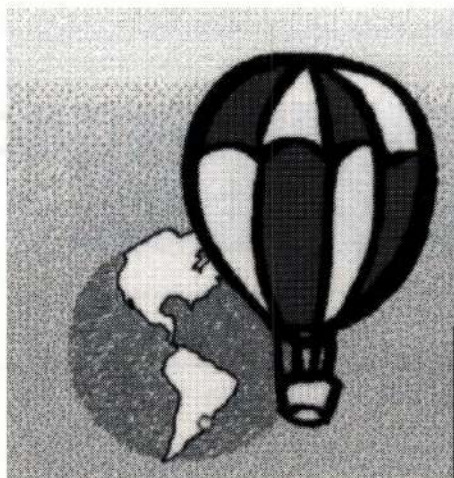
Cuadro de Señores Oficiales del Instituto



**DE IZQUIERDA A DERECHA SENTADOS: May. (Met.) O. Da Silva, May. (Av.) A. Alarcón,
Tte. Cnel. (Av.) J. Lupinacci, Cnel. (Av.) A. Renaud, Tte. Cnel. (Av.) M. Gauto,
May. (Av.) C. Escayola, May. (Av.) J. Cabrera**

**DE IZQUIERDA A DERECHA DE PIE 1º FILA: Tte. 1º (Av.) A. Medeiro, Tte. 1º (Av.) R. Amorín,
Tte. 1º (Av.) S. Márquez, Cap. (Av.) J. Villaamil, Cap. (Av.) N. Beloqui, Cap. (AA.) J. Borderre,
Cap. (Av.) D. Pérez, Cap. (Av.) J. Roldán, Tte. 1º (AA.) W. Boshnakoff, Tte. 1º (Av.) W. Radío,
Tte. 1º (Av.) A. Sosa, Tte. 2º (Av.) J. González, Tte. 1º (Av.) R. Hermida**

**DE IZQUIERDA A DERECHA DE PIE 2º FILA: Tte. 1º (Av.) R. Aquines, Tte. 2º (Av.) M. Russo,
Tte. 1º (Av.) D. Ubillos, Tte. 1º (Av.) P. Bielenberg, Tte. 1º (Av.) M. Pereyra, Tte. 1º (Av.) J. Dávila,
Tte. 2º (Av.) V. Silva, Tte. 1º (Av.) M. Cavalero, Tte. 2º (Av.) R. Román, Tte. 1º (Av.) Ch. Fernández,
Cap. (Av.) R. García, Tte. 1º (Av.) A. Colina, Tte. 2º (Av.) A. Garófali, Tte. 2º (Av.) M. Poggio**



3º Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial

Por la mañana del 27 de octubre del presente año y, con la presencia del Señor Presidente de la República, se llevó a cabo en la sala de Actos del Edificio Libertad, la Sesión de apertura del TERCER CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL.

El evento contó con la participación de expertos nacionales y extranjeros; fue organizado por la ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY y fue sido declarado de "Interés Nacional" por Resolución N° 215/997 del Presidente de la República.

En esta oportunidad además, Uruguay asumió la Presidencia Pro-Témpore de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales, con lo que el país se constituyó en un referente de destacadísima posición a nivel mundial respecto a este tema.

Luego de los Congresos anteriores efectuados en Buenos Aires (1995) y Santiago de Chile (1996), donde nuestros miembros cumplieron una destacada participación al exponer relevantes trabajos de investigación, la unanimidad de los países representados designaron a la ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY para que organizara en nuestro país una nueva edición de este evento internacional. Dicha responsabilidad fue atribuida en mérito de la destacada labor que lleva adelante la ACADEMIA, la cual celebre en este año el décimo aniversario de su creación.

De esta forma Uruguay fue la sede mundial de la Historia del aire y del espacio, y recibió un importante contingente de investigadores extranjeros de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, España, Paraguay y Perú.

Que mejor forma de terminar, que la de transcribirles a Ustedes, parte de la oratoria del Presidente de la Academia de Historia del Uruguay, Tte. Gral. (Av.) (R) Raúl Bendahan al declarar inaugurado el Congreso:

"La confraternidad entre los hombres del aire y del espacio es una verdad axiomática, un atributo probado y no una mera expresión retórica.

Por eso no ha de sorprendernos la generosa respuesta a nuestra convocatoria para este Tercer Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial: que celebramos en el marco de los festejos del Décimo Aniversario de la Academia Uruguaya de Historia Aeronáutica y Espacial.

Nuestra actual consolidación y nuestro empuje hacia el futuro tornan vívido el concepto cervantino de la HISTORIA descrito en "El Quijote", como émula del tiempo, depósito de las acciones, testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente y advertencia de lo por venir.

Por eso la HISTORIA implica también Conciencia Retrospectiva para resumir la herencia de CIVILIZACION que es antecedente de nuestras acciones.

Y, en ese ejercicio vaya nuestro recuerdo para aquella legendaria y pionera Primera Conferencia Aeronáutica Pan-Americana, reunida en Santiago de Chile en febrero de 1916, por iniciativa del Aero-Club de Chile, y que contó con la presencia de delegaciones de Argentina, Brasil, Estados Unidos, Perú, Bolivia, Uruguay, Ecuador y Paraguay.

Nuestro País destacó como delegados a la Conferencia a dos Oficiales de su Ejército, que recién acababan de egresar de los cursos de pilotaje de la Escuela de Aeronáutica Militar sita en la chacra "Lo Espejo", hoy base "El Bosque", próxima a Santiago.

Fueron nuestros precursores, los Tenientes 1° Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva.

Boiso Lanza, con una fina oratoria que ya lo distinguía, expresó: "Hoy nuestra presencia aquí una a los hombres del presente, a los sujetos de lucha que se reúnen y se agrupan alrededor del medio de locomoción que sintetiza el esfuerzo científico más potente del siglo.

Las dilatadas regiones que nos separan hoy, contra las que lucha obstinadamente, pero sin resultados muy prácticos, los medios de locomoción que hasta ahora ha utilizado la industria, el comercio y hasta el turismo, serán vencidas en definitiva por la ruta aérea infinita como el espacio y recorrida a velocidades prodigiosas por potentes máquinas de aviación.

Llegamos a un siglo continental y en este siglo a aviación jugará un papel preponderante".

Sustentados por ese pasado revivido volveremos a nuestro aquí y ahora, a nuestro tiempo presente, para reasumir los desafíos que él nos plantea.

Y, así como los participantes de aquel Primer Congreso Panamericano pusieron las miras en siglo XX, enfatizando en un desarrollo de la aviación, en

un marco integrado y humanista, con esos mis ideales y bajo el impulso cada vez más acelerado proceso tecnológico, encaramos y advertimos advenimiento de un siglo XXI, aero-espacial, impredecibles proyecciones para la Historia de Humanidad".

A continuación y antes de culminar este artículo es mi interés detallar algunos de los nombres de los expositores, su país de procedencia junto con el título de los trabajos presentados en las sesiones académicas del congreso:

SANTO DOMINGUEZ (ARG) "Confraternidad aeronáutica rioplatense"
JOSE REBELLO (BRA) " Actuación del 1° Grupo Aviación de caza en Italia durante la II Guerra Mundial"
HANS BOSTELMANN (CHI) " José Luis Sánchez Bes"
ANTONIO SAPIENZA (PAR) " El Arma aérea paraguaya en la Guerra del Chaco"
RICARDO GODIM (BRA) " Historia de VARIG"
MIGUEL SANCHEZ (ARG) "Experiencias espaciales argentinas en el exterior"
EDUARDO ANGELES (PERU) " Jorge Chávez y J. Bielovocic"
EDUARDO MUNHOS (BRA) "Empresa Brasileña Aeronáutica"
RAMIRO MOLINA (BOL) "El Lloyd Aéreo Boliviano la Guerra del Chaco"
HORACIO GAREISO (ARG) "Bombardero liviano argentino: BOMBI"
BERNABE GADEA (URU) "La Fuerza Aérea Uruguaya la Antártida"
ALFONSO DEL RIO (ESP) "¿Por qué no regresó el P Ultra?"
ARAGUARYNO CABRERO (ARG) "Santos Dumont, globos, sus aviones"
CARLOS LALIN (ARG) "Instituto Nacional Newberian"
HECTOR ALARCON (CHI) "Clodomiro Figueroa precursor de la aviación chilena"
CARLOS DOS SANTOS (BRA) "Aviadora Ada Rogat"
JOSE ZLATAR (PERU) "Alejandro Velasco Astete"
FRANCISCO HALBRITTER (ARG) "Pequeños fracasos grandes éxitos. Historia de la aviación agrícola en Argentina"
JOSE NUÑEZ (CHI) "General Aguilar"
PAULO REZENDE (BRA) "Concentración aérea internacional Santos Dumont de Punta del Este en 195"
EDUARDO GAGGERO (URU) "Del Mare Liberum al Océano Skyes"

Tte. 1° (Av.) Alvaro M. Sosa Fariás

Consejo Editor



Resta simplemente agradecer más que despedirnos. Esto sin duda no es una despedida formal sino la invitación para que nos acompañen y apoyen en el nuevo año que se nos avecina.

Conscientes somos que sin el apoyo brindado por familiares, cadetes, oficiales y profesores esto sería sencillamente un bosquejo de algo muy deseado. ALAS agradece en definitiva a todos aquellos cuya conciencia nos tenga presente en sus corazones y a los que de un modo u otro hayan colaborado para que saliéramos adelante proporcionándonos un trabajo ameno y más confortable.

De aquí en más, algunos abandonamos estas aulas pero sabiendo que otras mentes, renovadoras e inteligentes, quedan para continuar haciendo de ALAS un capricho anual muy palpable para todos los que sentimos el vuelo como una forma de vida.

Nos queda solo despedirnos, y agradecerles, recordándoles que estaremos siempre a la par de los cambios e imponiéndonos con la razón como arma fundamental.



Despedida



Otro año más ha culminado ¿por fin?, y un nuevo año de trabajo ha quedado atrás. Esto sí que nos causa reflexión.

Porque hemos recorrido mucho (demasiado) para que finalmente nos sintamos orgullosos por lo que hemos logrado. Intentamos ir a la par de los cambios que la sociedad, la tecnología, en fin, el mundo todo nos presenta día a día. Y no es tan sencillo y el lector quien lea esto bien lo sabe.

No fue nuestra intención el recalcar los hechos puntuales sucedidos, sino lo que de nuestras mentes ha salido. Han sabido ustedes apreciar o mejor dicho leer, verdadero material con contenido significativamente emotivo, otros con un valor histórico imborrable y lo que es mejor aún, el saber que por encima de todo el Hombre no ha dejado de razonar, cuantificar y analizar "su" mundo. Los medios para hacerlo han cambiado, es cierto, pero los ideales y objetivos buscados rara vez difieren en su gran mayoría: el desarrollo, el progreso, su bienestar y el de los suyos, el cumplimiento de sus metas y un sinnúmero de pautas que

instintivamente persigue.

Intentamos también no buscar enemigos, no es bueno para ningún Hombre hacerlo, ello dañaría la imagen imparcial que deseamos plasmar en estas páginas plagadas de una honestidad eterna que a lo largo de los años ha atraído a cientos de lectores que desde muy lejos también creen y necesitan de ALAS, como también a la inversa nos sucede a nosotros.

Nuestro ideal es sin duda la perfección; alguien dijo alguna vez que la perfección total nunca se alcanza al igual que la más pura felicidad. Creemos que en ese largo recorrido, en ese largo andar hacia ellas debemos vivir y aprovechar cada momento abocados a nuestra vocación cualquiera fuera ella para que finalmente, algún día de nuestras vidas lo hayamos conseguido. En cada palabra, página o artículo que lean hoy y mañana, sepan que muy oculto están la voluntad y las ganas puestas para que ALAS siga siendo, el vuelo eterno al lejano infinito.



Más que un siglo, años luz

En 1886 comenzó la actividad eléctrica en el Uruguay.
Desde entonces, y a partir de la creación de UTE en 1912,
hemos transitado un largo camino hacia la excelencia.
Hoy, no solamente somos el país más electrificado de América del Sur,
también exportamos tecnología y experiencia. Argentina, Brasil,
Paraguay, Venezuela, República Dominicana, Chile, Colombia, Filipinas,
Panamá, República Checa y República Eslovaca, son los países
del mundo que confían en los profesionales de UTE.
Más de 80 años de experiencia, avalan nuestros servicios.

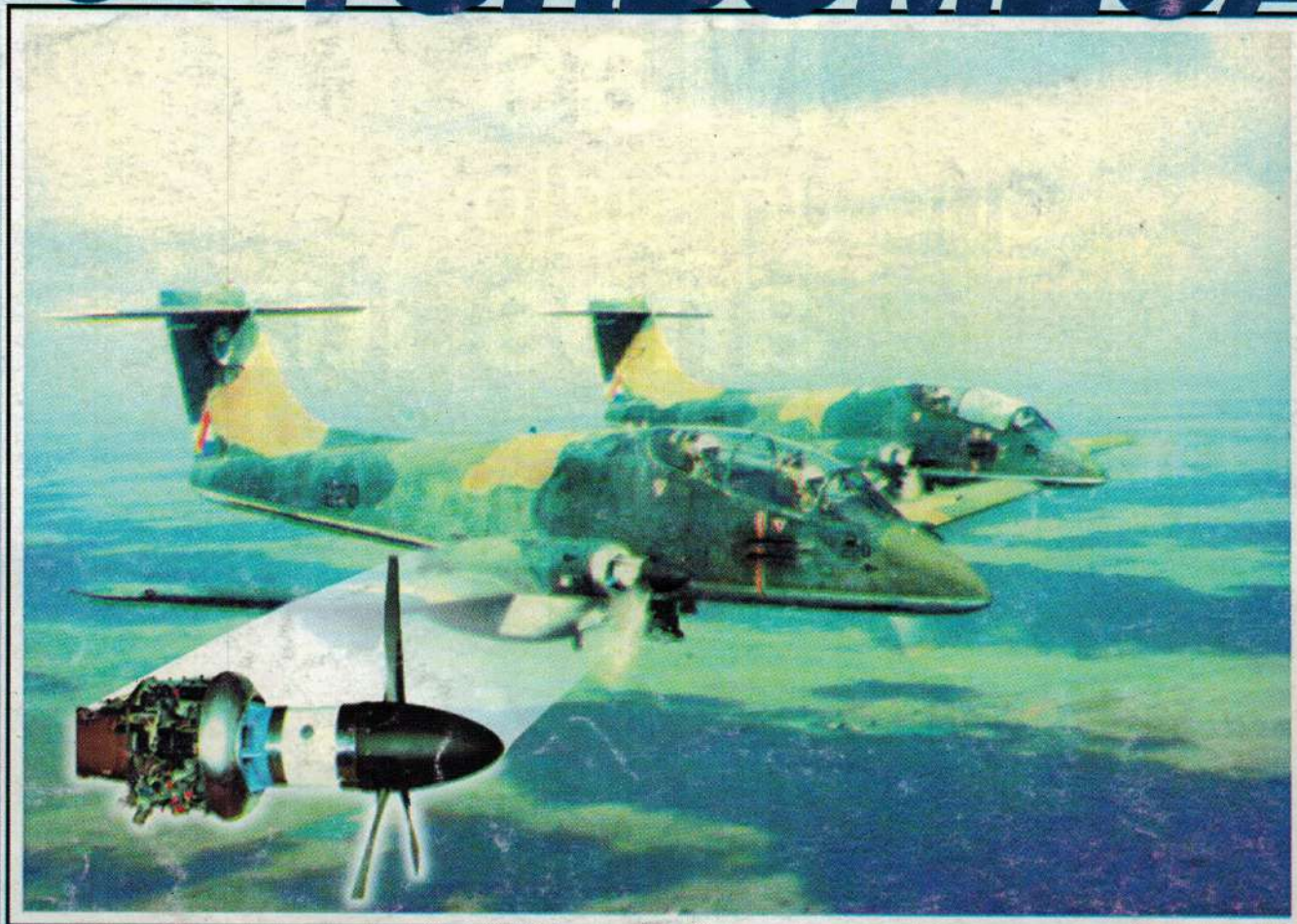


Generando Bienestar

<http://www.ute.com.uy>



TURBOMECA



***Astazou XVI G.
El Motor de Mejor Alcance para el Pucará***

GROUPE LABINAL
DIVISION TURBOMECA



Uruguay
Edificio Artigas
Rincón 487 Of. 808 (11.000)
Tel: (598 2) 916 54 44
Fax: (598 2) 916 54 43
Montevideo

Argentina
Ortiz de Ocampo 4522
Villa Centenario (5009)
Tel: (5451) 816 171
Fax: (5451) 814 763
Córdoba