



EDITORIAL



"Non nova, sed nove"...así generalmente se define a aquellos escritores que no descubren cosas nuevas, pero que presentan su obra al lector de un modo nuevo.

ALAS descubre siempre nuevas visiones que pueden llegar a tener como punto de inspiración las mismas ideas o los hechos similares, pero éstos puntos de vista varían permanentemente como las aguas de paso por una ribera.

Es la fuerza del tiempo que hace correr ese caudal de la juventud desde su nacimiento hasta su desembocadura.

Guiados siempre por el mismo espíritu, diferenciados siempre por su tiempo. Aquí las premisas no son nuevas, los estilos son diferentes.

Hoy, la musa es tan esquiva a la hora de crear, como lo fue ayer. Antes, frente a los desprolijos tipos de una pesada máquina de escribir, ahora, frente a la delicada pantalla de las computadoras.

Pero la épica de volar, que a Ustedes y a nosotros nos interesa, sigue tiñendo de tinta estas páginas, tan presente como entonces. Viva como siempre.

Mensaje del Señor Director

Base Aérea " General Artigas"
Escuela Militar de Aeronáutica

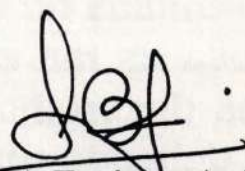
La acción de crear, producir y editar una publicación tiene un solo objetivo: comunicar. La revista Alas, constituye el medio oficial de expresión de los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, por la cual, año tras año, nos transmiten las distintas experiencias vividas por sus integrantes.

Los artículos escritos por los cadetes, más allá de su valor anecdótico, nos hacen revivir situaciones que se repiten a lo largo del tiempo, pero siempre manteniendo su frescura, picardía e inocencia a la vez, reflejo de su juventud.

Todos los que hemos sido cadetes, conservamos en nuestra memoria hechos, algunos importantes, otros no, pero que de alguna manera grabaron nuestra personalidad, insidieron en nuestra formación y en definitiva nos hicieron transitar desde adolescentes a adultos, en un corto período de tiempo.

Que mejor entonces que rescatarlos y plasmarlos en una publicación, que refleja lo más puro y bello de nuestra formación como aviadores militares, Oficiales de la Fuerza Aérea.

Llenos de ilusión, fé y esperanza, egresa una nueva promoción de oficiales, llevando consigo una parte del Cuerpo de Alumnos. Deseo a cada uno de ellos que a lo largo de sus carreras, tengan la dicha de volverle a esta casa, tan solo una parte de lo que han recibido.



Cnel. (Av.) Enrique A. Bonelli
Director de la Escuela Militar de
Aeronáutica

Sumario



Nuestra Portada:

UB-58 BARON

Editorial	1
Mensaje Señor Director	2
Cambio de Autoridades en la E.M.A. 5	
Sala de Honor	7
Entrega del Espadín	8
Fiesta Militar 1997	9
Fiesta Social 1997	10
RAPTOR'S '97	11
Presentación de una tanda de Alumnos que comienzan sus primeros pasos en nuestra Fuerza Aérea.	
Intertandas '98	12
Desfiles desde dentro	13
Dauphin	14
Bailes '98	16
La Escuela cruza fronteras	17
Museo Aeronáutico	19
Un universo inmenso	21
Un deporte más	21
¡Cuanto te debemos!	22

Ecos en el cielo	24
Un último esfuerzo	24
Caravanas en la línea.	
La presencia femenina en la E.M.A.	25
El ALX	26
Sudamericano '98	29
Cuerpo de Alumnos	30
Solo una gran vocación	32
Una carrera que involucra a toda la familia	

Mi primer vuelo solo	34
Concurso Revista ALAS	35
Instituto Antártico Uruguayo	38
Aprendiendo a volar	40
Día de la Fuerza Aérea	41
Maniobras 1997	42
Laboratorio de informática	43
Nueva dotación para la E.M.A.	
Beech Baron	44
Descripción de la travesía de los nuevos integrantes de nuestra dotación de vuelo	

Mujeres aviadoras	47
"Curbelo torre,..." una historia real de nuestras tripulaciones ...	49
La fé y el arte	52
Aviadores navegantes	54
Cadetes de primer año	55
4º Congreso Internacional de Historia Aeronáutica	

y Espacial	56
Alerta!... Nos atacan!	58
Viaje a Chile	59
Bell UH-1H	60
" Del misterioso origen del Cad. Godoy"	61
FIDAE '98.....	66
Tecnología Stealth	68
Las alas del arte uruguayo en América.....	71
Navegación en el R.O.U. Pedro Campbell	72
"Cuestión de Orientación"	74
Adiós a un grande	77
La resurrección de la historia	79
Historia de los uniformes e insignias de la F.A.U.	80
Cuadro de Señores Oficiales del Instituto	86
Despedida	87
Consejo Editor	88

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 1998

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

COMISION ADMINISTRADORA

PRESIDENTE

May. (Av.) José Cabrera

SECRETARIO

Cap.(Av.) José Roldán

TESORERO

Tte. 2° (Av.) Ramón Román

SUPERVISOR EDITORIAL

Tte. 1° (Av.) Alvaro Sosa Farías

DISEÑADOR GRÁFICO

Sr. Carlos Bolsi Gavagnin

CONSEJO EDITOR

Presidente

Cbo. Hrio. Gustavo Mattos

Vice-Presidente

Cbo. Hrio. Raúl García

Encargado de Diagramación

Cbo. Hrio. Raul García

Cbo. Hrio. Pablo Rodriguez

Encargado de Redacción

Cbo. Hrio. Raúl García

Encargado de Venta de Avisos

Cbo. Hrio. Juan Olivera

Sección Archivos

Cad.1° Andrea Luzuriaga

Cad.1° Carlos Saavedra

Asp. Eber Fernández

Cambio de Autoridades en la E.M.A.

A cabo de entrar a esta institución y recién comienzo a formar parte de esta gran familia llamada Escuela Militar de Aeronáutica, por esa razón, voy a describir las sensaciones de este día, de forma poco profesional pero vívidamente.

Es un acontecimiento muy importante para todo lo concerniente al lugar que en este momento habito y por ello, estoy al tanto de la mayor parte de lo ocurrido. En resumidas cuentas, contaré el traspaso de mando del actual Director de la Escuela Militar de Aeronáutica y del Subdirector de la misma a los siguientes Oficiales que más tarde ocuparon sus respectivos cargos.

La organización del lugar está conmocionada; el orden característico que rige diariamente en La Escuela está revuelto y todo porque los que guiarán nuestro futuro como pilotos de hoy en adelante están a punto de relevar a las autoridades que ya cumplieron con el objetivo primario de todo jefe que pasa por esta Escuela: formar Oficiales.

La ceremonia constará de dos partes, las cuales se remiten un día al cambio del Señor Sub – Director

de la Escuela Militar de Aeronáutica el Tte. Cnel. (AV) José Lupinacci por el Tte. Cnel. (AV) Walter Martínez y al día siguiente el cambio del señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica el Cnel. (AV) Agustín Renaud por el Cnel. (AV) Enrique Bonelli. El cambio de Sub – Director está concertado para el miércoles 4 de febrero, consecuentemente, el acontecimiento de mayor importancia, se llevará a cabo el día 5 de febrero. Por supuesto, en ambas oportunidades, se realizará una Parada Militar, enmarcando cada vez la mudanza de jerarcas.

Con premura va llegando la hora significativa, y pronto estaremos todos los integrantes de la Compañía de Desfile, todos los Oficiales, la Compañía de soldados, la Banda de Músicos y demás, formados en la Plaza de Armas presenciando la trascendencia del hecho, a la vez que rindiendo honores a aquellos hombres que habían llegado tan lejos en tan ardua carrera y en los cuales debíamos vernos reflejados, aún cuando los creyéramos lejanos y sus puestos distantes.

Ahora ha llegado el día, y aquí estamos reunidos bajo un hermoso cielo soleado. En unos instantes, cuando suene el tambor anunciando el arribo de las autoridades sabremos que comienza algo extraordinario en la historia del establecimiento.

Suena el redoble de un tambor y todos nos tensamos, en un esfuerzo por ser solemnes y mostrarles respeto a aquellos hombres. Luego hay toda una fiesta; Lectura de Orden, desfiles, tanto terrestres como aéreos, palabras de las mencionadas personalidades, el himno que suena y aplausos que estallan. Y así llegan los nuevos Jefes, dándole con su llegada más hojas a la historia y nuevas perspectivas al destino de la Institución.

ASP. MAXIMO OLIVERA.

Sala de Honor



Tal cual sucede todos los años, la iniciativa de Señores Oficiales y de un grupo de Cadetes se ha puesto como propósito el mejorar nuestro espacio dentro de la Escuela Militar de Aeronáutica. Como resultado se ha obtenido un amplio mejoramiento en el Casino de Alumnos, y dentro de éste se ha formado una sala de Honor.

Renovando la pintura del interior

de la edificación, así como diversificando y mejorando los costos de los productos a la venta, e incluso reparando los viejos trofeos y placas es como se ha formado un aura de hogar en el Casino de Alumnos, tal como nunca hasta ahora había presentado este inmemorial espacio de los cadetes de la EMA.

La sala de honor ante mencionada ocupa el extremo norte del casino donde se encuentran los escudos de tanda de las promociones que se formaron en el Instituto. Este espacio elevado del resto del edificio por un par de escalones se encuentra ahora recubierto de una alfombra cuyo color es el azul oscuro, tan profundo como los océanos del mundo y tan significativo como el de los cielos que surcamos. La pared norte fue recubierta con espejos que marean a los visitantes convirtiendo el recinto en un lugar de proporciones gigantescas. El muro restante posee ahora una colección de obsequios formada por cuadros, placas y recuerdos, todos ellos conmemorativos de reuniones, actividades y amistades surgidas a lo largo de los años ya pasados. Y como centro de todo esto los tres pabellones patrios, vigilando una mesa finamente preparada con motivos del Cuerpo de Alumnos sobre la cual descansa el Libro de Honor, el cual es uno de los atractivos de esta sala.

En esta magnífica combinación de pasado y presente es donde el espíritu de todo cadete puede encontrar reposo con solo la contemplación de este reflejo de sí mismo.

CBO. HIRIO. RAUL GARCIA.



**Sabor a primera vista
nos AGRANDAMOS**

...Para darte el gusto

Ahora las delicias de

Frigorífico Centenario

tienen nuevos

envases y etiquetas,

... Para verte mejor

Y los mejores sabores,

...para comerte mejor

La calidad de lo natural

...mas GRANDE que nunca

C.A.O.F.A

Cooperativa de ahorro y crédito de los oficiales de las Fuerzas Armadas

Le ofrece todo lo que usted necesita de una institución bancaria, pero...

se lo brinda en una organización cooperativa, creada, dirigida y dedicada fundamentalmente a los oficiales de las Fuerzas Armadas.

Créditos:

En Moneda Nacional

- común.
- especial.
- extraordinario.

en función del capital integrado.

En Dólares Americanos

- plazo fijo.
- amortización mensual.

Depósitos: en moneda nacional o dólares americanos

- a plazo fijo.
- cajas de ahorro.
- cuentas especiales (regalos colectivos, casamientos, etc.)

Cuentas de ahorro sistemático (C.A.S) que le pueden brindar un complemento para su futuro. Consulte y se sorprenderá.

Otros servicios:

- Tarjeta VISA regional o internacional.
- Convenio con la O.R.T y con UCUDAL (brindándole el pago en cuotas y un importante descuento)
- préstamos especiales para cadetes y para socios nuevos.

NOTA: C.A.O.F.A esta regulada por las normas del Banco Central del Uruguay, ofreciendo muchos servicios al público en general.

Requisitos para ingresar como socio:

- Ser Oficial de las F.F.A.A en actividad o retiro y reservistas, o ser alumno de las escuelas de formación de oficiales.
- Suscribir dos partes sociales e integrar por lo menos una de ellas.

Entrega del Espadín

Alegría, emoción..... se ha dado otro paso en nuestra vida de Cadetes, de la cual nos enorgullecemos, porque es lo que siempre hemos querido. La mañana aunque fría, acompañó también nuestra ilusión de recibir el espadín. Ya éramos Cadetes de Primer Año, pero algo nos faltaba aún, y a partir de ese día, íbamos a poder lucir ese símbolo tan lleno de historia, y que ocupara nuestros

pensamientos en los ratos libres, imaginándonos altivos en su porte.

La ceremonia de entrega se realizó el 19 de junio, junto con la entrega de uniformes a los Jóvenes Aspirantes, y constó de dos partes. La primera fue la entrega simbólica, por parte de Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos, al Cadete de la derecha en representación de todo Primer Año. Y la segunda fue, la de otorgar el espadín correspondiente a cada uno de nosotros,

efectuándose esta última en el Casino d Cuerpo de Alumnos.

Es muy difícil poder expresar todo lo que pasa por la mente del Cadete al recibirlo colocárselo.

Al tenerlo entre las manos y sentir su forma tan perfecta y pronunciada, la suavidad de la empuñadura, y la belleza y vistosidad que irradia, no se puede evitar pensar en nuestros padres, ellos también se lo han ganado, festejan con nosotros este logro que indudablemente nos aproxima un poco más al cielo que tanto anhelamos.

Cuando se dio por finalizada la ceremonia de compañerismo de la tanda se hizo presente, juntos nos felicitamos, y reflexionamos acerca de lo rápido que pasa el tiempo.

El abrazo cariñoso de nuestros seres queridos no se hizo esperar y pudimos compartir juntos la alegría del momento.

Hoy tenemos el uniforme de paseo completo (solo falta la media ala, pero esa es otra historia), y lo lucimos conscientes de lo que significa para el resto de las personas y para la Fuerza Aérea. Es nuestro deber dejar en alto el espíritu de la Escuela Militar de Aeronáutica que en él se refleja, y orgullosos así lo hacemos. Vinimos persiguiendo un sueño, hasta ahora hemos llegado gracias a ese sueño, por eso vamos y hacia él vamos.



La mirada atenta de Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos observa la ceremonia.

CAD. 1º CARLOS SAAVEDRA.



CE.S.ME.E.

CENTRO DE SERVICIOS MEDICOS

CENTRO DE ECOGRAFIAS



Pando

Wilson Ferriera 838

Tel: 292 6097

Fiesta Militar 1997

Alf. (Av.) Juan Pereyra
Alf. (Av.) Miguel Giacoia
Alf. (Av.) Gerardo Trombotti
Alf. (Av.) Sebastián Langone
Alf. (Av.) Pablo Fernández
Alf. (Av.) Hernán Ortiz
Alf. (Av.) Alejandro Pazos
Alf. (Av.) Eduardo Altez
Alf. (Av.) Shandelaio González
Alf. (Av.) Eduardo Sassón
Alf. (Av.) Immer Borba
Alf. (Av.) Mario de los Santos
Alf. (Nav.) Rodrigo Larriera
Alf. (Nav.) Mario Velázquez
Alf. (Nav.) Adrián Villalba
Alf. (Nav.) Julio Maldonado



Desfile Militar por parte de los jóvenes Oficiales, seguido por nuestro Cuerpo de Alumnos.

Rápidamente siguió la esperada demostración aérea, donde los flamantes Oficiales hicieron gala de sus condiciones y reflejaron todos los conocimientos que sus instructores volcaron en ellos, deslumbrando a los espectadores.

Quedando demostrado con ello, una vez más, la tenacidad de un grupo de jóvenes que alcanza su sueño para regocijo de la Fuerza Aérea y de sus seres queridos.

CAD 1° CARLOS SAAVEDRA

los demás Institutos Militares. Las condiciones climáticas nos acompañaron espléndidamente en todo momento y luego de la entonación del Himno Nacional por parte de los presentes, se procedió a la entrega de premios a los Noveles Alféreces que los merecieron por su destacada actuación en su pasaje por el Instituto. Una vez entregados los premios y realizado el relevo de Banderas y Escoltas, se dio lugar a la parte más emotiva de la Ceremonia, cuando se les toma Juramento para con la Patria y la Nación. Y como para sellar el compromiso, y la gran responsabilidad adquirida, una formación de A-37 nos sobrevoló, fundiéndose con el ¡SI JURO! de dieciséis gargantas emocionadas.

Inmediatamente se realizó un



Se marchan, han culminado su formación. La tanda "Ares", promoción que lleva el nombre del "Brig. Gral. (Av.) Danilo Sena", hoy integra el cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya. Tal como sucede cada año y hacia fines del mismo, en éste caso resultó ser el día 17 de Diciembre, se realizó la Fiesta Militar en su honor. Acudiendo a la ceremonia, y honrándonos con su presencia, el Señor Presidente de la República, Señores Ministros, el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Señores Oficiales y como no podía ser de otra manera nuestros Señores Padres. Contando también con la presencia de abanderados y escoltas de

Fiesta Social

Los calurosos días del verano transcurrían con el inevitable avance del tiempo y encontraban al Cuerpo de Alumnos trabajando intensamente, con el objetivo de crear la decoración y ambientación de la Fiesta Social de fin de Cursos, a realizarse como es costumbre cada año.

Teniendo en cuenta nuestra cercanía al siglo XXI y los avances tecnológicos que día a día se logran en el ámbito mundial en lo concerniente a todo lo aerospacial, se decidió que la fiesta fuera de "otro planeta". La idea propuesta por los Cadetes de Segundo Año,

contó en todo momento con la colaboración de los Caballeros Cadetes de Primer Año y Jóvenes Aspirantes. No se dejó escapar ningún detalle, todo se planificó cuidadosamente, y cada uno pudo aportar lo mejor de sí para que el nivel de la fiesta superara a las ya realizadas.

Bajo el nombre de "Mars Party" la escenografía no podría ser de otra manera, seres extraterrestres, dibujos con motivos espaciales, naves y hasta un vehículo lunar, cedido gentilmente por parte del Museo Aeronáutico, el cual con mucho ingenio, fue decorado para lucirse en la fiesta. Pero lo más

destacado fue un mural pintado por los Caballeros Cadetes, y un ser enorme y monstruoso, el cual asomaba por encima de la caverna que comunicaba las pistas de baile; y que mereció el elogio de todos los invitados.

De esta manera se creó un ambiente ameno y acogedor que permitiera- por así decirlo- olvidarnos un poco de la rigidez que caracteriza al militar, para concentrarnos a disfrutar a máximo de esa noche, y lograr que fuese de agrado de los presentes.

Cuando se trabaja en pos de lograr algo que sea inolvidable y de tanta significación, todo el tiempo parece ser poco y así es como se nos vino encima la hora esperada.

Los fuegos artificiales dieron la bienvenida a todos, e iluminaron a los Noveles: Alféreces, saludándolos. Las luces se encendieron y la música comenzó a sonar contagiando de alegría rápidamente a todos los presentes. Al final se obtuvo lo que se buscaba: la Escuela Militar de Aeronáutica se vistió de gala.

Y aunque cansados y satisfechos nuestros pensamientos ya se estaban proyectando hacia la próxima fiesta, siempre con la convicción de que será más disfrutable que las anteriores, y sabedores de que daremos lo mejor de cada uno para que así ocurra.

CAD. 1° CARLOS SAAVEDRA.



Compañía de Omnibus Pando S.A.

C.O.P.S.A.

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

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



**Informes de servicios en todo
el departamento de Canelones**

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

Raptors '98

Una Nueva Tanda



Quisiera en esta ocasión, poder narrarles brevemente una historia. No podría especificar ni donde ni como comenzó exactamente, ya que se fue haciendo y creciendo en diversos puntos de nuestro país. Es la historia de un sentimiento; un sentimiento que nació y se fue formando cada vez más dentro de 15 jóvenes que sentían el deseo de poder tener alas para así surcar el azul infinito. Quince adolescentes que no se conforman con dar un simple paseo por el cielo, que no sienten el vuelo solo como un trabajo, sino que quieren hacer del aire su hogar.

Hoy esos jóvenes, luego de mucho esfuerzo, se encuentran reunidos para poder hacer realidad su máspreciado sueño. Pero este no es su único cometido porque acogen ahora el deber de servir a su Patria.

Es por eso que hoy se sienten diferentes, llenos de orgullo y satisfacción, en ellos está el futuro; esos quince jóvenes son ahora integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya y son responsables de llevar consigo todo lo que ello implica.

Es una carrera dura, que exige mucho, pero saben que son capaces de lograrlo, ya que nada es demasiado cuando nos proponemos una meta.

Nunca olvidaran aquella mañana del 7 de enero de 1998, el primer día; donde enfrentarían la primera de una serie de pruebas para determinar quienes serían los merecedores, los afortunados, los que tendrían la posibilidad de demostrar que son capaces de dejar en alto toda la reputación de un aviador militar.

Tampoco se borrará jamás de sus mentes aquel miércoles 21 de enero cuando un grupo reducido de personas se encontraba reunido para recibir una noticia que cambiaría sus vidas. Esa noticia que tantos años habíamos esperado. Esos jóvenes allí reunidos fueron los seleccionados

para demostrarle a todo el mundo cual era su vocación.

Un 2 de febrero comenzó una nueva etapa en sus vidas.

Al principio era un grupo de jóvenes alocados, que lo único que tenían en común era un sueño, una vocación de servicio, que poco a poco veían que todo lo anhelado se convertía en realidad.

Esta etapa que comenzaba, significaba un gran desafío, un esfuerzo y una dedicación como nunca antes habían tenido.

La voluntad que debieron poner para sortear todos los obstáculos y pruebas que día a día iban apareciendo fue muy grande.

Así es como poco a poco se fue formando un grupo, creciendo paso a paso el compañerismo entre cada uno de sus integrantes. Muchos, por distintas razones, han quedado en el camino, pero los que aún están son los más fuertes: ese fue el cometido de aquel duro reclutamiento al cual con gran empeño esos pocos muchachos lograron pasar.

Hoy esos jóvenes ya lucen con gallardía y orgullo el tan esperado uniforme de la Escuela

Militar de Aeronáutica. Uniforme que representa toda la perseverancia del esfuerzo, la abnegación y disciplina que debe tener un cadete de la E.M.A. Estos futuros cadetes han logrado demostrar que tienen estas y muchas otras cualidades. Y luego de todo este tiempo que han pasado juntos, compartiendo tristezas y alegrías, ayudándose y participando de iguales actividades, han dado cuenta que ya no son un simple grupo de compañeros; entre ellos ha nacido un nuevo sentimiento, el llamado espíritu de tanda, porque estos muchachos ya son una tanda. La nueva tanda que ha ingresado a la E.M.A., la sangre nueva de una estirpe seleccionada de personas, las que tienen como fin salvaguardar los cielos de nuestra Patria.

Esta nueva tanda de soñadores es la bautizada como RAPTORS 98.

ASP. FERNANDO BERTASSI



Nuevas mentes y el mismo espíritu para la Escuela Militar de Aeronáutica.

Intertandas '98

El 26 de abril la Escuela Militar de Aeronáutica conmemoró el día de la creación del Curso de Cadetes de la E.M.A.

A pesar de que las condiciones climáticas no fueron las mejores, no disminuyó en absoluto el ánimo de los integrantes del Cuerpo de Alumnos.

La actividad tuvo sus inicios desde tempranas horas, comenzando con una serie de eventos deportivos que se realizaron en el gimnasio del Instituto, luego se disputó el esperado encuentro de fútbol, en el que se pudo apreciar el nivel competitivo de los Caballeros Cadetes, como también así el compañerismo y la destreza de cada año, todo esto con el fin de fortalecer y enraizar el Espíritu de Cuerpo existente.

Y como cúspide de todo lo antes hecho se realizó un almuerzo en el cual todos compartieron con todos, en una mezcolanza de tandas y edades, la cual es una pequeña muestra del trabajo codo a codo que se ha de enfrentar en un futuro próximo. Esta recordable ocasión contó con la presencia, como es costumbre, del Señor Director, del Sub - Director, Señores Oficiales y Personal Subalterno del Instituto.

Fue, sin lugar a dudas, un día singular en el cotidiano vivir del Cadete, convirtiéndose de esta forma en una agradable ocasión para quienes la vivieron.

CAD. 1º CARLOS SAAVEDRA.

A mi Madre

*Aunque no te esté mirando
Yo sé que tu estás ahí
En mis mejores momentos
Y también en los difíciles.*

*Tú me escuchas,
Cuando deseo hablar.
Tú me hablas,
Cuando deseo escuchar.*

*Eres el aliento fresco
En las horas de estío.
Eres el calor fraterno
En los días de frío.*

*Tu me acompañaste
Cuando comencé a andar.
Fue por tí, por tus consejos
Que yo aprendí a caminar.*

*Ahora ya es distinto,
No me puedes acompañar.
No puedo pedir que me sigas
Cuando yo quiera volar.*

*Cuando yo esté solo en el aire
Yo sé que tú esperarás
Que cuando baje te diga
Que yo te quiero Mamá.*

CBO. HRIO. PABLO RODRÍGUEZ.

Desfiles desde dentro

Dentro de las actividades que diariamente se desarrollan, y que rigen la vida del Cadete, muchas veces a la semana el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, recibe Instrucción Militar Práctica. Es bien sabido que nuestra Escuela, siempre se ha destacado por la elegancia y vistosidad que demuestra cada vez que se requiere su presencia en cualquier lugar, y de ello nos vanagloriamos.

Dicha instrucción apunta a lograr en los futuros Oficiales, el grado de concentración y marcialidad que deben de lucir en los Desfiles y Paradas Militares.

Esto implica un proceso continuo y metódico, hay que elevar el Espíritu de Cuerpo a su máxima expresión, permitiendo de esta forma que el nivel de esta actividad sea muy bueno.

Es necesario aportar mucho de cada uno, se debe poner gran voluntad para que cada acción y movimiento sean realizados sin errores. De esta manera se podría comparar al Cuerpo de Alumnos, cuando desfila, con una máquina de relojería.

Movimientos precisos, rápidos, al unísono, con el brillo de fusiles y bayonetas como fondo, y si a esto le sumamos la pulcritud de los uniformes, podemos apreciar que esta comparación no es tan exagerada. La "práctica" es la base de la experiencia, y el ensayo constante y reiterativo no demora mucho en arrojar sus frutos, con el tiempo, la automatización se alcanza, y el aplauso que hacemos brotar de entre el público nos reconforta y llena de júbilo, alentándonos a redoblar esfuerzos.

Sabedores de que nuestra dedicación no es en vano, mantenemos el estandarte de nuestra Escuela, y a través de ella, el de la Fuerza Aérea, en el sitio de honor que se merecen y al cual solamente unos pocos elegidos pueden acceder.

Es necesario ser Cadete, o haberlo sido alguna vez, para entender lo que se siente cuando se desfila rindiendo honores. Y lo que se siente no es otra cosa que orgullo y emoción, por ser representantes de una Institución tan significativa y llena de historia, y a la cual hemos sido guiados por nuestra alada vocación..... y luego de haberse desempeñado en una Parada o un Desfile Militar, y ya de regreso en la Escuela, algún Cadete medita satisfecho y piensa:

¡Misión cumplida!

CAD. 1° CARLOS SAAVEDRA.



Desfile efectuado el día 18 de Julio por nuestra Avenida principal.

Eurocopter AS 365N2

Dauphin



A sí es como se designa a las nuevas aeronaves del Escuadrón N° 5 (helicópteros), de las cuales arribó a nuestro puerto capitalino el primer ejemplar, de un total de dos aeronaves, el 25 de noviembre de 1997.

Los mismos son producto de un llamado a licitación por parte de la Fuerza Aérea Uruguaya, en la cual se presentaron empresas de diferentes países.

Dicha adquisición aspiraba a un helicóptero sumamente rápido, con instrumental de última generación, capaz de desempeñar, tanto misiones VIP (very important person) como SAR (search and rescue).

Por orden del Comando General de la Fuerza Aérea Uruguaya, tres Señores Oficiales y cinco aerotécnicos, partieron hacia las ciudades de Tarnos y Marignane (Francia), para la realización de los cursos de Mantenimiento y Familiarización con el Dauphin.

Ambas aeronaves, luego de ser trasladadas al Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, ubicado en la Base Aérea N°1, fueron ensambladas por personal del mismo, junto a nuestros hermanos brasileños de la empresa Helibras, la cual es representante de estas aeronaves en el Uruguay y que además posee gran

experiencia con el hermano de Dauphin, el Panther, aeronave muy similar a la anterior, encarada netamente al campo de batalla.

Más allá de que estos dos helicópteros pueden cumplir (cualesquiera de ellos) las misiones SAR y VIP, están en estos momentos configurados uno para misiones VIP y el otro, junto a una importante grúa de rescate, ubicada en el lado derecho del fuselaje, para misiones SAR.

Esta grúa, trabaja con un motor eléctrico y es capaz de levantar aproximadamente unos 300 Kgrs.

Es muy eficaz en sus misiones, teniendo

en cuenta que abordó del Dauphin, pueden viajar, incluyendo a la tripulación, hasta diez personas, a una estupenda velocidad de crucero que ronda en los 150 nudos, muy superior a la de los helicópteros conocidos en nuestro medio.

Sus modernas líneas, su potente conjunto propulsor y su tren retráctil de tipo triciclo, hacen al Dauphin, un helicóptero sumamente ágil y maniobrable para dichas tareas.

Estas aeronaves han cumplido diversas misiones de rescate, tanto en lo nacional

como en lo internacional, apoyando al gobierno paraguayo, en evacuar a sus damnificados durante los pasados meses.

Por otra parte, las misiones VIP, en las cuales son transportadas altas autoridades nacionales, incluido el Sr. Presidente de la República, son coordinadas por medio del Comando Aéreo de Operaciones.

Su tamaño y prestaciones le facilitan en determinadas ocasiones, para aterrizar en zonas con helipuertos improvisados. En la ceremonia de clausura del pasado

año, la Escuela Militar de Aeronáutica, tuvo el deleite de presenciar el arribo de ésta aeronave, la cual transportaba al Sr. Presidente de la República.

La Revista "Alas" agradece al Escuadrón N° 5 (helicópteros) su valiosa colaboración, sin la cual no hubiese sido posible esta nota.

CBO. HRIO. GUSTAVO MATTOS

DATOS TECNICOS:

Peso: 4250 Krgs.
Diámetro del rotor: 11,944m.
Largo total: 13,684m.

Altura: 3,808m.
Ancho total: 3,255m.
Diámetro del rotor de cola: 1,10m.
Distancia entre ejes: 1,90m.

Velocidad máx. Crucero:155 Knots (287Km/h)
Velocidad máx. Estructural: 175 Knots (324Km/h)



Bailes '98



primera fiesta se realizó en el local "Cuba Libre" el 24 de abril, siendo la segunda en el mismo lugar. A ella le siguieron las realizadas en "Deeper" y "Complejo Bordeaux". Luego una en "Luna Gaucha" y otra nuevamente en "Complejo Bordeaux".

Los resultados obtenidos fueron mejor de los esperados pudiéndose realizar, por medio de ellos, notorias mejorías en el Casino del Cuerpo de Alumnos como así también en los alojamientos de ambos cursos.

El esfuerzo ha sido de todo y los resultados están a la vista, por lo que esperamos poder continuar con estos eventos...

CBO. HIRIO. PABLO RODRIGUEZ.

Este año se comenzó a llevar a cabo, como hacía un tiempo que no se hacía, una serie de fiestas con la finalidad de incentivar el espíritu de cuerpo y recaudar fondos para poder mejorar las condiciones de funcionamiento del Cuerpo de Alumnos. Esta vez se llevaron a cabo en diversas discotecas y no, como se solía hacer, en el Club de la Fuerza Aérea. De esta forma se amplía el círculo de conocimiento en el cual nos manejamos y se acrecientan las relaciones sociales permitiendo una integración mayor con la juventud de nuestros días. También se contó con la presencia de alumnos de otras escuelas de formación de Oficiales y del Liceo Militar que concurrieron a divertirse con nosotros como si se tratara de una noche más de la vida cotidiana de la ciudad.

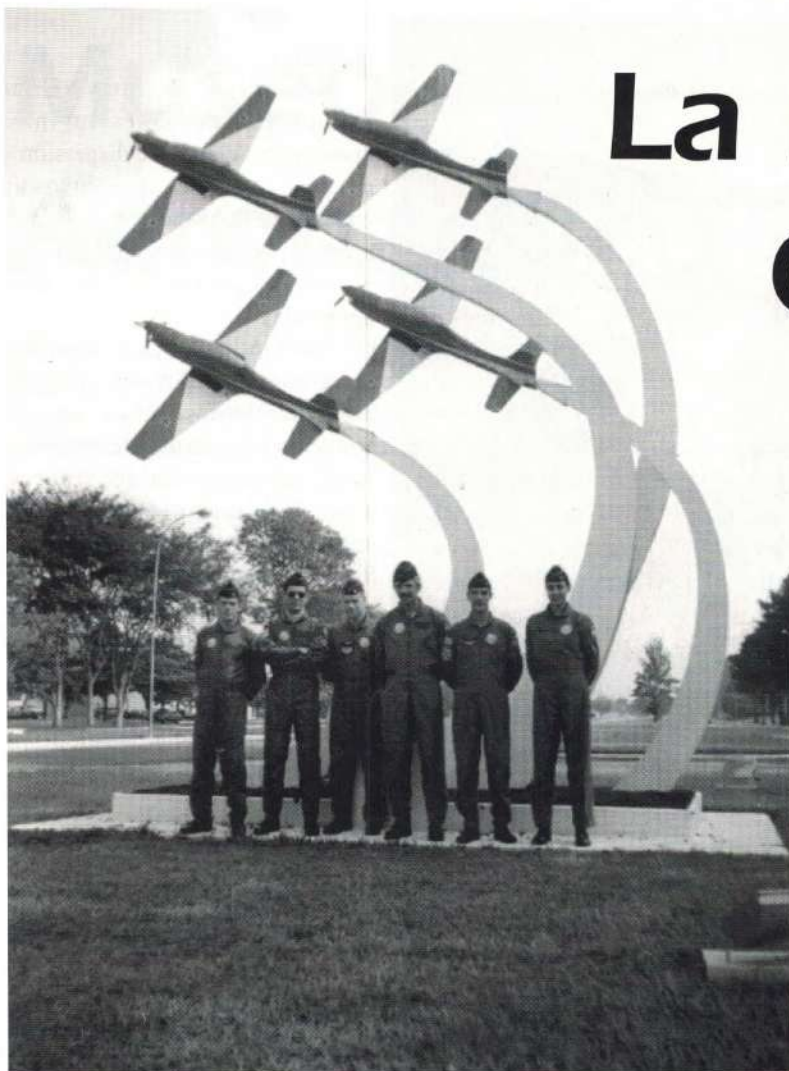
Los lugares en los cuales se realizaron las fiestas fueron variando, buscando ser del agrado de la mayoría de los cadetes. La

El complejo de Luna Gaucha fué uno de los escenarios de nuestros bailes.



Camaradería y diversión fueron el duo estrella de la noche...

La Escuela Cruza Fronteras



del diario vivir en otra Escuela, con los mismos objetivos que los nuestros, aunque a veces con distintos métodos; estas diferencias nos sirven de experiencia y a la

vez que nos hacen reflexionar sobre nuestro diario vivir.

La delegación que partió a Brasil el 30 de Setiembre lo hizo en un Casa C-212 Aviocar de la Fuerza Aérea Uruguaya, y estuvo integrada por el Cap.(Av.) Luis Teyza, el Tte.1º(Av.) Ruben Aquines, el Sgto.Hrio. Julio Bardsio, el Cbo.Hrio. Sergio Calistro, el Cad.2º Alvaro Penén y la Cad.1º Carolina Arévalo.

La Academia de la Fuerza Aérea Brasileira está ubicada a 15 Km. de la Ciudad de Pirasununga. Su Cuerpo de Cadetes, 600 en total, puede elegir entre tres escalafones: Aviación, Infantería e Intendencia. Los que ingresan en el último escalafón tienen la opción de poder volar planeador, al igual que las 50 cadetes femeninas cuya opción es solamente este escalafón.

Tuvimos la oportunidad de volar T-27 Tucano, avión de entrenamiento de los Cadetes de tercer y cuarto año, y T-25, avión de entrenamiento de primer año, así como también pudimos conocer varios de los pilotos de la

Escuadrilla de la Fumaza, que muy amablemente nos mostraron su lugar de trabajo.

Recorrimos varias ciudades dentro del estado de San Pablo. En Santos nos alojamos en el 1º/11º Base de Helicópteros (UH-50). En esta ciudad conocimos en encanto de la noche brasileña y su característica zamba. Al igual que la hermosa vegetación tropical que observamos cuando nos trasladamos a Ubatuba, donde disfrutamos de un día de playa, y luego entre las sierras a medida que nos alejábamos de la costa hacia San José de los Campos. En esta ciudad nos alojamos en el CTA (Centro Técnico Aeroespacial), el cual depende del Ministerio de Aeronáutica y tiene como finalidad la realización de actividades técnicas y científicas relacionadas con la investigación aeroespacial de interés aeronáutico; es de resaltar la visita que realizamos al túnel de viento, donde se prueba la aerodinámica de los nuevos diseños y se intenta mejorar la de los ya existentes; la sección donde se desenvuelve el vehículo lanzador de satélites es grandiosa en su magnificencia y poderío tecnológico. También en esta ciudad conocimos la Embraer, planta industrial en donde se construyen entre otros el EMB-312 Tucano (ALX), el AMX y el EMB-145.

Días más tarde partió la delegación a la República Argentina, el 5 de octubre más precisamente, en un Fokker F-28 de la Fuerza Aérea Argentina. La delegación estaba

Un año más nos encontramos con nuestros hermanos brasileños y argentinos en un nuevo intercambio de cadetes. Ésta actividad resultó una experiencia muy interesante, no solo para los que se van, sino también para los que se quedan ya que estos últimos tienen la posibilidad de conocer y convivir por varios días con los cadetes extranjeros que nos visitan.

A pesar de permanecer en el extranjero tan solo una semana alcanza para hacerse de nuevos amigos; estas relaciones no solo son importantes para cada uno de nosotros, que tenemos la posibilidad de estar ahí, sino también para las Fuerzas de nuestros países las cuales de esta manera pueden integrarse más y llevar una relación más fluida; ya que los que ahora son cadetes sean en un futuro Oficiales Superiores.

En ambos países se nos recibió de una forma muy amable y brindándose enteramente a nosotros. Pudimos compartir la experiencia



Oficiales y Cadetes en las costas del Brasil

integrada por el Cap.(Av.) José Roldán, el Tte.2º(Av.) Ramón Román, el Sgto.Hrio.Guillermo Goñi, el Cbo.Hrio. Juan Olivera, el Cad.2º Ruben Rodriguez y Cad.1º Pablo Etchandy.

Las Escuela de Aviación Militar de Argentina se encuentra ubicada en la Provincia de Córdoba, esta integrada por aproximadamente 250 cadetes, los cuales se dividen en tres escalafones: "Del Aire", "General" y "Técnico". Durante los cuatro años que dura su estadía en el Instituto no reciben instrucción de vuelo practico, la misma es dictada en el primer año de Alférez, en el cual reciben instrucción en T-34 Mentor, en una primera etapa y luego pasan a volar en EMB-312 Tucano, además de recibir instrucción en simulador para vuelos instrumentales.

Al llegar tuvimos una recorrida por la Escuela, pudiendo observar las instalaciones, siendo recibidos en cada sección o grupo por los Señores Oficiales. También pudimos visitar la fábrica de aviones Lockheed- Martin en la cual se encontraban los A-4 A/R en pleno proceso de ensamblado. También

pudimos ver los T-34 Mentor que están recibiendo una restauración a nuevo, cambiando piezas creadas en forma artesanal debido a que no se poseen sus moldes

originales.

Además de distintas visitas técnicas profesionales tuvimos nuestros momentos de dispersión y paseo en los cuales aprendimos un poco sobre la historia de la ciudad aparte de conocer nuevos lugares y personas con un carisma muy agradable.

Pudimos disfrutar y conocer la noche cordobesa a la vez que por el día aprovechamos el clima caluroso que reina durante toda la semana.

Fuimos obsequiados por la belleza del paisaje de Carlos Paz con un paseo en barco por el Lago San Roque. También recorriendo las sierras de Córdoba pudiendo admirar un atardecer alucinante.

Sin duda fue una experiencia enriquecedora y fortalecedora de los lazos de amistad que tenemos con nuestros hermanos argentinos y brasileños.

CAD. 2º RUBEN RODRIGUEZ
CAD. 1º PABLO ETCHANDY

La delegación uruguayo-argentina en la fortaleza del Cerro de Montevideo



Museo Aeronáutico

Quienes integramos hoy la Fuerza Aérea Uruguaya somos depositarios de una vasta y rica historia; pioneros y precursores, hombres que desafiaron las reglas con un espíritu emprendedor y avasallaste, fueron jalonando cada época para llegar a nuestros días con una realidad de positivo arraigo nacional.

Una gama de hechos y experiencias tan rica por cierto, no está solamente recordada en aquellos libros y documentos que la poseen escrita, sino que está minuciosamente atesorada en nuestro Museo Aeronáutico.

Su inicio data del año 1941, cuando el entonces Teniente Primero (Aviador) Don Jaime Meregalli expone en unas vitrinas del Casino de Señores Oficiales del Aeródromo Militar "Capitán Boiso Lanza" una pequeña colección de insignias de pilotos militares,

uruguayos y extranjeros, y algunas de pilotos civiles, exposición ciertamente inusitada en aquellos tiempos. Allí tiene sus cimientos el actual Museo; aquella colección continúa enriqueciéndose hasta el año 1948, año al que sigue un paréntesis durante el cual el Tte.1º(Av.) J. Meregalli viaja al extranjero para la realización de un curso. A su regreso prosigue con la tarea de recolección de material, que permitiría seguir mostrando el espíritu que animaba a los hombres de antaño, sus realizaciones, sus vivencias, sus desafíos y va enriqueciendo su acervo.



La variedad y cantidad de material creció considerablemente, requiriendo imperiosamente un local más espacioso, por lo que se trasladó a la Base Aérea Nº1 en Carrasco. Poco tiempo después, en razón de contar con numerosos aviones, civiles y militares, se obtiene en condición de



El predio del Museo Aeronáutico en toda su extensión (foto perteneciente al Sr. A. Vallejo)

comodato, de la Intendencia de Montevideo, el predio actual, y un excelente galpón de la Exposición Nacional de Producción, predio que está en la Avda. D. A. Larrañaga esquina Ing. J. Serrato.

El 5 de Diciembre de 1997 un incendio en la sala 2, destruyó diez aviones de la invaluable colección, entre los cuales merece citarse un Castaibert original de 1912, un De Havilland DH-90 "Dragonfly", el primer avión comercial de PLUNA, una réplica del 14-Bis de A. Santos Dumont (donado por el Ministerio de Aeronáutica de Brasil en el año 1957 durante la realización de la Concentración Aeronáutica realizada en Punta del Este); un ejemplar único Neybar, diseñado y construido totalmente en el Uruguay en 1947 por los ingenieros Neyeloff y Barrandeguy; un Potez 25 A-2, de origen francés, pieza única en el mundo; un Focke Wulf biplano FW-447 Stieglitz, un Curtiss SNC-1, etc.- El siniestro ocurrió en horas de la tarde en el hangar que albergaba básicamente aviones. En pocos minutos el fuego arrasó con el material inflamable de los aviones, afectando también otras instalaciones de local. Los bomberos lograron controlar las llamas salvando varias aeronaves amenazadas y manteniendo aislada una muy importante colección de hélices de madera y metálicas y una nutrida colección de

motores con ejemplares de 1912 hasta la fecha, así como objetos y testimonios personales de precursores de la Aeronáutica Uruguaya, de inestimable valor, y el archivo histórico y biblioteca.

Con la misma perseverancia, lentitud y firmeza que requieren largo aliento, y que caracterizaron sus primeros años, se han iniciado las tareas de reconstrucción y rehabilitación.

En muchos casos la reconstrucción implica reponer piezas, con la dificultad consecuente que la obtención de partes de aviones antiguos es difícil, y por qué no, onerosa. Esto refiere a los aviones metálicos, como el Curtiss, el Chipmunk, o el Focke Wulf; pero en otras cosas el problema tiene una dimensión artesanal, que significa la fabricación de partes de madera y su ensamble, y finalmente el entelado de superficies, como alerones, planos, timones de dirección y elevadores. Tal vez como ninguna otra sea tan laboriosa y artesanal esta tarea; con lentitud y prolijidad van tomando forma las enormes y flexibles alas que recuerdan los modelos que volaban a principios de siglo.

Debe mencionarse, al nombrar al Museo Aeronáutico, la etapa de realización y concreción de colaboración que llega de varios sectores; se ha rescatado la

colaboración personal de mucha gente que ha querido devolver con su grano de arena como un gesto de gratitud por haber recibido el placer de volar, y porque se han sentido de un modo u otro partícipes de la historia Aeronáutica y sus logros; se ha obtenido en forma generosa y desinteresada una significativa participación de alguna empresa privada y finalmente el apoyo tácito de instituciones oficiales.

No resulta fácil para las nuevas generaciones valorar cada objeto y cada testimonio que conserva el Museo; solamente el paso de los años va mostrándonos cuanto de cada uno de nosotros, de cada promoción de cada evento, va enriqueciendo su acervo que terminará convirtiéndose en un enorme y azulado espejo que reflejará la verdad de todas las ilusiones y de todas las realizaciones.

Sin perjuicio de la tarea gigantesca de reconstrucción y rehabilitación, sigue vigente el viejo sueño de situar el Museo en un medio en el cual ningún testimonio, ningún avión o uniforme de vuelo se sienta extraño cerca de las pistas, cerca de los talleres, cerca de los aviones, es decir compartiendo el mismo aire de los que amaron, aman y amarán el vuelo.

CAD. 1° MARIA ETCHEVERRY.

IRTELUR S.A.

AIRE ACONDICIONADO

CALEFACCIÓN

PROYECTOS

INSTALACIÓN

MANTENIMIENTO

Reconquista 624

Tel.: 915 5086 - 915 6097

Fax.: 916 5635

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.

Joaquín Requena 1203 - Montevideo

Tel: 408 1063 - 408 2063

Un Universo Inmenso

Desde los albores de la humanidad el hombre ha deseado elevarse como las aves y disfrutar de las alturas, sin embargo, el ser humano al conquistar el espacio aéreo, sintió la imperiosa necesidad de conocer más allá de donde puede alcanzar la vista, intentó explorar lo que existe en lugares desconocidos.

Hemos tenido la oportunidad de participar de una materia tan interesante, la cual recibe el nombre de astronáutica, con dos excelentes exponentes de la misma, el Cnel. (Nav.) B. Gadea y el May.(C y E). S. Cano. La astronáutica es precisamente el estudio de lo que en un comienzo fue una ilusión y hoy es una realidad.

Luego de realizar importantes estudios acerca de nuestro cosmos y de la ubicación de nuestro planeta Tierra en nuestra Vía Láctea, el curso de Cadetes de Primer Año realizó dos importantes visitas que ayudaron a profundizar nuestros conocimientos y nuestra alada vocación.

La primera de dichas visitas fue al observatorio Los Molinos en el cual fuimos

recibidos por un funcionario del mismo quien nos reveló diversa información acerca no solo de la observación del Universo, sino también de los instrumentos utilizados para conocer con mayor detalle las bellezas de nuestro cielo. Dentro de éstos, el que más nos atrajo la atención fue un telescopio que trabajaba conjuntamente con un equipo electrónico, permitiendo grabar en disco las diferentes imágenes, pudiendo luego investigar en ellas en forma detallada.

Pese a haber sido una noche de poca visibilidad, se nos permitió observar imágenes de archivo. Se debe agregar que el funcionario que nos explicó el funcionamiento del equipo, es integrante de un grupo de aficionados recientemente conformado.

Con las imágenes de archivo se nos pudo explicar la presencia de nuevos satélites y su recorrido.

La segunda visita fue realizada al Planetario Municipal donde tuvimos el gusto de conocer al Profesor Luis Hermida, quien antes de la función nos hizo una pequeña

introducción acerca de la misma.

En dicha función fueron tratados los temas tales como las diferentes constelaciones, las leyes de Keppler, el Movimiento General Diario del Sol, todos los cuales nos causaron especial interés y llegaron a hacernos reflexionar acerca de la infinitud de temas que todavía desconocemos.

Finalmente, podemos concluir que logramos obtener importante información no sólo del funcionamiento de trabajo de ambos lugares, sino también acerca de nuestro espacio exterior y las leyes que lo rigen.

Gracias a ambas visitas pudimos apreciar en mejor forma nuestro entorno, así como también nos sentimos muy orgullosos de saber que hay gente de nuestro país que se encuentra en un continuo esfuerzo por aportar información del universo que nos rodea.

CAD. 1° C. BALLESTÉ.

CAD. 1° J. MAUBRIGADES.

Un Deporte Mas...

Siguendo con la tradición de hace muchos años, domingo a domingo, el plantel de fútbol recorre las distintas canchas de la Liga Universitaria de Deportes en busca de logros que ayuden a engrandecer el buen nombre de nuestra Institución.

Para ello este año los integrantes de nuestro plantel se esfuerzan para conseguir el ascenso a la divisional "B".

Con la incorporación de su nueva indumentaria y su moderno estilo de juego la Escuela ha sabido enfrentar con entusiasmo y voluntad los duros equipos de nuestra divisional "C".

Con garra, pero sin olvidar la técnica, partido a partido, hemos sabido hacernos un lugar. Este equipo es un combinado de oficiales, cadetes y personal, que compiten para defender a nuestra Fuerza Aérea a través del deporte.

Con el apoyo de la Institución, cadetes, familiares y amigos cada domingo por la mañana se acercan a las canchas para vibrar con el equipo, gol a gol, jugada a jugada. Hasta el

final del partido.

En las buenas y en las malas lo más importante de nuestro plantel es el espíritu de entrega y camaradería.

Pero el fútbol es más que eso, no termina solo en una cancha o en un campeonato, es expresión de trabajo en equipo, cimiento fundamental de la actividad

diaria de nuestra Fuerza Aérea. He aquí la real importancia de éstas actividades.

SGTO. HRIO. JULIO BARDESIO

CBO. HRIO. RAUL GARCIA



El plantel de futbol y todos sus colaboradores.

¡Cuánto te Debemos!

Cuanto te debemos viejo U-17, "U-17 A" para el plan de vuelo, y Cessna 185, para los pilotos civiles; te hablo de igual a igual porque sos mi amigo, porque te conozco, y porque sos mi maestro; y por todo eso te tuteo- muchos todavía hoy, te tratan de usted, y eso es porque sos aquel profesor, que todos los días nos tenías deparada una nueva sorpresa. Pero todos igual te queremos. Cuántas lecciones me diste; me acuerdo una vez que llegando a Carrasco, y con la EMA a la vista, se vino una tormenta cargada de ráfagas de viento, y yo pretendí llegar, porque tenía la cabecera 24 a mi alcance; sin saber cómo y agarrando tus comandos con las dos manos, quedé mirando al norte, como si vos me estuvieras diciendo: "¿Qué hacés? ¡poné proa a Durazno! ¿Querés que nos matemos?".

En otra oportunidad iba para Artigas, y pasando el río Negro empezamos con una falladera, que parecía que te ibas a desarmar. Yo iba con un compañero que continuamente iba eligiendo un campo apropiado, para un aterrizaje de emergencia, y yo me dedicaba a ir regulando tu mezcla (aire-combustible), para tratar de llegar a Durazno, en una "media vuelta táctica". Aunque parezca mentira con un solo

magneto nos bancaste y llegamos, ¡sanos y salvos!.

Si te deberé, viejo amigo. ¿Te acordás aquella vez tirando paracaidistas? Era en la EMA, y como el paracaídas principal se abrió cuando el paracaidista estaba hacia arriba, se enredó en las cuerdas; y para peor, tratando de solucionar la falla, abrió la emergencia, el cual se enroscó en el principal. Nosotros desde arriba, veíamos como caía, con enorme dolor. Pero Dios una vez más puso su mano, y fue con una parva de blando pastito recién cortado que lo amortiguó. ¡Si habrá anécdotas que juntos vivimos!

Y pensar que llegaste a la FAU allá por el principio de la década del 60; y aún hoy seguís vivito y coleando; y aunque te releven nuevas máquinas los que tanto aprendimos contigo siempre te admiraremos.

No podemos olvidar la cantidad de vidas que salvaste, en otras tantas misiones "sanitarias".

Recuerdo siempre a un par de viejitos de Rivera: él estaba muy grave y ella lo acompañaba. Cuando empezó la trepada él me tiró de la campera tan fuerte que casi me ahorca, y la señora me decía que cuanto más

ascendíamos peor se sentía, entonces mantuvimos una altura segura y lo más baja posible. Llegué a Carrasco volando con una sola mano y la otra fuertemente aferrada a mi querido pasajero.

No quise, ahora que está por llegar tu relevo, que te fueras sin una justa despedida. Lamento no tener la suficiente capacidad para plasmar en letras la gran admiración que siento por vos, pero reitero una vez más: ¡Cuánto te debo!; y para tu tranquilidad, si nos tenés que dejar, te puedo asegurar que por más tecnología que traiga tu joven relevo va a tener que hacer el mérito de más de 30 años formando pilotos: cumpliendo misiones sanitarias, de paracaidismo, de enlace, de carga, y de instrucción (visual e instrumental).

Te puedo asegurar, mi querido U-17, que no le va a ser nada fácil. Disculpame viejo que dejo por acá, me estoy poniendo un poco triste porque nunca me gustaron las despedidas menos de alguien a quien tanto quiero y debo. Feliz descanso. Nunca te olvidaré. Gracias.

CNEL. (AV) ALCIDES LUZURIAGA.



**Los actuales Coroneles.
Juan G. Rodríguez y
Alcides E. Luzuriaga, -
ambos Tenientes en el
Aeródromo Boiso
Lanza en el año 1975-
en el "756".**



SER EL MEJOR LLEVA SU TIEMPO

ECOS EN EL CIELO

El Sol sin fuerza brilla en lo alto del cielo, es una tarde más de Julio y la brisa helada envuelve el área de Jefatura de Estudios. La mañana había transcurrido rutinariamente y parecía que el final del día depararía la misma situación. El Cuerpo de Alumnos, divididos en los salones por años, recibían clases curriculares o tal vez no, pero todos permanecían dentro de las aulas, abrigados del frío que se hacía más intenso a medida que avanzaba el día.

Pero algo estaba por suceder y romper la armonía por unos instantes. La rutina sería alterada en toda la Escuela y por que no, también en sus alrededores.

Casi de la nada, surge un ruido, allá lejos. Un golpe, seco y continuo que por breves momentos se sentía y se confundía con el sonido del viento; acaparando uno por uno nuestra atención.

El ruido era diferente, no pertenecía al de un avión de la Escuela, ya que esa tarde no había vuelos, pero su sonido se acercaba más al de un helicóptero que al de un avión. ¡Sí! Era un helicóptero, pero ¿por dónde estaría?

Ahora el sonido era más fuerte. Iba a pasar cerca, muy cerca. Las paredes nos jugaban una mala pasada y nos hacían perder la dirección

de dónde provenía el sonido.

El frío parecía no sentirse, todo el Cuerpo de Alumnos así como Profesores y Oficiales estaban mirando hacia arriba. Mientras tanto el golpeteo inconfundible, una vez más nos llamaba la atención. Este sonido fuerte y desperejo nos hizo pensar que se trataba de dos helicópteros, pero ¿por dónde venían?

Sí!, ahí están. Las primeras siluetas aparecieron en el aire, pero no eran ni uno ni dos; eran seis. Su ruido era tan fuerte que ni comentarios se escuchaban, mientras los seis UH-1 H nos sobrevolaban en formación,

Ahí estaban, mostrándose para nosotros y tan bajos, que sus números eran visibles a simple vista.

El FAU 052 era el líder de la formación, seguidos de otros cinco "Huey", muy cerca uno del otro.

El camuflaje de tres de ellos delató inmediatamente el porqué de su visita. Se trataba de la última adquisición del Escuadrón N° 5 y se lo estaban mostrando a su nueva familia.

Uno a uno fueron pasando y ahora comenzaban a alejarse. El sonido parecía constante, como queriendo quedarse con nosotros porque su pasaje por arriba de

nosotros, aunque breve, parecía haber durado una eternidad.

Ahora el golpeteo de los "UH" empezaban perderse junto con sus figuras en el horizonte y nosotros volvimos a los respectivos salones contemplándolos a través de la ventana, con esperanza de que volvieran.

Todos habían quedado excitados, ya que nadie esperaba dicho pasaje, y el mismo era motivante en el vivir diario de un Cadete, pero ¿quién puede decir que nunca se ha detenido en el medio de sus quehaceres diarios, para mirar con espíritu soñador esos pájaros de metal?

En la ventana, seis puntos allá a lo lejos todavía se dejaban ver, pero a cada momento se empequeñecían más, estando muy lejos de silueta de un helicóptero.

La tenue cerrazón de la tarde hacía confundir la división tierra y cielo; los últimos golpeteos se dejaban escuchar a la vez que cada uno volvía a sus deberes.

Muy suavemente, el manto negro cubrió todo y con ello el silbido del viento se hizo dueña nuevamente de nosotros.

CAD. 1° GERARDO TAJES.

UN ÚLTIMO ESFUERZO

*Desde las oscuras fauces
Del profundo abismo
Escucho sus voces
Como si fueran gritos.*

*He caído hondo
y la luz no me llega
en cada colina que subo
encuentro una nueva cuesta.*

*No sé si he de subir ahora
O de guardar fuerzas
Para buscar caminos mejores
Que la empinada cuesta.*

*Pero ya he caminado tanto
Ya se agota mi paciencia
He de escalar o de morir
Debo hacerlo es la promesa,*

*De cumplir con mi objetivo
De poder alcanzar la meta
Los obstáculos fueron muchos
El esfuerzo hizo mella*

*Mis alas han sido quebradas
Era un riesgo de la empresa
Pero ahí está el objetivo
No puedo soltar las riendas*

*Galoparé contra el viento
Bajo el sol o la tormenta
Mi rumbo ya he fijado
Lo intentaré aunque muera.*

CBO.HRIO.PABLO RODRIGUEZ

Caravanas en la Línea

Integro la primer tanda mixta que egresará de la E.M.A.. Todos juntos hemos pasado un año donde, de a poco, fuimos afirmando conocimientos con respecto al vuelo, y paso a paso, entusiasmandonos cada vez más con la cercanía del T-41.

Mi tanda no llegará a volar el actual avión de entrenamiento de los Cadetes de Tercer Año, el T-34 Mentor, el cual pronto será historia para la Escuela Militar de Aeronáutica.

Por eso cuando el jueves 15 de Octubre por la tarde se escuchó: "Arévalo, ya en Operaciones, consiga mono de vuelo y casco", la emoción que sentí fue inexplicable.

En aquel día, cuando atravesaba la calurosa plataforma, iba recibiendo indicaciones de un clase; el F.A.U. 646 se acercaba cada vez más. En él ocupé la cabina trasera con paracaídas y arneses puestos, e intenté reconocer, con éxito, la mayoría de los instrumentos de la misma.

Minutos antes de la puesta en marcha el Oficial que ocuparía la cabina delantera me explicó las principales

maniobras a realizar.

Pronto la Escuela se fue haciendo chica y distante, ya se distinguía Pando, Empalme Olmos y la Ruta 8, la cual tomamos como referencia para dirigirnos al sector 2. La costa, y luego Atlántida me hicieron saber que no estaba perdida.

Comenzamos con virajes para luego, por fin, llegar a la Acrobacia. Es maravilloso poder lograr todos esos movimientos con el avión y sentirse realmente segura.

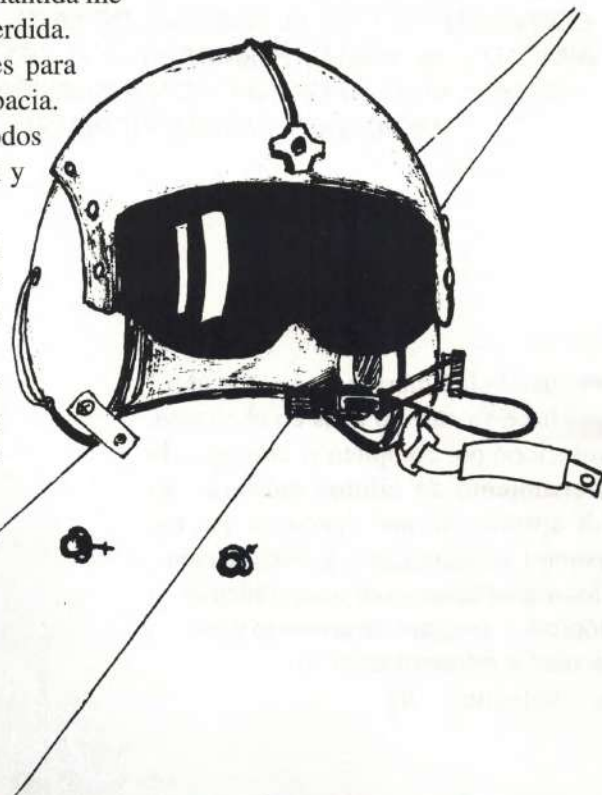
Para terminar, efectuó un Padrón Simulado de Emergencia en el sector y de vuelta a la E.M.A..

Con una hora de vuelo regresamos a la Escuela como si hubiera despertado de un sueño.

Apagado el motor, mis botas tocaron la

Tierra. Del mono de vuelo parecía vibrar el escudo de Clios '97; y.....al sacarme el casco..... rodó la primer caravana sobre la línea.

CAD. 1º CAROLINA ARÉVALO.



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 6421
FAX: 400 1467

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

EL ALX

UNA IDEA CONCEBIDA HACE UNOS AÑOS POR LA FLORECIENTE INDUSTRIA AERONÁUTICA BRASILEÑA, SE CONVIERTE HOY EN EL SÍMBOLO DE LA TECNOLOGÍA APLICADA AL VUELO, PERMITIENDO EL DESTAQUE DE BRASIL A NIVEL REGIONAL CON INCURSIÓN EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

Cuando la Embraer creó al Tucano, hace ya casi 20 años en el pasado, revolucionó por completo el concepto de entrenamiento de pilotos militares. El ALX aparece en una época en que las presiones económicas y la satisfacción de los requerimientos en equipamientos aviónicos y sistemas de armas exigen una nueva reformulación de los patrones de

en la vanguardia de la tecnología de entrenamiento y de aeronaves livianas de ataque.

Indudablemente no han existido en alguna etapa de la historia tantos cambios en la aviación militar como aquellos que se han visto en los últimos diez años. Los avances alcanzados en áreas como aviónica, sensores y sistemas de armas influenciaron directamente la forma y método de emplear diversos tipos de plataformas como aeronaves de Caza,

Patrull
y Búsqueda.
da. Con
consecuenc
de es
cuadro, en
presente, c
necesaria un
persona co
mucho coraje pa
negar que esto
cambios no afecta
también el proceso
formación de un aviador
militar.

Este escenario de transformaciones exige hoy a los aviadorees cualitativamente superiores a aquellos formados 10 o 20 años atrás, visto que el curriculum y el material aeronáutico utilizado en aquella época podían dar el lujo de producir solamente un piloto, y el sistema, posteriormente, estaría encargando de moldear operativamente a lo largo de un prolongado período de tiempo. Más que nunca, el ciclo de instrucción a ser suministrado al futuro aviador militar deberá proporcionar hoy una fluida transición a las unidades operacionales, una consideración cada vez más importante para cualquier Fuerza Aérea.

Capaz de ser equipado con lo más avanzado en términos de aviónica y armamento, el nuevo Caza/Entrenador de la Embraer mantiene la empresa brasileña

CONSTRUCCIÓN DE UN
ENTRENADOR CON
ALGO MÁS.

Los orígenes del avión hoy conocido como Super Tucano se remontan a los últimos años de la década pasada cuando la Fuerza Aérea Brasileña decidió investigar más a fondo el potencial operacional del Embraer EMB - 312 Tucano, designado por la FAB como T-27. En 1988, la Embraer y la FAB promovieron una serie de experiencias con el T-27 Tucano y el prototipo del Shorts B312 TMK 1 Tucano (dotado con un motor Garrett TPE 331- 12BD1100 shp) con el objetivo de evaluar la capacidad de estas aeronaves y determinar así los requerimientos de un sustituto en la tarea de lucha contra helicópteros. Durante estos ensayos se pudo verificar que era necesario un avión que dispusiera de una excepcional visibilidad y una excelente maniobrabilidad en los ejes horizontal y vertical.

En función de los resultados obtenidos en el transcurrir de esta evaluación, junto a otros factores como la experiencia operacional obtenida por los EMB-312 Tucano exportados al Perú, Venezuela y Colombia, la Embraer desarrolló un concepto que ella denominó como Tucano - F, o Tucano del Futuro. Posteriormente el sufijo "F" fue dado a los aviones Tucano que fueron exportados a Francia bajo la designación EMB-312. Más adelante en el tiempo el Tucano del Futuro paso a ser el EMB- 312 H, con el sufijo "H" indicativo de la tarea "Helicopter Killer", o sea "Matador de helicópteros".

Examinando detenidamente los requerimientos y parámetros del programa PATS, la Embraer se dio cuenta que el Tucano F cumplía muchos de los ítems establecidos en aquel programa interamericano, especialmente a lo que se refiere al desempeño en la mayoría de las áreas de la carpeta de vuelo. En vista de



El Tucano, un avión con porte.

esto, la Embraer decidió seguir dos líneas de acción : 1) Construir y desarrollar el POC (Demostrador de concepto) y 2) Iniciar los trabajos preliminares del proyecto llamado EMB -312 H. En el primer caso, se empleó una célula básica del EMB -312 movida por un motor PWC PTGA 67. Decolando del aeródromo de " São José dos Campos ", el día 9 de setiembre de 1991, el POC realizó su primer vuelo.

ESTRUCTURALMENTE
ORTODOXO PERO MUY
EFICAZ.

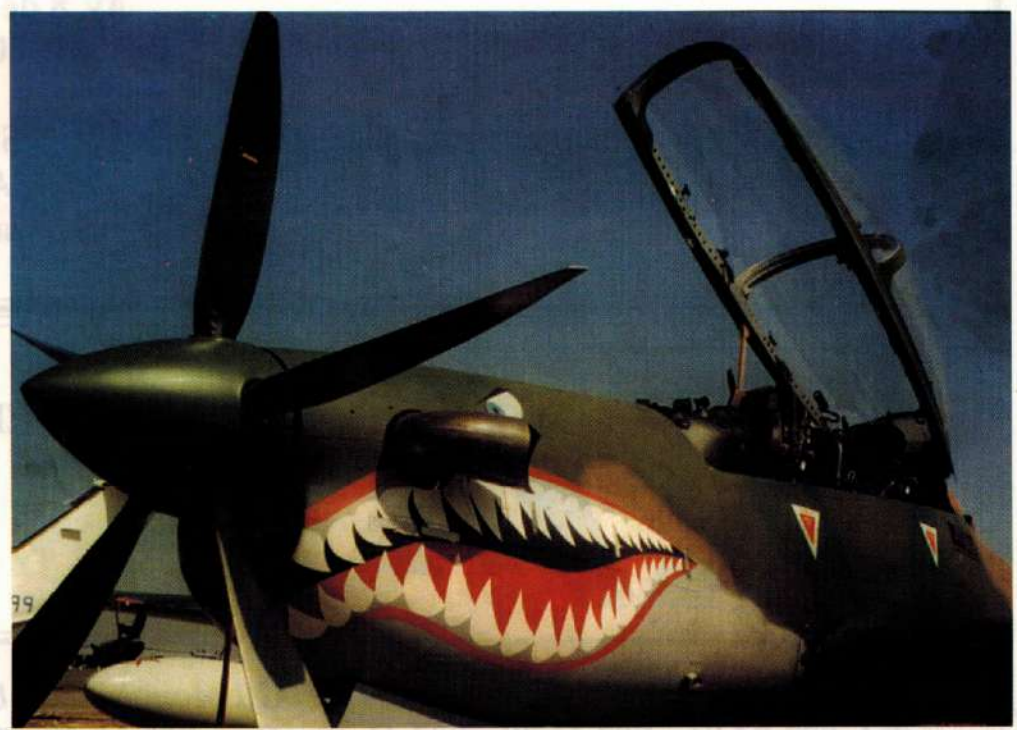
El EMB -314 (designación dada al

nuevo avión desarrollado a partir del EMB - 312 H) es un aeronave relativamente convencional, su formato aerodinámico y estructural posee características particulares tales como la utilización de materiales compuestos en la construcción de su estructura interna, todo con el objetivo de alivianar de peso a la aeronave. Posee una

estructura semi mono casco, con cuevas y nervaduras, y revestimiento de aluminio. Está dotado de flaps del tipo Single Slott de dos posiciones y electromecánicamente actuados, los alerones son del tipo convencional actuando con cables y poleas.

El empenaje presenta una deriva y un estabilizador horizontal de construcción tipo Cantilever, siendo todos los compensadores actuados por un sistema electromecánico

El EMB- 314 puede ser dotado con dos tipos de motores: el grupo motopropulsor de la versión de instrucción es un Pratt & Whitney PT6A- 68/1 DE 1250 SHP, dotado con una hélice metálica de cinco palas embanderables, mientras que la versión operacional viene equipada



con un motor Pratt & Whitney PT6A-68/3 de 1600 shp, disponiendo de una hélice igual a la encontrada en la versión de entrenamiento.

Este motor PT6A-68 es alimentado de combustible proveniente de los tanques integrales instalados en las alas con una capacidad total de 694 litros, y en el caso de la versión operacional monoplaza, también de un tanque de 300 litros

instalado en la parte trasera. Las

dos versiones operacionales del

EMB-314 pueden transportar otros 1040 litros de combustible divididos en

t a n q u e s
s u b a l a r e s

lanzables; esta configuración también es aplicada en la versión de entrenamiento del Super Tucano.

El tren de aterrizaje tipo triciclo del EMB-314 tuvo todo su conjunto reforzado y simplificado, eliminándose las puertas del tren principal y siendo actuado mediante un sistema hidráulico. El tren delantero recoge para atrás y el tren principal recoge lateralmente hacia adentro, a su vez cada tren principal está equipado con una rueda dotada de un sistema de frenos reforzado, esto es para atender los valores más altos de peso de aterrizaje y la operación en pistas de pasto.

El ALX puede recibir una gran variedad de equipamientos y armamento.

En una de sus tantas

configuraciones esta aeronave incluye lanzadoras, cada una con capacidad para 19 cohetes de 70 mm, un pod SUU-15 con bombas de entrenamiento además de dos fieles misiles en las estaciones externas. Dos cañones pueden ser instalados en el interior de las alas para dejar espacio libre para las cargas subalares, completando el poder de fuego del nuevo caza. Este avión también puede utilizar misiles CT Mectrom MAA-1 Piraña, cápsulas de ejercicio SUU-20 capaz de lanzar seis bombas MK 76 BEX- 11 o cohetes de 70mm, bombas MK82 de 500 libras y sensor infrarrojo que permite la operación nocturna.

El Super Tucano es un digno contendiente en el aire, cual escorpión

tres colas es capaz de combatir

buena lucha al que se

enfrente en combate

indudablemente debe

dominar una sustancial

parte del mercado

aeronaves militares

instrucción en el milenio

que se aproxima.

CBO. HIRIO. RAÚL
GARCÍA.

CAD. 2º NELSON SILVA



UNIFORME

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

RAI

REPRESENTACIÓN PARA
LAS AMERICAS

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

Sudamericano '98

Al igual que todos los años la juventud esgrimista de Sudamérica se reúne alrededor de las pedanas para confraternizar e intentar seguir cumpliendo con la filosofía olímpica. Este evento no sólo cultiva el espíritu deportivo sino que intenta aunar en un lazo de amistad a todos los hermanos sudamericanos.

Este año dicho evento se llevó a cabo en la Ciudad de Santiago de Chile, la cual nos recibió con los brazos abiertos con ese clima tan cálido característico del pueblo chileno. La Federación Chilena de Esgrima organizó del 25 al 31 de agosto el Sudamericano y nos alojó en el C.A.R. (Centro de Alto Rendimiento de Chile) con más de cien jóvenes de ambos sexos de nuestros países hermanos.

Ya desde el primer día se notó en nuestra Selección Uruguaya un espíritu de compañerismo y camaradería inmensa haciéndose sentir en cada combate en el que se participaba.

La Selección además de estar integrada por el Cadete Pablo Odella, en Categoría Juveniles en las armas de espada y Florete, y la Cadete Carolina Arévalo, en Juveniles en el arma de espada, la conformaban otros 15 jóvenes uruguayos de diversos clubes los cuales integran la Federación Uruguaya de Esgrima. Al llegar al evento pudimos apreciar el gran nivel de competencia existente y nos causó grata satisfacción que estuvieran reunidos todos los países

afiliados a la Confederación Sudamericana de Esgrima, hecho que no ocurría desde hace muchísimos años.

El clima era muy ameno pero profesional a la vez, existía una gran conciencia deportiva que enaltecía el nivel de competencia.

En los primeros días de enfrentamientos el rendimiento de nuestra selección fue muy bueno, obteniendo en principio una medalla de bronce en categoría Cadetes (Sub-17), una medalla de oro y otra de plata en categoría Masters.

Causaba gran regocijo la obtención de la tan preciada como ansiada medalla, broche de oro a la larga serie de entrenamientos de cada uno de los participantes. Regresamos así a nuestro querido Uruguay, satisfechos de haber dejado bien representado al país, que marcó con pie firme su posición en el medallero.

Y de igual forma la E.M.A. con dos medallas de bronce alcanzadas por el Cadete Pablo Odella en las armas de Espada y

Florete. Más allá de los resultados, favorables o no, nos enriquecimos con la experiencia de conocer la esgrima de alto nivel y saber que podemos competir con gran valentía, y que no estamos tan lejos de las órbitas internacionales a las que acceden los grandes maestros del Viejo Mundo. Lo importante, por supuesto, es poner mucho de sí mismo y aprovechar cada minuto de entrenamiento.

Quisiéramos que reciban nuestro agradecimiento los profesores que nos entrenan, los Clubes de la Federación Uruguaya de Esgrima y PLUNA, que supieron confiar en nosotros para que representáramos a nuestro Uruguay.

CAD. 1° CAROLINA ARÉVALO.
CAD. 1° PABLO ODELLA.



enxuta PANAVOX

SERVICIO OFICIAL

Nicaragua 1679 Montevideo - 924 - 9191*

Cuerpo de Alumnos



Cad. 2° J. Ocampo, Cadetes Terceros: 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



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



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



C. de los Santos
A. Bordagorry
N. Coyto
P. Nario
D. Cervantes
F. Bertassi
W. Díaz

W. Martínez
L. Lapeyra
E. Fernández
D. Ramos
G. Camacho
J. Landarín
M. Olivera

Solo una Gran Vocación: VOLAR

Parece que fue ayer cuando sentimos las voces de nuestros muchachos comunicándonos su decisión de ser piloto aviador, pero, no cualquier piloto, sino el de serlo, sirviendo a su Patria, desde la Escuela Militar de Aeronáutica ; *Zu* decisión ; ; *Zu* momento inolvidable para toda la familia ;

; *Cu*ánta inquietud, temores, alegrías, esperanzas, se agolparon de pronto en nuestros corazones ;, pero... han transcurrido ya, muchas lunas desde ese día!

Para unos fue la confirmación de una vocación largamente soñada, para otros una gran sorpresa, pero para todos la certeza de que comenzaba un gran desafío: Ser aviador al servicio de la Nación.

Muchas preguntas se nos pasaban, pero, la más importante quizás fue: ¿ cómo hacer para lograr el equilibrio entre la familia toda y su carrera militar? , ¿Cómo aunar ambas cosas tan fundamentales en nuestras vidas?.....

No fue una fácil tarea, por el contrario nos resultó muy difícil. Muchas veces tuvimos que apelar a toda nuestra comprensión y tolerancia para poder paliar sus cambios de humor, debido a las exigencias que a cada paso le surgían muchas veces nuestros ojos buscaban afanosos una explicación que quedó en suspenso, pero también, muchas veces, las más los hemos vistos reír y festejar y hemos reído y festejado juntos, un examen salvado, un proyecto aprobado, en fin, un paso dado hacia la meta final.

Hemos hecho " cursos rápidos de vuelo ", escuchándolos comentar cada jornada pasada; hemos sentido en nuestro cuerpo calar muy hondo, el frío de sus noches de guardia; los hemos visto apretarse en un solo corazón junto a la cama del enano " y hemos vibrado de emoción y de orgullo por este gesto grande y digno, propio de un " amigo- hermano " Así en nuestras familias fue surgiendo una gran amistad y compañerismo, a tal punto que también nosotros esperábamos ansiosos realizar nuestras comidas de " tandas " para comentar nuestros anhelos, para correr el velo de alguna " inconsciencia nuestra ", de algún chocolate o algún paquete de galletitas que se nos caían sin querer al prepararle sus bolsos.

Amistad, que nos dio fuerzas para apoyarnos mutuamente en momentos difíciles, que redobló alegrías en momentos lindos y nos llevó a esperar juntos y confiados el día en que nuestros hijos vieran realizados sus sueños de " pájaros en vuelo ".

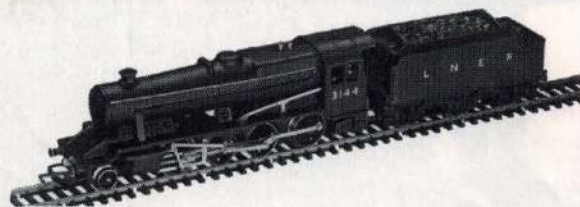
Pero por encima de todo, los hemos visto cada día más orgullosos de lucir en su pecho, primero la media alita que los identificaba como cadetes 2º y hoy, la otra media ala que los consagra como alféreces navegantes o aviadores, dignos representantes de la Fuerza Aérea Uruguaya, pero, por sobre todo, dignos hijos nuestros; tal pareciera que nuestros pechos lucieran también, un " alita de amor " con una luz brillante y permanente que dice: ¡ adelante Skuas! , la Patria lo espera, el porvenir es vuestro.

La familia de los Skuas a sus pichones en vuelo.

Hobby Center

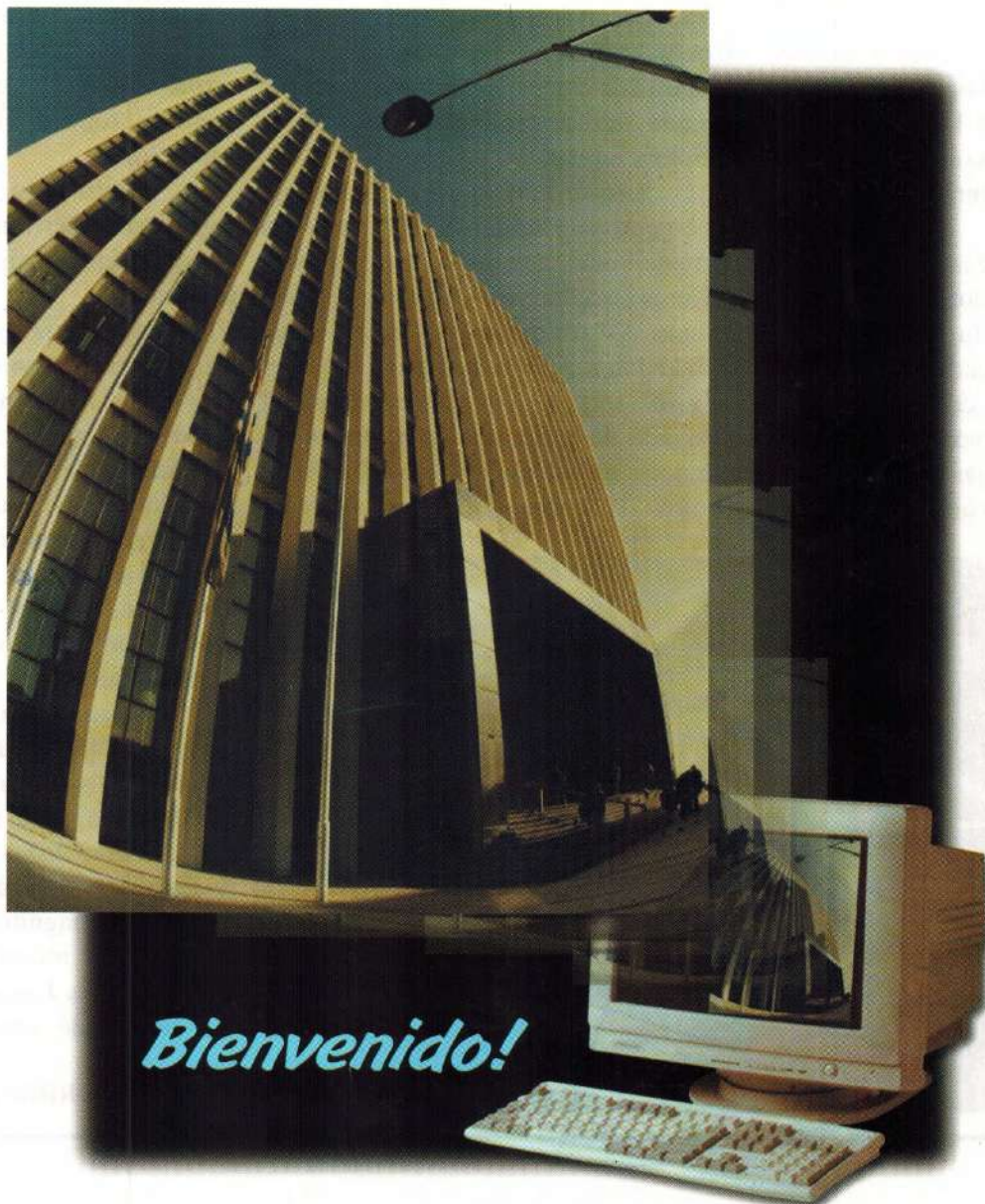


Especialistas en:
Trenes eléctricos
Autopistas eléctricas
Maquetas en general
Aeromodelismo
Juguetería
Reparaciones



Ciudadela 1443 - Tel: 902 7613

VISITENOS CUANTAS VECES QUIERA UTE ESTA EN INTERNET



Bienvenido!

Si. UTE está en Internet, brindándole cada vez mejores servicios a través de la Red de Redes. Visítenos y podrá conocer más acerca de SU empresa, cómo es y cómo funciona. Además, encontrará la más completa información al cliente. Y, si así lo desea, podrá consultar su propia factura. También responderemos a través de E-mail cualquier información que Ud. necesite.



<http://www.ute.com.uy>

Consumo	Unidad	Valor	Porcentaje
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%
VELOCIDAD	47000	1.000	100%

DETALLE DE CARGOS

Concepto	Valor
PAGAMENTO POR POTENCIA	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00
RENTA DE EQUIPO	10.000,00

Mi Primer Vuelo Solo...

A lo largo de la vida todas las personas nacen y se fijan objetivos que anhelan, todo exige sacrificio y esfuerzo, entre las aspiraciones de muchos se encuentra el poder volar, descubrir la inmensidad del cielo y la pequeñez del mundo, y para ello, como en cualquier otra profesión, se deben ir cumpliendo ciertas metas.

La primera fue ingresar a la Escuela Militar de Aeronáutica donde se forjan los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya, en donde cada uno se debe enfrentar a un examen de oposición con muchos con su misma vocación y que se han preparado para dejar lo mejor de sí mismo, algunos mayores y con más

experiencia otros con menor edad pero todos con la misma meta.

Luego de ingresar habría que pasar un período de reclutamiento donde se forja el espíritu de compañerismo y la conducta de cada uno enseñándosele a uno la disciplina militar.

Pero sin embargo dos años habría que esperar para comenzar el tan ansiado Curso de Vuelo, fase que se comienza con un Curso de Selección por aptitudes para el vuelo. Así fue que comenzó este arduo período donde a uno le llegan decepciones y éxitos, donde un instructor es el encargado de la instrucción completa del alumno en un tiempo limitado, y así como nosotros dejábamos todo en el empeño,

observábamos, a su vez, el incansable apoyo del instructor. No era tarea fácil exigía estudio día y noche, horas de briefing en donde el instructor corrige errores, ningún tema debía quedar desconocido, todo debía ser preguntado y aprendido.

Todo esto tendría un fin, el cometido, poder remontar por los cielos aquella máquina inigualable sin ayuda del instructor.

Se debía estar preparado para afrontar esa responsabilidad, para ello previamente se tendría una inspección donde se evaluaría si se estaban dando las condiciones de salir solo; y ese momento llegó, allá arriba éramos el inspector y yo tendría que demostrar todo lo aprendido hasta el momento, el nerviosismo y el agobio, llegó el momento final todo quedaba en sus manos, salir solo era una posible realidad.

Algo irrumpió mis memorias era la torre que me autorizaba a despegar y así el 600 surcó por los aires, el tiempo había pasado y aquí me encontraba yo: un nuevo aviador en la tanda. Todo parecía un sueño hecho realidad, pero pude palpar en toda su magnitud con el tradicional festejo y el recordado por todos los Oficiales de la Fuerza Aérea, pero nada bien ponderado, pozo de aceite.

CAD. 2º. RODRIGO CAMACHO



Panes

La Mallorquina

Integral - Lacteado Americano - Sin Sal - Salvado

Concurso Revista ALAS

1^{er} Premio de Literatura

Leyenda

*Cuenta una historia lejana
de tan antigua remota,
de un joven, ¡qué paradoja!
volar quería el muchacho.*

*Dedicóse intensamente, a lograr
su ansiada meta, y decía
día a día, he de llegar
como sea.*

*Fue entonces que los demás
viéndole como un orate,
fueron dejándole aparte
y reírse decidieron.*

*Sin siquiera preocuparse,
o tan sólo percibirlo,
ese joven, casi niño,
perseguía su destino.*

*Pero la vida da vueltas,
el tiempo corriendo pasa,
ya no es joven ya no es niño,
y aún su meta no alcanza.*

*Resignado y dolorido,
desganado y abatido,
su mirada levantó,
y ante el Señor exclamó.*

*Oh! mi Dios, ¡cuanto dolor
hay en mi alma partida!,
dediqué toda mi vida
en algo que es imposible.*

*¡No es justo!, todo ese anhelo,
abnegación y tesón,
hoy no tiene ya valor
¿dónde se irá todo eso?*

*¡Yo he de volar lo prometo!
he de vencer al destino,
no es la tierra mi camino,
es el cielo, ¡yo lo siento!*

*Y cuentan las viejas lenguas,
que la cordura perdió,
fue entonces cuando corrió
en busca de un precipicio*

*Y llegando frente a este,
ni siquiera titubeó
hacia adelante lanzó
su humanidad incoherente.*

*Alguien dijo que logró
recuperar su cordura,
más ya estaba por la altura
a punto de perecer*

*Pero el Señor conmovido,
por el dolor de ese hombre
premiarlo decidió entonces,
y lo hizo para siempre*

*Y dicen las viejas lenguas,
que en los días más hermosos
de Primavera u Otoño,
se transformó en pájaro hermoso.*

*Y que su canto es tan puro,
tan lleno de libre vuelo
que el que lo escucha sincero
en su trino halla consuelo.*

CAD.1° CARLOS SAAVEDRA.

LEYENDA

Concurso Revista ALAS



Primer Premio de Fotografía - *"Acariciando el Suelo"*
Cad 1º Eduardo Tajés



Segundo Premio de Fotografía - *"Humo"*
Cad. 2º Fernando Morencio



Tercer Premio de Fotografía - "*Desde otro ángulo*"
Cad. 2º Roderick Islas

PLASTICA

Primer Premio

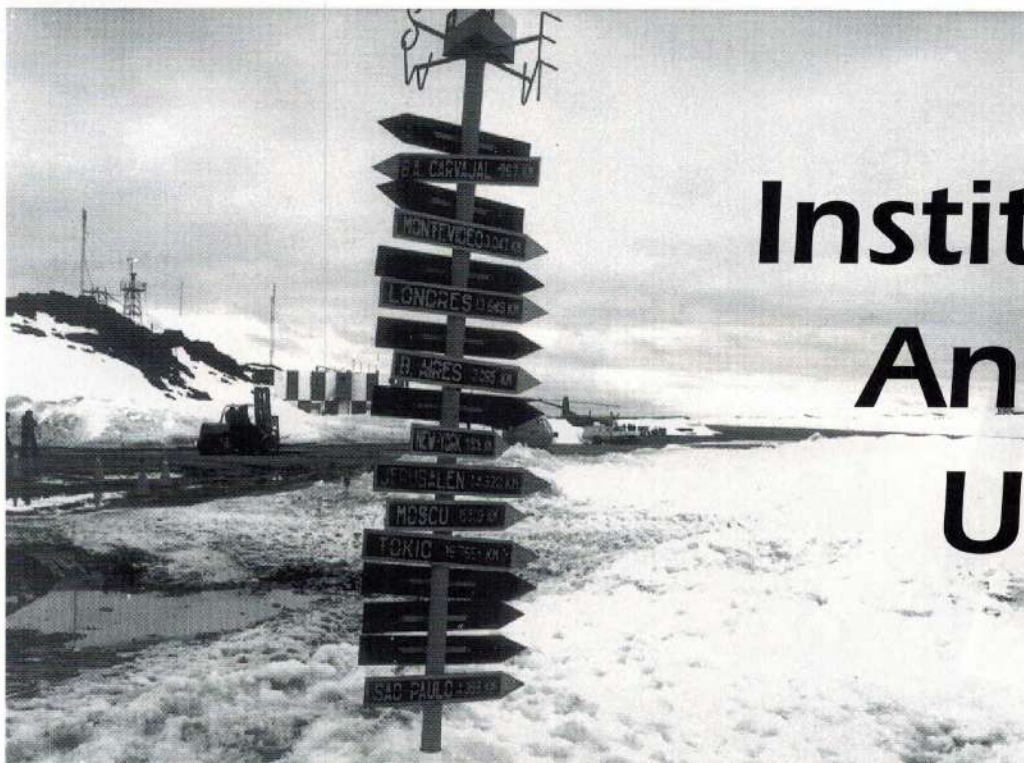
Cad. 1º Pablo Etchandy

Segundo Premio

Cad. 1º Eduardo Tanco

Tercer Premio

Cad. 1º Pablo Etchandy



Instituto Antártico Uruguayo

Antártida, un continente que encierra una serie de valores de gran importancia para el futuro de la humanidad. Entre estos se destaca la valiosa fuente de información como área para la realización de investigaciones científicas acerca de la Tierra, con su pasado y su presente y como laboratorio de estudios que permite predecir el futuro del Cambio Global. A su vez ofrecen los recursos vivos de un ecosistema marino altamente productivo y recursos no vivos en su hielo, construyendo la mayor reserva de agua potable del mundo, ambos recursos básicos para la subsistencia humana cuyo valor se vuelve cada vez más importante para generaciones venideras.

Considerando la trascendental importancia de las investigaciones de la Antártida, se organizaron conferencias entre 1957 y 1958 sobre el tema, en el marco del Año Geofísico Internacional, que sirvió como antecedente importante del Tratado Antártico, suscrito en Washington en 1959 y en donde se garantiza que la Antártica sea utilizada solamente para propósitos pacíficos.

En ese momento participan a instancias de los Estados Unidos de Norteamérica solo 12 países.

Hoy los Estados parte del Tratado Antártico son 44; 27 Miembros Consultivos (Uruguay entre ellos) y 17 Miembros Adherentes.

El Uruguay ingresó al Tratado Antártico como miembro adherente en 1980 y fue aceptado como miembro consultivo en 1985, adquiriendo este estatus por haber demostrado, y continuar haciéndolo, interés por la Antártida mediante la realización de investigaciones científicas de importancia. Las Reuniones Consultivas son la base del funcionamiento del mecanismo del Tratado Antártico y las recomendaciones, resoluciones y decisiones que emanen de las mismas son aprobadas bajo las reglas del consenso para cuya conformación participan solo los miembros consultivos como el Uruguay, constituyendo la forma típica de la legislación antártica.

Desde la fundación de la Base Científica Antártica en 1984 en la Isla Rey Jorge, se ha llevado a cabo una ininterrumpida labor científica que ha abarcado diferentes aspectos de las Ciencias, que le da continuidad a la misión antártica de la Nación. A partir de 1988, Uruguay fue admitido como miembro pleno del Comité Científico de

Investigaciones para la Antártica reconociendo a nuestro país como representativo entre las comunidades científicas de países con programas de investigación continuos y activos.

Este comité, se encarga de promover, coordinar e intercambiar información sobre actividades científicas en la Antártica, y en este sentido el Uruguay ha desarrollado proyectos en el marco de los grupos de trabajo permanentes que dirigen la labor científica de la organización, en áreas como Biología, Biología Humana, Medicina, Oceanografía Física, Geodesia, Geofísica, Glaciología y Física y Química de la Atmósfera, etc.

Uruguay también es miembro desde 1996, de la Convención para la Conservación de Recursos Marinos Vivos en la Antártica, organización vigente desde 1982.

Esta organización estudia y maneja el uso racional de la explotación de recursos, buscando compatibilizar esta posibilidad con la protección del medio ambiente.

Actualmente se está participando de la explotación racional de recursos, en una de las áreas de la Convención, con un barco pesquero de bandera nacional que

desarrolla su actividad de acuerdo a las medidas de conservación establecida.

Es de destacar que el presente año entró en vigor el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, luego que los miembros consultivos lo ratificaron, se ha aplicado consensualmente desde entonces revelando un considerable esfuerzo de cooperación entre las Partes. Los principios medioambientales orientadores del protocolo rigen la planificación y conducción de las actividades nacionales que se desarrollan en el área del Tratado Antártico, teniendo en cuenta las medidas de protección ambiental acordadas en el instrumento internacional. Sólo a título declarativo se señala una de ellas: esta es la prohibición de todos los residuos líquidos y sólidos generados por las expediciones, los cuales son transportados del área al continente Sudamericano.

Con respecto a la fundamental importancia del Cuidado del Medio Ambiente el Instituto Antártico Uruguayo, con la aprobación inicial del Poder Ejecutivo ha redactado un nuevo texto de la carta constitutiva actualmente a estudio en el Ministerio de Defensa Nacional por el que se incluye al Director Nacional de

Medio Ambiente del Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente como miembro del Consejo Directivo.

Además de su Base en la Isla Rey Jorge, nuestro País ha accedido recientemente al Continente Antártico mediante la inauguración de la Estación Científica Antártica, teniendo lugar el primer izamiento del pabellón nacional el 22 de diciembre de 1997.

Esta nueva base se funda con motivo de la donación que el Reino Unido nos hiciera de instalaciones para ellos en desuso, que están siendo reacondicionadas para nuestro uso.

Desde la nueva posición en la Antártida se puede incentivar la cooperación científica internacional, orientada a la conservación del medio ambiente antártico y sus ecosistemas asociados y dependientes.

La importancia de la nueva estación científica radica en el continuado interés demostrado por el país en el continente blanco, a través de la cual puede intensificar la acción en el área del Tratado Antártico de conformidad con sus principios y propósitos. De esta forma se reafirma el criterio de actividad, como uno

de los principios fundamentales sólidos en el compromiso de los países genuinamente interesados, mediante la presencia continuada.

Para finalizar queremos compartir con Ustedes la clara descripción que nuestro asesor jurídico el Doctor Roberto Puceiro hace sobre el uso de la Antártida en su libro titulado Derecho Internacional Público Tomo III.

"La Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otros, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares y la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas. Ello no impedirá el empleo de personal o equipos militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico".

Y finaliza diciendo el Dr. Puceiro: "para los países amantes de la paz y de la cooperación internacional, entre ellos el Uruguay, el Sistema Antártico es, en las actuales circunstancias el marco más propicio para defender sus intereses en el área y para el mantenimiento de una zona de armonía y seguridad internacional".

I.A.U.

AEROMONT Ltda.

Representantes para Uruguay de:

SATLOC - OMNISTAR - CESSNA AIRCRAFT CO.-
SABRLINER CORPORATION - PREMIER TURBINES -
LITEBEAMS, INC. - BF. GOODRICH -
PACIFIC PROPELLERS, INC. -
WOOD GROUP TURBOPOWER -
SKYLINE ENTERPRISES - M.O.R.E PROGRAM -



Treinta y Tres 1314/102 - 11.100
Montevideo - Uruguay
Tel: 915 2387
Fax: (598 2) 916 2939

Hangar Aeropuerto
Internacional de Carrasco
Tel/Fax: 601 4362



Aprendiendo a Volar

En estos últimos cuatro años de mi vida he aprendido a caminar por nuevos caminos muy diferentes a los frágiles senderos por los que habré transitado en años anteriores en los que siempre una mano me guiaba hacia destino.

Estos caminos, llenos de retos y sorpresas tenían destinados para mí sucesos que me marcarían por siempre. Cada paso en su interior estaba lleno de incertidumbre, pero algo me decía que siguiera adelante. Para mi sorpresa descubrí que no me encontraba solo, sentía a mi alrededor los pasos de algunas personas más, que marchaban en igual dirección que la mía. Poco a poco comenzamos a fundirnos unos con otros hasta formar una gran masa que decidimos llamar SKUAS.

Es precisamente de ellos de quienes quiero hablar. De las trece antorchas que lentamente iluminaron ese camino en el cual yo me encontraba inmerso. Que me acompañaron en cada paso, que estuvieron conmigo cuando estaba bien y que tendieron sus manos cuando no era así.

Esto es algo que ha tocado muy dentro de mí, tal vez por ser el integrante más joven de mi tanda o porque en el momento de extender las alas para comenzar el vuelo, fui el primero en plegarlas, y ellos me alentaron, forzándome a proseguir el vuelo interrumpido.

Creo que pocas personas pueden decir como yo que han volado.

He forjado mis alas con una mezcla de amistad y camaradería que he recibido cada día en este Instituto y me he lanzado al vacío con la seguridad de que jamás me fallarían. Y es con ellos con los que seguiré alcanzando el vuelo con el orgullo de que quien lo mire verá reflejado en ellas el rostro de cada uno de mis trece hermanos mayores, a quienes le debo en gran parte el haber concretado este sueño.

A mi tanda.

SGTO. HRIO.
DANIEL SARASOLA



Día de la Fuerza Aérea

El reflejo del Sol en nuestras bayonetas deja en evidencia la clara posición de firmes. ¿Quién no siente, en un día como el de hoy, el orgullo de pertenecer al Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica?

Los preparativos habían comenzado temprano, guantes blancos, uniformes impecables, todo listo para que las polainas marcharan al ritmo de la Banda, junto con el característico rugido de los aviones. Pero

nuestro orgullo acostumbra llegar a su nivel más alto cuando el motivo de festejo es por nosotros, por todo lo que representa la Fuerza Aérea.

El día era muy especial, un 17 de Marzo de hace ochenta y cinco años, un grupo de Oficiales del Ejército comenzó con las clases de vuelo en aquel lejano 1913. Tan sólo ochenta y cinco años desde que en un improvisado Aeródromo situado en Los Cerrillos, se comenzaba con una

gran proeza, siendo este hecho el primer peldaño de la historia de la Fuerza Aérea. Dos aeronaves cumplirían el sueño de volar en realidad, ellas eran un biplano Farman y un monoplano Bleriot, las cuales serían utilizadas para recibir instrucción.

La ceremonia estaba por comenzar; el lugar era el Comando General de la Fuerza Aérea el cual lleva el nombre de un gran aviador que dio su vida por el vuelo.

Los Oficiales comenzaron a llegar, así como también las autoridades civiles, la Banda comienza a tocar, de un momento a otro, nos encontramos entonando el Himno Nacional. A continuación escuchamos con atención el mensaje dirigido hacia nosotros, se deja de manifiesto que nos encontramos pasando una etapa de incansable trabajo marcada por los aviones a reacción y los adelantos tecnológicos, los nuevos materiales adquiridos así como también en el aumento de las horas de vuelo para nuestros pilotos.

Fueron palabras que resaltaron el ritmo de progreso constante así como también homenajearon y reconocieron a los pioneros fundadores de la Fuerza que hoy representamos.

Tras rendirle honores al pie del Monumento "A la Aviación, Vanguardia de la Patria" se dio comienzo al tradicional Desfile aéreo y terrestre.

Paso redobladoooo... ¡¡MAR!!

Los Cadetes se acercaban al Palco Oficial, haciendo vista a las autoridades. Casi al unísono de la voz de mando, sobrevolaron el Palco los aviones pertenecientes a las dotaciones de las distintas Unidades de la Fuerza.

Una vez más, se exhibió el poder aéreo de la Organización, la cual ha evolucionado por más de ocho décadas en pos de la defensa de nuestros cielos.

Por otros ochenta y cinco años más... ¡Salud Fuerza Aérea Uruguaya !.

CAD. 1º GERARDO TAJES.



Maniobras 1997

Pensamos que cuando deseamos conseguir algo, que para nosotros es realmente importante, el fin justifica los medios.

Cuando nos decidimos a ingresar a la E.M.A., ni se nos pasaba por la cabeza otra cosa que no fuera ¡el vuelo! Pero una vez logrado ese deseado ingreso descubrimos otra verdad no imaginada. Ya, enseguida, las guardias, con sus fríos y ruidos extraños, nos dan los primeros sobresaltos, cuando el sueño nos quiere dejar sin Licencia; la Instrucción; la Educación Física es también un duro esfuerzo, al cual no estábamos acostumbrados, y las Paradas. En fin, todo sea por aquello en principio: ¡volar!, y todo esto es un precio justificado si queremos lograr ese objetivo sublime, que para nosotros merece ese esfuerzo y mucho más.

Pero la verdadera prueba de fuego fue lo que debimos sortear al llegar el fin del Curso Prepara-torio y con él las Maniobras.

Al principio todo era novedoso, un lugar desconocido, llamado "La Calera". Carpas, vestimentas diferentes, sobres de dormir, etc, todo aquello que siempre pensamos cuando íbamos de campamento.

Cada día comenzaba con una actividad distinta, briefings sobre primeros auxilios,

orientación terres-tre, meteorología y sobre los cuidados que debíamos tener frente a los peligros del terreno.

También existieron las patrullas donde hubieron ataques simulados a cargo de aeronaves IA-58 Pucará, las cuales al pasar, nos hicieron sentir gran emoción que nos dio el impulso para seguir adelante.

Las tareas eran varias: correr, marchar, rampar, pozos de fusileros.

Al terminar el día, el tan esperado sobre de dormir. Pero de repente... ¡TROPA! De inmediato cada Cadete ocupa sus puestos buscando proteger el campamento. Otra prueba que debimos sortear, fueron las guardias. Los puestos quedaban lejos del campamento y en medio del monte. Nunca imaginamos que la noche fuera tan ruidosa, hay insectos en cantidad inimaginable, y lo peor es que ninguno duerme de noche, o al menos, a nosotros nos lo hacían parecer.

Una noche nos tomó por sorpresa un gran

temporal que duró hasta el día siguiente y La Calera quedó bajo agua.

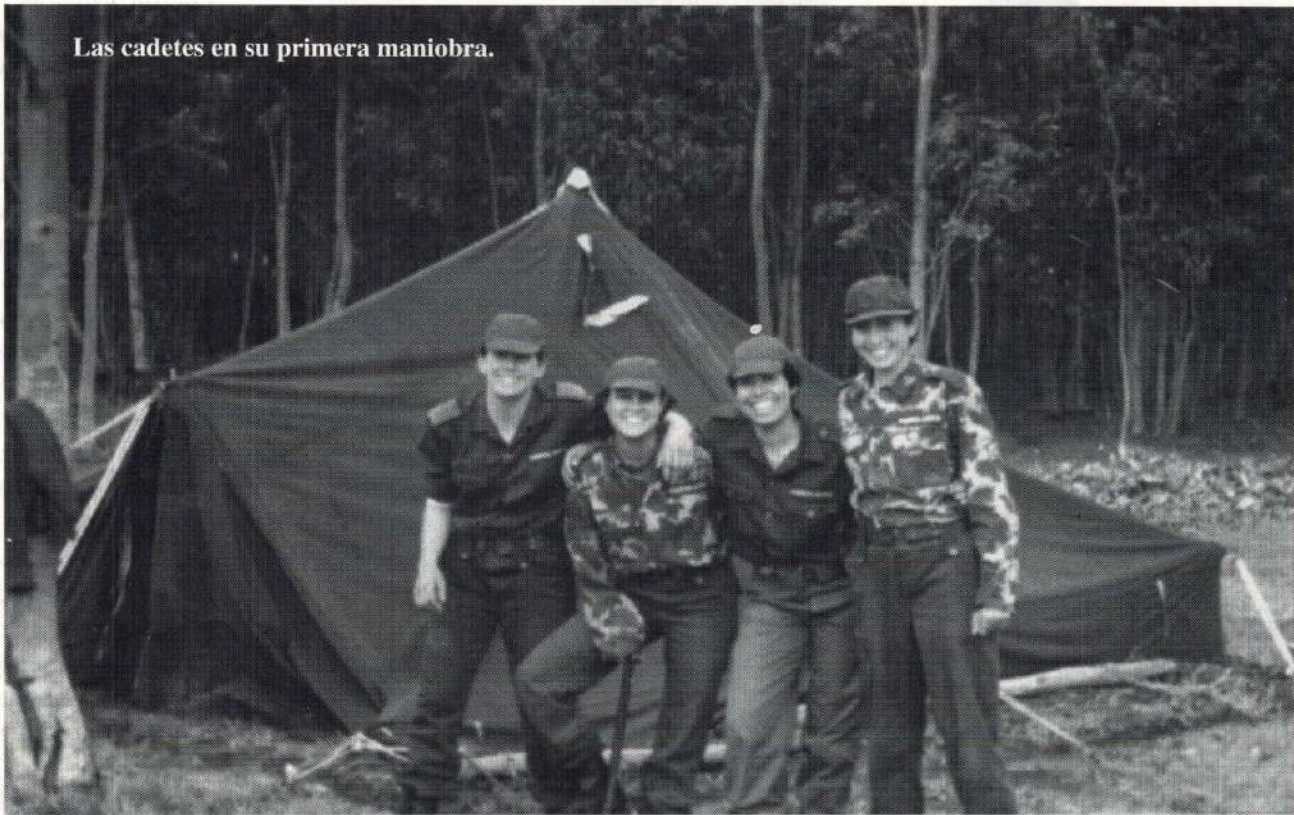
Tuvimos que evacuar las carpas y con nosotros todo el equipo, luego pudimos refugiarnos en un galpón y así esperar el amanecer.

Aquí quedó de manifiesto el gran Espíritu de Cuerpo de los Cadetes de la E.M.A. Al día siguiente entre todos logramos volver a organizarnos, armamos una nueva carpa que nos ayudó a pasar la última noche.

Pero ahora podemos hasta sonreír recordando todas estas anécdotas que forman parte de nuestra preparación militar. Sabemos que un Cadete debe ser capaz de sortear esas dificultades, cumplir con esfuerzo y sacrificio las tareas que le sean impuestas para llegar a ser par ser un Oficial de la Fuerza Aérea.

CAD. 1º ANDREA LUZURIAGA
CAD. 1º MARIA ETCHEVERRY

Las cadetes en su primera maniobra.



Laboratorio de Informática

En los últimos tiempos hemos experimentado un avance arrollador en lo que a tecnología informática refiere; más exactamente en la red de comunicaciones que forman las máquinas de todo el mundo. El tiempo avanza y cambia todas las cosas, y deja al hombre, (que siempre estuvo acostumbrado a valerse exclusivamente de su capacidad e inteligencia), con dichas "máquinas". Las computadoras absorben los conocimientos humanos, para que con la rapidez que la electrónica proporciona, pueda servirse de mayor eficiencia y funcionalidad en la resolución de todo tipo de problemas. Las computadoras van reemplazando al hombre en diversas actividades. Es así que el usuario le permite un espacio en su vida para que ésta le facilite las cosas. Cabe destacar que la informática ha revolucionado los métodos de administración y organización. Esto fue obtenido gracias a la conjugación de ayudas mecánicas/electrónicas, grandes bases de datos con cantidades enormes de información perfectamente ordenada y una rapidez superior a la manual.

Si tenemos en cuenta que todo lo dicho anteriormente se reduce a una caja de pequeñas dimensiones, podemos apreciar que el logro es notorio. La informática en nuestros días se desarrolla en todo tipo de ambientes, y por eso que en un ámbito como el militar no podía faltar.

Las ventajas en las comunicaciones, el control de satélite y las opciones de acción táctica casi automáticas como la operación de sistemas de misiles y de alertas tempranas, hacen que la seguridad de muchos países dependa de los sistemas informáticos. Como ejemplo podemos citar el caso de Estados Unidos, que coloca su integridad nacional en manos de un escuadrón de defensa electrónica. Estos individuos están altamente entrenados para evitar y cerrarle el paso a los innumerables ataques de los "hackers", que podrían sembrar el caos. Dichos "hackers" convierten a Estados Unidos en un país altamente vulnerable, debido a que vía módem se lo puede enviar a la quiebra económica o transformarlo en un explosivo caos

los enormes aeropuertos, etc. Lo dicho anteriormente es razón más que suficiente para mantener una constante actualización de los recursos a fin de evitar quedarse en el pasado. Es más aún, en la capacitación personal/profesional de los hombres del próximo siglo, la informática debe estar más que presente.

Atendiendo esta necesidad, nuestro Instituto considera la computación como parte fundamental de la formación de los futuros Oficiales de la F.A.U. En el área de Jefatura de Estudios se ha logrado la incorporación de un laboratorio de informática que cumple con todas las fases necesarias de la formación informática básica. Se cuenta con 8 PC de última generación Pentium MMX de 166 Mhz. Equipadas con monitor color y soporte de software Windows 95. Este es un sistema operativo de interfase gráfica que permite el desarrollo de variadas actividades como trabajos de texto, planillas electrónicas, digitalización y edición de gráficos fotográficos, etc.

La capacitación que se brinda actualmente, busca introducir al alumno, en los

conocimientos básicos para el uso de programas. Además, familiariza al Cadete en el uso de los sistemas informáticos, en los componentes electrónicos de los equipos y su funcionamiento, y también prepara a los futuros oficiales con el objetivo de enfrentar los constantes cambios que se avecinan en el próximo siglo.

Para sacar el máximo de utilidades de los sistemas automatizados se deben poseer, indudablemente, extensos conocimientos del área; propiamente dicho esto es lo que nos brinda la Jefatura de Estudios valiéndose de este laboratorio.

En conclusión y dado que el mundo depende cada día más de la informática, en nuestra Fuerza Aérea se redoblan los esfuerzos para acercarnos al nivel más avanzado posible, deseando, poder desempeñarnos con eficiencia.

CAD. 1° HECTOR CASELLA.
CAD. 1° CARLOS SAAVEDRA.



La sala de informática permanece abierta durante todo el horario de estudio, siendo libre su acceso a todos los cadetes.

Nueva dotación para la Escuela Militar de Aeronáutica

BEECH BARON



"Dentro del plan de reequipamiento de la Fuerza Aérea Uruguaya se encontraba el reemplazo de la flota de U8-f. Por licitación pública en los primeros meses de 1997 se selecciona a la empresa Raytheon, con su modelo "Baron", disponiéndose así la adquisición de dos aeronaves, 6 cursos de mecánicos y 2 de piloto instructor.

La fecha de entrega sería durante los meses de agosto / setiembre de 1998."

He aquí el detalle de las experiencias de las tripulaciones designadas para efectuar el traslado de estas aeronaves. Transcribimos para el lector las vivencias de estas dos inolvidables semanas a través de las anotaciones diarias de uno de los protagonistas.

En julio del presente, concurrieron a Flight Safety en Wichita (EE.UU.) los At. Ppal. José Damasco, Gustavo Luedeke, At. 2° Sergio Eborá, Martín Ois de la E.M.Aer. y los At. 2° Gonzalo Gonzalez y Jorge Galíndez del Serv. de Mant. a realizar el curso correspondiente a mecánico de avión "Baron B-58". Dicho curso comprendió clases teóricas y sesiones de simulador de puesta en marcha.

Del 3 al 10 de agosto se realizó el curso de piloto del avión en la misma empresa que los técnicos, concurriendo el May. (Av) Miguel Martínez y el Cap. (Av) Ricardo García. Este curso se desarrolló en la siguiente forma: clases teóricas desde las 07:00 hasta las 12:00, simulador de vuelo desde las 13:00 hasta las 18:00, desde el lunes hasta el jueves. El día viernes, sábado y lunes se realizaron vuelos de instrucción, totalizando 5 hs. de

vuelo real y 8 hs. de simulador cada uno de los pilotos.

El 21 de agosto, partió para Wichita el personal encargado de realizar el traslado de las aeronaves hasta nuestro país. Esta delegación estaba integrada por:

Jefe de misión:

Cnel. (Av) Enrique Bonelli.

Pilotos:

May. (Av) Antonio Alarcón,

May. (Av) José Cabrera,

May. (Av) Miguel Martínez y

Cap. (Av) Ricardo García.

Mecánicos:

At. Ppal. José Damasco y

Gustavo Luedeke.

ANOTACIONES DEL VIAJE

Sábado 22, arribamos a Wichita, nos esperaba el Tte. Cnel. (Av) H. Tomé,

representante en fábrica por la Fuerza Aérea. Nos alojamos en el hotel "Ramada" en el cual ya habían estado todos los que realizaron cursos con anterioridad.

El clima en esa zona de Norteamérica es realmente caluroso y se (más de 30°) durante esta época. Luego de un rato, retiramos el auto que teníamos reservado y nos dirigimos a la fábrica ansiosos de ver nuestros aviones.

Estos se encontraban en un hangar que forma parte de lo que llaman "delivery center", o sea el lugar previo a la entrega de los aviones. Este hangar presenta un aspecto realmente interesante, puesto que su piso es de color blanco, debajo de cada rueda de cada aeronave le colocan una alfombra roja, todo está en perfecto orden y la pulcritud existente es admirable.

Domingo 23, lo dedicamos primariamente a repasar el itinerario previsto para el vuelo y recorrer la ciudad. De regreso al hotel

se procedió controlar el equipamiento de supervivencia y primeros auxilios enviado por la F.A.U. para el viaje.

Lunes 24, devolvemos el auto alquilado y retiramos una camioneta, con capacidad para todos (hasta ese momento debíamos utilizar el que le correspondía al representante en planta); nos dirigimos a la fábrica pues se había coordinado la realización de unos vuelos de entrenamiento. El primero en volar es el Cnel. (Av) E. Bonelli, y el May. (Av) A. Alarcón, acompañados por el instructor que nos había dado el curso. Luego del mismo, se estima que el vuelo de traslado con el equipamiento de comunicaciones existente sería difícil, ya que no poseen auriculares, y el avión dada su velocidad es ruidoso. Debido a esto el jefe de la misión decide adquirir equipos portátiles de intercomunicación.

Por la tarde realiza un vuelo el May. (Av) A. Alarcón, acompañado del May. (Av) J. Cabrera con el mismo instructor. El resto mientras, realizamos las compras de los equipos, así como también la de las herramientas sustraídas (el gerente del hotel se hizo responsable y nos solicitó si nosotros podíamos reponerlas que él las abonaría).

Por la noche cenamos con el representante de Raytheon para Argentina y Uruguay, el Sr. Jimmy Smith y el instructor de vuelo el Sr. Rick Cooke.

Martes 25, llevamos al Cnel. y al May. Cabrera a la fábrica para realizar otro vuelo (esta vez con el instructor del curso teórico), el resto terminamos las compras de los equipos, herramientas y el extintor. Por la tarde realiza un vuelo el May. A. Alarcón con el instructor de la mañana (Dan Lannigan), el resto fuimos invitados a conocer la planta de armado del nuevo "T-6 II" (el P.C.-9 modificado para E.U.A.).

Alrededor de las 18 horas, llega Juan C. Mérida, un egresado de la F.M.Aer. de nacionalidad panameña, que se desempeña como instructor de vuelo en la ciudad de Norman (a unos 100 km. de Oklahoma), éste, al ser contactado telefónicamente decidió

visitar a sus antiguos instructores.

Festejamos el 25 de agosto, en la habitación del Cde. E. Tomé.

Miércoles 26: llegamos a la fábrica a las 8 hs., pues a las 9hs. se realiza la ceremonia de entrega oficial de las aeronaves a nuestro país. Es sencilla pero emotiva, durante la cual el Sr. Cnel. (Av) E. Bonelli hace uso de la palabra.

Continuamos guardando las cosas para el viaje, enterándonos que por problemas administrativos, no se había acreditado el dinero en la cuenta de la fábrica, retrasando esto la partida para el día 28.

Viernes 28, realizamos el pesado de todas las cosas a llevar en los aviones, cargamos las mismas, debiendo dividir el equipaje entre los aviones para mantenerlos bien balanceados. A las 11:55 ponemos en marcha el FAU 790 y el 791 diez minutos después, es el primer vuelo que se realiza con esas matrículas, ya que durante el curso o los vuelos posteriores de entrenamiento se volaba con matrícula americana.

Las tripulaciones se integran de la siguiente manera: 790 Pil. Cnel. Bonelli, CP.

Cap. García, detrás May. Cabrera e Inst. At. Luedeke. ; 791 Pil. May. Alarcón, CP. May. Martínez, detrás Inst. At. Damasco.

El primer tramo, nos lleva a la ciudad de Birmingham, aterrizando a las 15:10 hs. Al arribar el 791, nos ponemos a intercambiar experiencias, estamos muy excitados y alegres, para muchos de nosotros es la primera vez que tenemos la necesidad de reportar en inglés. Reabastecemos de combustible y despegamos hacia Fort Lauderdale a las 16:04 hs. (los CP pasan de Pil. y viceversa). Durante el vuelo, recibimos la comunicación de que el 791, estaba en emergencia y que se dirigía a aterrizar a una pista cercana, ante lo cual se nos pregunta si deseamos reunirnos con él. Vectoreados por radar, nos dirigimos hacia la zona de aterrizaje, durante esos minutos intentamos recabar alguna información, pero no teníamos respuesta, por lo que se realizó enlace directo con el 791 en español (es así que nos enteramos que el seguro superior de la puerta delantera falló y se abrió en vuelo, debiendo aterrizar para cerrarla). Realizado esto reanudamos el vuelo. Al controlador de vuelo no le agradó que utilizáramos la frecuencia para hablar entre nosotros, por lo que no nos dio instrucciones para retomar



Las nuevas adquisiciones de la EMA en el "delivery center" de Wichita.

nuestra navegación. Así que mientras el 791 ya estaba en ruta, nosotros seguíamos hacia atrás.

Finalmente, nos autorizan a retomar la ruta, pero para entonces el 791, nos llevaba 50 millas. La meteorología se comienza a poner desfavorable, se ven cúmulos nimbus con actividad, y se hace la noche. El control nos desvía de la ruta para evitar la tormenta, pero igualmente entramos en zonas con lluvia fuerte y turbulencia moderada. Por medio de vectores radar llegamos a Fort Lauderdale a las 20:09 hs. Dejamos los aviones en las instalaciones del representante Raytheon, informándoles de las fallas a efectos de efectuar el reclamo de garantía correspondiente.

Nos alojamos en el hotel "Wellesley Inn", a unos 15 min. del aeropuerto.

Sábado 29, a la mañana, vamos al aeropuerto a chequear las reparaciones de los aviones, se le efectúa el cambio de aceite correspondiente, pero para la falla de alternador (790) y la puerta (791), fueron solicitados los repuestos, los cuales estarían llegando el domingo a mediodía, por lo que el Cnel. decide que el próximo tramo se realizará el lunes en la mañana.

Lunes 31, llegamos temprano al aeropuerto, con todo el equipaje, prontos para partir, pero constatamos que los repuestos todavía no habían llegado, esperamos hasta las 16:00 hs. y de los repuestos ni noticias. Se decide regresar al hotel nuevamente.

Martes 1º, llegamos temprano, los repuestos ya estaban pero la reparación no se había finalizado, igualmente aprontamos todo, pues nos prometieron terminar para antes del mediodía. Se prepara todo para partir, hasta se presenta el plan de vuelo, pero al mediodía lo único que habían reparado era el alternador del 790, en la puerta del 791, seguía trabajando un técnico. Luego de comer, concurrimos a controlar los trabajos, solicitando al supervisor el cambio de técnico. Más encaminada la reparación se nos promete que la falla quedará totalmente reparada en la noche, por lo que nuevamente descargamos los aviones y

volvemos al hotel.

Miércoles 2, aprontamos todo, ponemos en marcha y... la luz indicadora del alternador del 790 vuelve a fallar. No lo podemos creer, efectuamos el reclamo correspondiente y cambian un circuito integrado, a la media hora podemos partir.

A las 09:30 partimos hacia Puerto Plata (Rep. Dominicana), es un tramo muy pintoresco, ya que se vuela sobre las islas del Caribe. Arribamos a las 13:40 hs. efectuamos la recarga de combustible y al saludar al director del aeropuerto (Cnel. de la Fuerza Aérea Dominicana), este se pone a las órdenes y nos lleva a un complejo hotelero 5 estrellas en Playa Dorada.

Nos alojamos en el "Naco Playa Hotel", un verdadero paraíso del caribe.

Jueves 3, aprontamos los aviones, mientras el Cnel. Bonelli y el May. Alarcón chequean la meteorología. Una masa nubosa denominada "onda tropical" cubre toda la ruta, existiendo en ella formaciones de cúmulos nimbus. Se decide posponer la partida para el día siguiente a la espera de mejores condiciones. Regresamos al hotel a disfrutar del Caribe.

Viernes 4, las condiciones meteorológicas son favorables y partimos a las 08:50 hacia la isla de Guadalupe (Point a Pitre). Aterrizamos a las 12:21hs. recargamos combustible y nos dirigimos hacia Grenada destino final de ese día. Llegamos a Point Salines a las 15:13 hs., esta ruta fue de las más pintorescas del viaje, por sus atractivos naturales. Nos es difícil hallar un hotel adecuado, y cerca de las 18:00 hs. conseguimos alojarnos en un hotel pequeño, cerca de una bahía. Podemos ir a la playa alrededor de las 19 hs., otra de las ventajas del caribe.

Sábado 5, partimos a las 06:55 hs. hacia Zandery (Surinam Ex. Guayana Holandesa), volamos durante 3 hs. sobre agua, recién a las 09:50 hs. llegamos a la costa de Sudamérica., a las 10:17 hs. Aterrizamos en Zandery. Recargamos combustible y nos dirigimos hacia Belén, destino final de ese día. A las 14:52 hs. aterrizábamos en Belén,

nos alojamos en una base de mantenimiento de la F.A.B.

Domingo 6, despegamos hacia Puerto Nacional a las 08:19 hs., durante el vuelo la visibilidad es realmente mala, incluso cerca del aeropuerto. Efectuamos la recarga correspondiente y proseguimos a las 12:00 hs. hacia Brasilia. Las condiciones en ruta eran similares, con el inconveniente de que encontramos bastante turbulencia. Aterrizamos en Brasilia a las 14:44 hs. donde nos estaba esperando el Agregado Aéreo de la F.A.U. el Cnel. (Av) José Abad junto a su esposa. Fue realmente agradable saludar a otro compatriota después de varios días. Nos condujeron a un hotel, luego nos llevaron a recorrer la ciudad, finalizando en su casa, donde compartimos buenos momentos.

Lunes 7, el Agregado y su Sra. nos llevaron al aeropuerto y partimos a las 07:06 hacia Amarais. Este destino, había sido seleccionado a último momento, debido a que Campinas, nuestro punto inicial encontraba cerrado por reparación. Tuvimos algunas dificultades con el control de tránsito, debido a las condiciones de ruta y a la actividad de la zona. Finalmente aterrizamos a las 10:05 hs., recargamos combustible y proseguimos a las 10:44 hacia Porto Alegre, última parada antes de arribar a nuestro país. A las 13:34 aterrizamos, realizamos migración y aduana y nos dispusimos a realizar el último tramo de nuestra navegación.

Despegamos a las 15:00 hs. y a pocas millas de Porto Alegre, recibimos el agrado del saludo del FAU 561, al mando del Cap. (Av) C. Iglesias, que se dispuso a aterrizar en esa ciudad.

A las 17:06 hs. aterrizábamos en el aeropuerto internacional de Carras dando por cumplida la misión.

CAP. (AV.) RICARDO GARCIA.

82° Aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica

El pasado 20 de Noviembre se celebró en el Instituto el octuagésimo segundo aniversario de su creación. En dicha oportunidad, como es tradicional, se entregaron los brevets a los alumnos que complieron el Curso de Vuelo Primario. Este hecho de profundo contenido emotivo se vio aumentado, al efectuarse en la misma ceremonia, un homenaje a los Señores Oficiales que integraban el Curso de Cadetes cuando fue creado hace ya cincuenta años.

Sumados a estos eventos, el Comando General de la Fuerza Aérea efectuó un reconocimiento a la Sra. Dora Salvatierra de Meyer por su labor artística en la confección de la Marcha de la Fuerza Aérea Uruguaya.

A continuación transcribimos algunos pasajes de las palabras pronunciadas por el Sr. Director del Instituto, Cnel.(Av) Enrique Bonelli:

"COMO ES TRADICIONAL EN ESTA FECHA CELEBRAMOS UN NUEVO ANIVERSARIO DE LA CREACION DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA.

PERO HOY, ADEMAS, TAMBIEN CELEBRAMOS EL QUINCUGESIMO ANIVERSARIO DE CREACION DEL CUERPO DE ALUMNOS.

CINCUENTA AÑOS HAN TRANSCURRIDO DESDE LA PROMULGACION DEL DECRETO DEL PODER EJECUTIVO No. 11.438, DE FECHA 26 DE ABRIL DE 1948, EN EL CUAL SE DISPONE LA FORMACION DEL CURSO DE CADETES DE AERONAUTICA, POSTERIOR CUERPO DE ALUMNOS, EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONAUTICA.

CON ESTE DECRETO, SE ESTABA REGULARIZANDO UNA SITUACION QUE DESDE AÑOS ATRÁS SE VENIA DESARROLLANDO, AL TENER QUE DESPLAZARSE

PERIODICAMENTE TODO EL CURSO DE AERONAUTICA DESDE LA ESCUELA MILITAR A ESTE PREDIO, CON EL FIN DE REALIZAR SU ACTIVIDAD AEREA."

"COMO TODOS LOS INICIOS, NO FUE FACIL. REQUIRIO UNA GRAN DOSIS DE INICIATIVA, ESPIRITU DE SACRIFICIO Y AFAN DE SUPERACION, DE LOS INTEGRANTES DEL NUEVO CUERPO DE ALUMNOS Y DEL PLANTEL DE OFICIALES"

"EL ACTUAL CUERPO DE ALUMNOS LLEVA EL ESTANDARTE HEREDADO DE NUESTROS ANTECESORES, VERDADEROS PIONEROS QUE HAN SABIDO GUIARNOS A LO LARGO DE ESTOS CINCUENTA AÑOS.

TENEMOS LA ALEGRIA DE TENER FRENTE A NOSOTROS A UN GRUPO DE AQUELLOS CADETES DE 3er. 2do. Y 1er. AÑO QUE FORMARON EL PRIMER CUERPO EN EL AÑO 1948, Y EGRESARAN DE ESTA CASA DE ESTUDIOS A PARTIR DE ESE AÑO, COMO ALFERECES DE AERONAUTICA.

EN SU PRESENCIA Y SIGUIENDO CON LA TRADICION QUE NOS HAN TRANSMITIDO, ES QUE DEBEMOS HACER VOTOS PARA CONTINUAR SUPERANDO NUESTRA FORMACION PERSONAL Y QUE EL ESFUERZO CONJUNTO MANTENGA AL ACTUAL CUERPO DE ALUMNOS EN EL SITIAL DE HONOR QUE SIEMPRE HA OSTENTADO DENTRO DE LA FUERZA AEREA."

"QUEREMOS RECONOCER PUBLICAMENTE EL SIGNIFICATIVO APOORTE DE UNA DISTINGUIDA DAMA, ESPOSA Y MADRE DE SEÑORES OFICIALES DE LA FUERZA AEREA, SRA. DORA SALVATIERRA DE MEYER, QUIEN LLENANDO UN VACIO EXISTENTE, CREO LA «MARCHA DE LA FUERZA AEREA» HACE YA MAS DE VEINTE AÑOS. E ESTA MARCHA LA QUE ACOMPAÑA A LA FUERZA AEREA Y A ESTE CUERPO DE ALUMNOS DURANTE SUS DESFILES Y REVISTAS MILITARES.

P O D E M O S VISUALIZAR EN ELLA A NUESTRAS MADRES, ESPOSAS Y NOVIAS QUE DIARIAMENTE APORTAN SU COMPRENSION Y APOYO A LO LARGO DE NUESTRAS CARRERAS DE AVIADORES MILITARES, POR LO

CUAL, DESEO, EN NOMBRE DE LA FUERZA AEREA AGRADECER SU APOORTE QUE, SIN DUDA SE MANTENDRA A TRAVES DE LOS TIEMPOS."

"EN ESTA CEREMONIA, HACEMOS ENTREGA DEL BREVET A LOS CABALLEROS CADETES DE SEGUNDO AÑO AL ALCANZAR EL PRIMER ESCALON DE SUS CARRERAS COMO INTEGRANTES DEL CUERPO AEREO. ESTE DISTINTIVO, QUE A PARTIR DE HOY LLEVAN ORGULLOSOS EN EL PECHO, SIGNIFICA UNA GRAN RESPONSABILIDAD Y ES UN ACICATE PARA CONTINUAR MEJORANDO TODOS LOS ASPECTOS DE SU VIDA PROFESIONAL COMO AVIADORES O NAVEGANTES.

EL CAMINO ES ARDUO Y DIFICIL PERO CON DISCIPLINA Y DEDICACION, PODRAN CUMPLIR CON ÉXITO LAS DEMAS ETAPAS DE SU FORMACION, TENIENDO PRESENTE QUE LOS CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIAS QUE ADQUIERAN SERAN FUNDAMENTALES PARA SU DESEMPEÑO FUTURO COMO AVIADORES PROFESIONALES."

A continuación se presenta la nómina de los Señores Oficiales homenajeados, que integraban el Curso de Cadetes a la fecha de su creación y para cuya conmemoración se les hizo entrega de una medalla recordatoria.

Egresados en 1948:

Brig.Gral.(Av) Julio Loureiro
Cnel.(Av) Rogelio Puig
Tte.Cnel.(Av) Carlos Botta
Tte.1º (Av) Hermes Machado
Tte.1º(Av) Aníbal Tabarez

Egresados en 1949:

Cnel.(Av) Nelson Correa
Cnel.(Av) Osorio Furtado
Cnel.(Av) Juan Erro
Cnel.(Av) Nelson Calafi
Tte.Cnel.(Av) Alfredo Arbe
Tte.Cnel.(Av) Rivera Visca
Tte.Cnel.(Av) Gerardo Maurente
Tte.Cnel.(Nav) Oscar Zsiaccsik
Tte.Cnel.(Nav) Felix Tettamanti

Egresados en 1950:

Tte.Gral.(Av) Fernando Arbe
Cnel.(Av) Nery Egaña
Cnel.(Av) Nilo Amestoy
Cnel.(Av) Julio Giacumo
Tte.Cnel.(Av) Raul Petrarca
Tte.1º Pompillo Ferrando
Tte.1º(Av) Víctor Alvarez



CESSNA 206

Stationair

AEROMONT



Treinta y Tres 1314/
102
11.100 Montevideo
Uruguay
Tel: 915 2387
Fax: (598 2) 916 2939

Hangar Aeropuerto
Internacional de
Carrasco
Tel/Fax: 601 4362

El Primer Hotel de Punta del Este

Sea
Princess

**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: (042) 20065 - 20267
Punta del Este - URUGUAY**



Curbello Torre, Magú....

El relato que a continuación se detalla pretende ser una breve descripción de lo que fue uno de los momentos de mayor tensión en lo que va de mi curso como alumno navegante. Una falla parcial de potencia sobre las sierras de Minas donde Instructor y alumnos nos vimos en apuros.

No es en ningún momento mi intención aburrir al lector con una lectura minuciosa y monótona sino tratar de rescatar a grandes rasgos lo que pasó. Porque en nuestra arma no solo se requiere esfuerzo y dedicación sino también que debe saber sobrellevar el peligro.

Era un 24 de setiembre, todo apuntaba a ser un día normal, otra navegación más en mi haber de alumno navegante. Luego de tantas horas de cálculos había que ir a la practica tanto Gerardo como Rodrigo y yo esperábamos ansiosos la llegada a operaciones del instructor Tte. A. Medeiro. El briefing fue puntual y minucioso pero, no debía de quedarnos ningún tipo de dudas respecto a la navegación que imponía tocar en los siguientes lugares: Canelones, Florida, Arandí del Yí, La Calera, Punta del Este, Laguna del Sauce y "General Artigas".

Una vez en vuelo todo iba bien, los cálculos eran bastantes precisos y nuestro rumbo era mantenido sin demasiada dificultad.

El toque en la Calera fue un poco brusco debido a las condiciones de la pista pero sin demasiadas complicaciones. Pero de repente el Tte. Nos preguntó: No sienten olor a quemado? No señor- respondimos Gerardo y yo que a ese momento veníamos realizando los cálculos para la próxima estima en Supe. Hay olor a quemado -dijo nuevamente- Jensen en las ruedas.

No señor -las ruedas no son- respondí mientras veía la de mi lado

¿No será el humo de las torres? - preguntó sorprendido mi compañero de asiento mientras señalaba las chimeneas de los hornos en una cantera que en ese momento

sobrevolábamos.

- Está bien -dijo nuestro oficial a cargo, a la vez que verificaba los instrumentos del motor.

Luego de esta pequeña conversación que me sirvió para olvidarme de los cálculos cambiándolos por un poco de nerviosismo, me sometí nuevamente a los contornos de mi carta de navegación. Fue un minuto más tarde, cuando absorto en mi carta y con mi plotter comencé a sentir un ruido algo extraño al que no di importancia pues estaba bastante ocupado mirando las sierras de Minas y tratando de deducir su verdadera elevación en base a mi carta y a lo que podía apreciar visualmente en cooperación con el altímetro. Sentí entonces el llamado de mi compañero que fuertemente me sacudía a la vez que me decía alarmado:

- ¡Roderick, Roderick, estamos en emergencia;

- ¿Qué?- Pregunté un poco sorprendido por la cara de nerviosismo de Gerardo que no dejaba de apretar mi brazo y sacudirlo vivamente.

- ¡ Sí, estamos en emergencia!, escuchá el motor- dijo con voz realmente asustado.

- En verdad, fantástico, - dije yo-! no vamos a IMP! -agregué contento porque suponía íbamos a faltar a tan riguroso ejercicio de orden cerrado, pero luego de escuchar un segundo con detención el ruido del motor parecía como si el esfuerzo del mismo por no detenerse fuera demasiado dando unos

golpes de pistón (pistonazos) claramente audibles desde mi posición en la aeronave. Sonaba como si estuviera haciendo el máximo esfuerzo para no permitir que la hélice dejará de girar de un momento a otro, abandonándonos a nuestra suerte, en ese entonces comencé a escuchar con atención la voz del Tte. A. Medeiro que ya tenía el mando de la misma diciéndole a Rodrigo que le recitara por cartilla los procedimientos de FALLA PARCIAL DE POTENCIA, mientras él, apresurado, controlaba y regulaba las indicaciones del motor a la vez que nos preguntaba a Gerardo y a mí.....

- ¿Cuál es la estima a Punta del Este?

- Diez minutos,- respondimos sin vacilar luego de haber consultado nuestras navegaciones.

- Y.. ¿para volver a la Calera?-, agregó apresurado

- Quince minutos, -le dijimos unánimemente mientras veía con atención nuestra ubicación en la carta de navegación a la vez que buscábamos en el terreno que sobrevolábamos algún lugar donde meter el avión en caso de que el motor se plantara.

Por más que forcé mis ojos en la carta y en el terreno, no podía hallar más que rocas y algún lugar limpio pero insuficiente como para realizar un aterrizaje de emergencia, pues estábamos sobre la sierra de Minas, uno de los pocos lugares de nuestro país en donde no hay campos como para aterrizar, sin peligro de

daños materiales y humanos. Con la cara contra el vidrio y el sol de lleno en mis ojos, continuaba una infructuosa búsqueda a la vez que recordaba cuando nuestros instructores de operaciones nos decían que ante una emergencia real lo último que debemos hacer es ponernos nerviosos, y lo primero es usar el pensamiento lógico para buscar la causa de la misma "¿Será un cable pelado, fallará un magneto?", me preguntaba a la vez que pensaba, o mejor dicho, trataba de autoconvencerme que no era una pérdida de combustible pues los tanques marcaban casi la totalidad de los mismos pero en caso de haberse quemado un cable no podíamos saber si no había sido la conexión con el indicador de combustible.

Estaba desesperándome cada vez más por la sensación de impotencia que me imponía el hecho de no poder hacer nada, pues estaba sentado atrás y no adelante, donde yo quería estar...

No era el miedo a morir lo que me entristecía en ese momento pues en ningún momento pasó por mi mente esa posibilidad, sino lo único que podía hacer era sacar cálculos y sacarlos bien para así poder tener informado de nuestra situación y posición al instructor que en esos momentos se comunicaba con el aeropuerto de Laguna del Sauce más o menos de esta forma.

- "Curbelo Torre, Magú" ...
- "Magú-Curbelo, prosiga".
- "Magú con 3500 fts., de Minas a Laguna, condiciones VFR, con vibraciones de motor, a 10 minutos de ésa, solicita instrucciones para el aterrizaje"
- "Magú, comprendido tiene prioridad uno, pista 19, vientos del los 130° 15 Kts. QNH 3510 proceda directo a final."....

Mis dedos estaban por quebrarse de tan rápido que sacaba cuentas, no hacía otra cosa que mirar la carta, el computador de vuelo y el terreno, haciendo la información sobre Ground Speed, distancias y estimas lo más precisas que me eran posible. Sinceramente me

resultaba imposible relatar lo que hacían mis compañeros, pues lo poco que podían hacer era intentar hacerlo bien, levantando la cabeza sólo para poder ver el terreno y contestarle al oficial las preguntas sobre los cálculos que el necesitaba, corroborándolos con mi compañero.

Pero el peor momento estaba por llegar cuando con la pista, ya a la vista, comenzábamos a dejar debajo de nuestros pies la tierra para adentrarnos en la inmensa Laguna del Sauce. Fue ahí cuando serenamente comencé a fijar la vista en la hélice para con la que quizás como un grado de importancia pretendiera asegurar que la hélice no dejara de girar para así no caer inevitablemente en lo que podríamos definir como un chapuzón mortal.....

- "Curbelo Torre, Magú".
- "Prosiga".
- "Magú solicita autorización para ingresar con 2500 fts. sobre el campo".
- "Autorizado Pista 19 viento 130° 17 KTS QNH 3010".

Por mi lado de la ventanilla podía ver como 3 carros de bomberos fuertemente equipados y las ambulancias corrían aprisa sobre las plataformas de rodaje. Estábamos sobre el medio de la laguna, la parte más profunda y peligrosa, cuando para sacarnos de tensiones comenzamos a comentar con Gerardo el porque realizar un padrón sobre la pista y no sobre el agua llegando a la conclusión de que era mejor quitar gas sobre tierra y hacer un descenso planeado a modo de padrón que arriesgarnos a que se nos plante el motor sobre el agua y caer o rezar para poder llegar a la pista. Sinceramente el descenso sobre la pista fue la parte más larga de todo el trayecto pues perdimos altura lentamente pero en forma segura.

El toque obviamente realizado por el instructor, fue un toque como cualquier otro y nos sentimos seguros e invencibles cuando comenzamos a rodar por la pista hacia las instalaciones mientras veíamos

a los bomberos que nos levantaban la mano en un gesto de aprobación a la vez que apuntaban con sus cañones lanza espuma y las ambulancias apagaban sus luces.

- "Magú, Curbelo".
- "Adelante Curbelo".
- "Magú aterrizado a las 14:35 horas en el estacionamiento...¿prefiere plataforma militar o civil?".
- "Militar"- respondió el oficial.
- "Ruede para estacionamiento por taxiway Bravo por plataforma militar....tomar taxiway bravo a la mitad de la pista 19 a la derecha".
- "Comprendido Magú para estacionamiento taxiway bravo".

Comenzamos a rodar mientras camiones de los bomberos y ambulancias se retiraban, yo miraba la hélice para tratar de saber como era que aún seguía girando ya que el ruido era cada vez más agonizante. Era realmente gratificante ver otras aeronaves militares en las inmediaciones del gran hangar que levantaba apenas a 200 metros sobre nosotros, porque el mismo señalaba que debíamos encontrarnos con otros camaradas de armas los que podrían auxiliarnos en la reparación de nuestro F-606, que no dejó de luchar para llevarnos a tierra. En efecto comenzamos a ver un mecánico de línea que nos guiaba sobre la plataforma de estacionamiento para aparcar cerca de los Trackers y los West y otras aeronaves que allí había, así como otras personas que salían a nuestro encuentro como por ejemplo los Sres. C (Av) J. Retamoso, T/N (Av) G. Picón A/N (Av) E. Amilivia, quienes preocuparon que nuestra estadía en base aeronaval, fuera lo más cómoda posible.

Fuimos recibidos en una forma realmente cortés, se nos ofreció un teléfono, desde el cual nuestro instructor se comunicó inmediatamente con el Instituto y se nos informó que serían llevados al mismo en el UB-58 (Barón) que traería un mecánico que repararía

nuestro T-41. Más tarde se nos invitó a realizar un recorrido por todas las instalaciones acompañados por el T/N (Av.) G. Picón, quien se puso a nuestra disposición para cualquier tipo de consulta sobre las mismas.

Terminada la recorrida por la escuela de Pilotaje y las cabinas de todas las aeronaves, se nos llevó al Casino de

Oficiales en donde almorzamos. Terminado el mismo tuvimos que ir casi de apuro hacia la planchada en donde nos esperaba el UB-58 con su tripulación, el Cap. (Av.) R. García y el Cap. (Av.) J.Villamil, quienes nos transportarían de regreso a la Escuela. Luego de despedirnos de nuestros anfitriones comenzamos a ubicarnos en el

espacioso UB-58 Baron en el cual volvimos en forma rápida a nuestra Escuela, en tanto que el Tte. 1º (Av.) A. Medeiro y el mecánico de vuelo volvían por línea de costa para testear el buen funcionamiento de la aeronave. Lo curioso de todo es que nunca estuvimos tan contentos de estar en la Escuela como ese día cuando llegamos al atardecer. Más tarde se nos informó que el gran ruido, la falta de potencia y el parpadeo del motor se debía a un inyector sucio, el cual no dejaba funcionar el primer cilindro por lo tanto el motor estaba funcionando con cinco cilindros, lo que provocaba una explosión a destiempo con la consecuente contraexplosión y "falla parcial de potencia".

Por suerte nuestro T-41 no dejó de luchar y nos llevó sanos y salvos a tierra, poniendo a prueba la habilidad de nuestro instructor y nuestro desenvolvimiento ante situaciones adversas de este tipo. Pero este hecho no sólo acrecentó mi espíritu de vuelo sino que ayudó a demostrarme que puedo hacer las cosas bien en lo que aeronáuticamente se refiere, realizando los cálculos y estimas así como sabiendo la ubicación exacta y el rumbo, amén de un sin fin de datos que los navegantes debemos dar a nuestros pilotos, para sortear los obstáculos que el vuelo conlleva.

Quisiera por este medio hacer extensivo un saludo y el agradecimiento correspondiente a los señores C/C (Av.) J. Retamoso, T/N (Av.) G. Picón, A/N (Av.) E. Amilivia, así como al personal subalterno de la Base Aeronaval N° 2 "Cap. Curbelo", quienes en todo momento demostraron una camaradería ejemplar, algo que entre las Fuerzas Armadas siempre fue puntal de conducta .

CAD. 2º RODERICK ISLAS.



PUERTO COLONIA LTDA.

**IMPORTACIONES - EXPORTACIONES -
REPRESENTACIONES**

**Domingo Aramburú 1705
Montevideo - URUGUAY**

**Telefax: 208 6610
E-Mail: puerto@adinet.com.uy**

"La Fe y el Arte"

La posibilidad de poder apreciar una de las colecciones artísticas más importantes de la historia de la humanidad relacionadas a temas religiosos, tuvo una convocatoria de singular éxito en la atención popular, convirtiéndose así en uno de los programas artísticos de mayor resonancia en la región.

Entre los cientos de miles de visitantes, allí también estuvimos nosotros.

El pasado 21 de Agosto, todo el Cuerpo de Cadetes, comandado por el Tte.1º (Av.) R. Aquines, se dirigió a la ciudad de Montevideo, más específicamente al Museo de Artes Visuales. Este museo ubicado en los entornos del Parque Rodó, junto con otros museos capitalinos, desarrolla de continuo la muestra de obras de artes de pintores y escultores nacionales, y además se caracteriza por albergar, por lo general, las colecciones extranjeras que pasan por nuestro país, tal distinción se la merece ya sea por su ubicación o por su seguridad. Entre las colecciones importantes que han desfilar por el mismo se destacan las obras del escultor británico Henry Moore, la cual se efectuó en el correr del mes de octubre del año pasado; las muestras internacionales de Ugo Néspolo o los bodegones valencianos, junto a ejemplos magistrales de creadores de este país como lo son Leopoldo Novoa o José Gurvich, entre otros. En esta oportunidad y en forma conjunta con la exposición permanente se llevaba a cabo la muestra de conjunto de obras de arte que componen parte de los tesoros del V

aticano: "La Fe y el Arte". El conjunto está compuesto por una variedad de importante de obras, encontrándose esculturas en diferentes materiales, litografías, pinturas, acuarelas, dibujos, utensilios labrados, vestimentas, indumentarias de los diferentes Papas, etc.

Todo la exposición pertenece a la Iglesia Católica y tiene una profunda relación con ésta ya que todos los temas representados y tratados, en tales obras, hacen referencias a pasajes bíblicos y

acontecimientos del acervo cristiano.

El conjunto procede del Vaticano, sede de la Iglesia Católica, estando expuesta esta muestra, cuando se encuentra allí, en la Basílica de San Pedro. Dicha exposición dió comienzo a fines del mes de Julio y se extendió por casi todo el mes de Agosto. La primera obra que sobresalía y atraía la mirada de todos los espectadores era la escultura de Miguel Angel (Escultor, Pintor, Arquitecto y Poeta Italiano, quién es considerado el mayor genio del arte moderno) y se trataba de la "Piedad del Vaticano", destinada al parecer a la tumba del cardenal francés Jeal Belhères de Logruilas, encargada por este en 1498. Se trata de la concepción del grupo en plano muy poco profundo que corresponde a la idea cuatrocentista florentina de la escultura como relieve, así como las superficies pulidas y el modelado finísimo y minucioso de los pliegues del manto de la Virgen. Expresa la aceptación de la Virgen a la Voluntad Divina con respecto a la muerte de su hijo Jesús, por ello María no mira a su hijo ni al espectador, sino que inclina su cabeza y cierra los ojos concentrada sobre sí misma, mientras que con la mano izquierda hace un gesto de resignación a la voluntad suprema. El que el artista haya representado a María muy joven lo explica el propio Miguel Angel en un relato: "su virginidad ha conservado perennemente frescos los rasgos de su rostro". Esta obra expuesta es una réplica, la original se encuentra en la Basílica de San Pedro. Miguel Angel tenía solo 20 años cuando hizo aparecer del mármol tan magnífica escultura. Otra obra a destacar del mismo

escultor es la "Madonna della Scala", se trata de un relieve plano, pero de gran monumentalidad, donde el perfil donnatellino de la virgen y la técnica de shiacciato se une la inspiración de los estilos clásicos. La Madonna parece meditar sobre el destino de su hijo; y el niño, tremendamente musculoso, se refugia en el regazo de su Madre.

Otra obra monumental de Miguel Angel es el "David" que según Vasari por su apariencia simboliza la fortaleza y la ira. La habilidad con que está hecha la escultura en una sola pieza de mármol y la extraordinaria calidad de la misma tuvieron un éxito resonante, pues, se mandó colocarla delante del Palacio de la Señoría, en Florencia. La estatua aparentemente en calma, se halla, sin embargo, en plena tensión, buscando el contraste entre la forma externa y el dinamismo interno. La trepidante vitalidad anímica, el ritmo cerrado de la composición y la conciencia heroica de la dignidad del individuo expresada en el rostro, hacen de este David la síntesis de los ideales del Renacimiento Florentino por encima de todo significado alegórico circunstancial.

También se podía observar las técnicas de construcción de esculturas, los modos y formas de pintar, esas que se aplicaron en los distintos tiempos, entre ellos las torsiones que se le daba a los cuerpos, esta cualidad en la escultura caracteriza a los escultores identificados con el estilo del "Manierismo". Mientras que la importancia de la figura humana se destacó en el "Romanticismo", la técnica del claroscuro en la pintura, la teatralidad

del "Barroco". En la pintura se podía destacar la nueva idea de pintar personajes de la obra por la mitad de sus cuerpos, de esta manera parece que están entrando en la escena pintada.

Otra escultura que sobresalía por su perfección era la "Virgen y el Niño", obra esta de Donatello, quién, entre los años 1443-1453, desarrollo estas esculturas excelsas como lo son la antes mencionada y además seis santos (San Daniel, San Francisco, San Antonio, Santa Justina, San Luis y San Prosdócimo) fundidos en bronce.

Donatello fue un consumado maestro en la fundición del bronce, un claro ejemplo de su dote es el primer monumento ecuestre que se realiza en la historia siendo nombrado "Il Gatamelata" (cuya réplica se erige en nuestra ciudad en la intersección de Av. Italia y Av. Centenario).

En la muestra también se podían encontrar un gran número de tapices manufacturados en el siglo XIII, tejidos en seda, y bordados con hilos de oro y plata. Estos tapices deben de ser tratados en forma especial debido a su edad, es así que para lograr una mayor longevidad en los materiales los mismos no son expuestos a la luz directa, ya sea natural o artificial.

Los motivos labrados en estos tejidos representaban por etapas el desarrollo de la vida de Cristo y todo su entorno.

En la parte superior del museo se encontraban planos, tapas trabajadas a mano, libros encuadernados en cuero con incrustaciones de metales y piedras preciosas, y muchas otras obras escritas.

Se pudo observar una hoja con el tema "Crucifixión" pintada en témpera sobre papel pergamino hecha por Pedro Cristóforo Vannucci.

Otra magnífica escultura expuesta era "El Daniel" de Bernini (Giovannini Battista Lorenzo), se trata del pasaje bíblico en donde Daniel fue arrojado a una fosa de leones, tal representación está constituida por Daniel propiamente dicho y un león a sus pies. Es una escultura llena

de vigor plástico y honda expresividad. Se reconoce en esta escultura el período del manierismo por la torsión del cuerpo y la posición de la figura.

La presencia de este tipo de obras cobra relevancia dado que en nuestro medio la pintura ha tenido siempre su importancia en la vida social.

En el pasado, este fue un país con notorios artistas, en su gran mayoría académicos (Ferrari, Zorrilla, Pena), y que luego tuvo algunas personalidades aisladas

(Ounanian, Cobresa, Nantes, Podestá), pero en las últimas décadas se ha caracterizado por la brevedad de su lista de escultores y por la sensación de que la débil corriente de maestros podría evaporarse en cualquier momento.

La rotunda presencia de estas 101 obras de arte que componen "La Fe y el Arte" puede contribuir a vigorizar la creación artística y sus estímulos

vocacionales, y a demostrar las alturas en que puede situarse un impulso creador cuando opera a través de éstos terrenos de creaciones monumentales, como son estas obras, patrimonio cultural de toda la humanidad.

ASP. NELSON COYTO.



El Apóstol San Jorge de la mano creadora de Miguel Angel, aunque lamentablemente no integró la muestra que pudimos apreciar en nuestra capital, podemos descubrir también en él la inspiración divina...

Aviadores

Navegantes

El pasado 25 de junio los Caballeros Cadetes de segundo y tercer año navegantes tuvimos la oportunidad de ser los únicos a bordo del Hércules C-130 matriculado 592, éramos aviadores navegantes en una navegación visual de vuelo a baja altura.

Fuimos informados de esta misión del 592 con 24 horas de anticipación, el tiempo necesario para realizar la navegación que recorrería el siguiente curso: Carrasco - Punta del Este - La Calera - Carrasco. Pese a que no era de gran complicación cada uno de nosotros utilizó hasta el último momento para realizar las correcciones y ultimar detalles para que esta (la primera navegación de los Cadetes de Segundo Año) fuera perfecta.

Ese mismo día estábamos preparados con los equipos necesarios para la misión (E-3: entrenamiento de navegación) tales como la Carta de Navegación, el Plotter, Computador de Vuelo y la infaltable Cámara Fotográfica, imprescindible en ocasiones como ésta

para todos aquellos que amamos el vuelo. Luego de almorzar, al ponernos el mono de vuelo sentimos esa sensación tan especial que todo cadete siente al ponerse tan importante atuendo, pero más fuerte aún fue cuando al ser transportados hacia la Brigada Aérea N° 1 en Carrasco, veíamos a los Hércules C-130, imponentes y a la espera, ansiosos por un vuelo más, rodeados de los Wessex, los UH-1H, los

Bell 212, los modernos Dauphins, tal como mortífero séquito de abejas. Y aunque la espera duró apenas unos 20 minutos, se nos hizo interminable, ansiosos por partir.

En el aire fuimos llamados a pasar a la cabina desde donde se podía observar todo el hermoso paisaje que nuestro país ofrece, corroborando con nuestras cartas la perfección con la cual la navegación era cumplida por parte de los señores pilotos (Tte Cnel. (Av.) C. Escayola y Tte.1o (Av.) H. Parentini).

Es de destacar la precisión que se obtuvo en las estimaciones con respecto a los

retraso alguno, pero lo que más nos animó fue cuando al alcanzar el segundo punto de control pudimos calcular con precisión el retraso que teníamos debido al fuerte viento frontal que tuvimos que soportar aunque el mismo oscilaba entre los 3 nudos no nos afectó en nuestros virajes escarpados los cuales realizamos en tantas oportunidades que casi no nos dieron los rollos en nuestras cámaras para poderlo fotografiarlo.

Lo mejor del vuelo era que al ser una navegación táctica a baja altura los virajes y maniobras aumentaban su hermosura con los contrastes del país, y eran repetidos una y otra vez en un zigzag continuo que formó parte de este tipo de Navegación. En sí el objetivo es volar al ras del suelo para evitar ser detectado por el radar enemigo, virando constantemente para no ser visto por ningún observador y en caso de que así sea, no sepa nuestro verdadero rumbo.

Si bien el vuelo duró apenas 45 minutos quedará marcado en nuestro recuerdo como nuestra primer navegación. Es sin duda este tipo de misión lo que nos hace intentar ser cada vez mejores disminuyendo al máximo el margen de error en nuestras operaciones, para así aspirar a ser tripulantes de esos gigantes del aire. Lo mismos que sin un navegante en su cabina quizás no llegarían nunca a su destino....

CAD. 2° RODERICK ISLAS.



puntos de control, lo que sin ayuda de nuestro instructor, el Tte.1° (Nav.) M.Boggiani, no podríamos haber realizado. Pero no todo era cálculos y estimaciones. Tuvimos nuestra recompensa con unos pasajes bajos, que de tan bajos que eran pudo verse con claridad todas las imperfecciones y características del terreno. Nuestro primer objetivo (Punta del Este) fue alcanzado sin

Cadetes de Primer Año

Cada año de estancia en la Escuela tiene, como todo en la vida, sus dificultades, sus hazañas, y también sus ratos momentos.

A pasamos el año de Aspirantes, año en que nuestros Clases, quienes nos ven llegar a la vida civil para comenzar a templar nuestro carácter, y formarnos como militares, han forjado en nosotros los primeros pasos de este tan importante cambio.

Llega entonces la tarea de llevar adelante otro año, y con muchos cambios por cierto. Ahora vemos como aquellos que nos vieron llegar el primer día no están, les han dejado paso a otros hombres quienes los guiarán y continuarán enseñando por todo el año a ser mejores personas, mejores militares; una característica particular de la Institución Militar y que por cierto todos debiéramos aprender: los mandos cambian continuamente desde el primer hasta el último día en que estamos en actividad en nuestra profesión.

Por supuesto que ya a esta altura nos resentábamos "Cadetes de Primer Año X Curso Profesional". Estos cambios nos aban a todos escalofríos, pasar a un Curso nuevo, que no solamente significó que los ombres de la Tanda se fueran a vivir a otro edificio sino que también se manifestaran en nuestro andar y en nuestro conocimiento de que ya tenemos un año

más en la Escuela.

Trajo aparejado, además, más responsabilidad en varios aspectos.

Con respecto al área académica, allí paso a paso comenzamos algo que nos hizo poner más empeño aún: las materias profesionales.

Sentir el gusto poco a poco de lo que es estar más cerca del vuelo, que los conocimientos cada vez tienen que ser mayores y así las exigencias. En el segundo semestre pasan a ser dos las materias profesionales, las que a veces son dictadas en los salones de Operaciones, por supuesto algo fuera de lo común; que los Cadetes de Primer Año tengan clases ahí, pero también más que alentador.

Otra de las responsabilidades que tuvimos que afrontar fue el hecho de tener subalternos. Pocos de nosotros habían pensado en como podía ser esto. Pero luego de un año en el que los errores fueron tratados de llevar a su mínima expresión, ya que la prueba que uno enfrenta diariamente nos hace enriquecer de experiencias que lo terminan guiando en el quehacer diario, pudimos finalmente comenzar a dar pequeños pasos para conducirnos frente a ellos.

La relación que podemos tener con ellos es mínima; los jóvenes Aspirantes pertenecen a otro Curso y viven en otro edificio. Las guardias que hacemos, donde

siempre a la hora del relevo en el rondín, algún comentario aparece al momento de entregar las novedades, y el infaltable "buenas noches", ya que como siempre se dijo: "lo cortés no quita lo valiente"...

A la hora de la instrucción Militar Práctica, luego de que el Curso Preparatorio practicara aparte de nosotros, llegó el momento en que comenzamos a hacerlo juntos, y pasamos a que el comienzo de la hora nos digan "por la derecha Curso Profesional y Preparatorio, todos juntos, alineaaaaarse!" y comienza así la compañía de Desfile a Marchar por la Plaza de Armas.

Simplemente tratando de llevar adelante bien nuestras actividades, teniendo en cuenta que el mando no comienza cuando debamos dar órdenes sino cuando damos ejemplo a nuestros subalternos.

Cada uno de nosotros debe estar convencido de que lo que estamos haciendo es lo que deseamos, y por lo tanto, debemos hacerlo con orgullo y conscientes que seguimos los impulsos de nuestra vocación, nuestra vida.

CAD 1º MARÍA ETCHEVERRY.



P I L A S

Venta por mayor y menor de:
pilas para relojes, calculadoras,
agendas electrónicas, audífonos,
fotografía, auto alarmas,
teléfonos inalámbricos

REPARACIONES

Taller de reparaciones de relojes
IMPORTADOR DE PILAS

SONY

Andes 1412 Loc.01
Telefax: 908 3675
C.P.: 11.100 - Montevideo

4° Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial



Los delegados de los 11 países participante

EL CONGRESO

Una vez más la Historia Aeronáutica y espacial se vio concentrada en un Congreso Internacional que esta vez se realizó en la ciudad de Río de Janeiro entre el 31 de Agosto y el 4 de Setiembre de este año.

Allí, el Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) ofició de entidad anfitriona para la organización de este evento. Asimismo se llevó a cabo el traspaso de la presidencia de la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ENTIDADES DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS Y ESPACIALES (FIDEEHAE), la cual ejerció Uruguay en el período 1997-98, representado por la ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY en la persona de su presidente, el Tte.Gral.(Av) Raúl Bendahan.

La ceremonia inaugural fue presidida por el Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica

Lélio Viana Lobo, por el presidente de la FIDEEHAE, Tte.Gral.(Av) Raúl Bendahan y por el Sr. Director del INCAER, Ten. Brig. do Ar Ref. Octávio Júlio Moreira Lima.

Luego de la apertura oficial del evento, fue presentada la segunda edición del libro "Alberto Santos Dumont", cuya autoría pertenece al Sr. presidente del INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO de Argentina, el Dr. Oscar Fernández Brital.

FIDEEHAE

En la primera reunión de jefes de delegación, en el seno

de la FIDEEHAE, se trató el siguiente orden del día:

1) Palabras de bienvenida por parte del Sr. Presidente de la Federación, el Tte.



El traspaso de la presidencia de la Federación.

Gral.(Av)R. Bendahan.

2)Lectura de Actas de la Federación por parte del Sr. Secretario de la Presidencia, el Tte.1º(Av) Alvaro Sosa Farías.

3)Relatoria por parte del Sr. Secretario General, el Brig. Ing. Aer. Miguel Sánchez Peña.

4) Aprobación de estatutos y admisión de nuevos miembros.

5)Presentación del logotipo de la Federación diseñado por el Sr. Cnel.(Av) Carlos Mercader, Miembro de Número Fundador de la ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY.

6) Homenaje al Sr. Presidente Vitalicio del INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, Comodoro Santos Domínguez Koch, por su acción pionera en la fundación de entidades de historia aeronáutica.

7) Fijación del calendario de los próximos Congresos.

de gran valor para los investigadores aeronáuticos.

En particular las presentaciones de los expositores uruguayos contenían datos que en muchos casos resultaron inéditos para los demás investigadores).

El Tte.1º(Av) Juan Maruri se refirió a la inauguración

de la Escuela de Aviación de Campo Dos Afonsos, relacionado con la circunstancial presencia del fundador de la Aeronáutica Militar uruguaya, quien fuera a la postre el Gral. Berisso, el cual documentó con fotografías el hecho, y que fueron presentadas en público por primera vez en esta ocasión por el disertante.

En tanto que el Cnel.(Av) José Baratta expuso sobre el impresionante periplo llevado a cabo por el pionero de la aviación uruguaya Don Francisco Bonilla, por los países de la región y sus hazañas llevadas a cabo en territorio brasileño.

Cabe agregar, que como reconocimiento al INCAER la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay obsequió una acuarela del autor Cnel. Mercader que



El autor y el actual Presidente de FIDEEHAE en la clausura.

ilustra el sobrevuelo de la ciudad de Porto Alegre con Bonilla al mando de su avión transportando como pasajero al periodista brasilero Fernando Barreto en el año 1915. No menos interesantes resultaron las distintas exposiciones del resto de los historiadores, pero comentar cada una de ellas merecería ciertamente una edición especial, sin embargo les hacemos llegar un listado con los disertantes, sus temas y su procedencia, aunque más no sea para historiar una simple crónica de este magnífico evento.

Tte.1º(Av) ALVARO SOSA FARIÁS.

SESIONES

En cuanto al desarrollo de las exposiciones académicas, todas ellas concitaron un gran interés y en su mayoría aportaban datos

Las sesiones académicas se desarrollaron según el siguiente programa:

PAIS	TEMA	EXPOSITOR
Argentina	La escuadrilla Sol de Mayo.	Sra. Esther Zuluaga
Chile	Un vuelo de hermandad.	Sr. Sergio Barriga Kreft
Brasil	Historia del Centro Técnico Espacial.	Maj. Brig. Reginaldo
Paraguay	Acuerdo Multilateral de Transporte.	Sr. Augusto R. Fuster
Colombia	La Aviación Militar Colombiana.	May. Oscar Forero Racines
Perú	Los caminos del Aire.	May. Gen. FAP. Eduardo Angeles Figueroa
Uruguay	La inauguración de la E.A.M. de Campo dos Afonsos.	Tte.1º (Av) Juan Maruri
España	La aviación en el desembarco de Alhucenas.	Gen. Div. D. José Sánchez Méndez
Bolivia	Personal extranjero en la Aviación boliviana durante la Guerra del Chaco.	TSAe Ramiro Molina Alanés
Venezuela	Evolución histórica de la Aviación de Venezuela.	Cnel.(Av) Carlos Ortega Pérez
Argentina	Las bases científicas argentinas en la Antártida.	May.Brig. Carlos Benavidez-Brig.Ing. Miguel Sánchez
Chile	Las visitas de Alberto Santos-Dumont a Chile.	Sr. Hector Alarcón Carrasco
Paraguay	La historia de Líneas Aéreas Paraguayas.	Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia
Brasil	El proyecto de desenvolvimiento de la Amazonia.	May. Brig. Oliveira
Venezuela	La Fuerza Aérea y su contribución al desarrollo nacional en el siglo XX.	Cnel.(Av) Carlos Ortega Pérez
Colombia	Primeros cincuenta años de la aviación comercial colombiana.	Dr. Jaime Escobar Corradine
España	Construcciones aeronáuticas CASA: 25 años en el mundo aeronáutico.	Sr. Antonio González Guimera
Uruguay	Francisco Bonilla, precursor de la aeronáutica uruguaya.	Cnel.(Av) José B. Baratta
Argentina	Los primeros aeromodelos.	Dr. Oscar Fernández Brital
México	La visita de Charles Lindbergh a México en 1927.	Lic. Juan Antonio José
Perú	Elmer Faucett y avión Struson de Faucett.	Tte. Gral. FAP. José Zlatter Stambuk

Alerta!.. Nos atacan!

El miércoles 8 de Julio, tuvo lugar en nuestra Base Aérea "General Artigas" un simulacro de ataque a aeródromo por parte de aeronaves de los Escuadrones N° 1 y N° 2 de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El ataque estaba planificado, para dar comienzo al ejercicio, a las 11:00 horas, por lo que desde muy temprano, el Cuerpo de Cadetes se preparó para ser testigos de tal evento, nada usual en la E.M.A.

El día se prestaba para la ocasión; cielo despejado; rompiendo la monotonía una suave brisa la cual nos acompañó el resto de la jornada.

A las 09:00 horas nos encontramos uniformados de campaña en uno de los puntos cercanos a la cabecera de pista, defendida por una batería antiaérea armada con un cañón Vulcan de 20 mm. La defensa del Aeródromo consistía en cuatro piezas de este tipo distribuidas estratégicamente (previo estudio) para poder anticipar la llegada de las aeronaves agresoras desde cualquier punto.

Mientras esperábamos el inicio de las "hostilidades" pudimos asistir a un briefing con el Jefe de Sección de las piezas antiaéreas, donde se nos explicó, mediante mapas, el porqué de la ubicación de las mismas, el sistema de mira y tiro del Vulcan, así como también se nos brindó la posibilidad de manipular dicha arma.

A las 11:05 horas, aproximadamente, los primeros dos aviones enemigos hicieron aparición, por lo que los Cadetes tuvimos que camuflarnos en el terreno para no delatar la posición de la pieza defensora. Dos aeronaves A-37 iniciaron la ofensiva con el objetivo de destruir la pista de aterrizaje, siendo en ese momento, cuando las piezas antiaéreas hicieron el seguimiento y a posterior "abrieron fuego". El ataque tuvo una duración de tres minutos, donde los aviones, se retiraron hacia el norte, quizás con la idea de regresar.

A los treinta minutos sus figuras se recortaron nuevamente en el horizonte y los Dragon Fly repitieron el ataque, esta vez proviniendo de dos puntos opuestos

con el objetivo de atacar otra vez la dañada pista.

Más tarde comentamos lo sucedido dirigiéndonos hacia las piezas Vulcan con el fin de conversar con el tirador de la misma. El mismo nos comentó, que en el primer ataque habían sido más eficaces las aeronaves, usando como ventaja su velocidad, así como lo hacía el T-33 en esa época, el cual era igual de difícil de alcanzar.

Minutos después, mediante comunicación por radio, los observadores de avanzada del Ejército (a 15 km. De la E.M.A.) informaron la presencia de aviones del tipo IA-58 Pucará, en vuelo rasante en dirección hacia nosotros. Trece minutos después, dos de ellos "atacaron" a baja altura la pista de aterrizaje, para luego ganar altura rápidamente.

Las maniobras evasivas hicieron difícil el trabajo de los artilleros, repentinamente quedó en evidencia la posición de las piezas antiaéreas, por lo que los Pucará, emprendieron el ataque directamente hacia nosotros.

Una y otra vez sobrevolaron nuestra posición, quizás alcanzándonos con sus cañones de 20 mm. o sus ametralladoras de 7.62 mm.

Como fin del ejercicio, los dos aviones se reunieron en un punto, para hacer un pasaje bajo sobre nosotros y ser ahora blanco de nuestras cámaras fotográficas.

Con este tipo de ejercicio queda demostrado el profesionalismo del Armamento de Artillería del Ejército Nacional, así como también de los pilotos de nuestra Fuerza Aérea, mostrando ante nuestros inexperimentados ojos la cualidad de ser complemento unos con otros y el por qué la Aviación es la Vanguardia de la Patria.



Un IA-58 Pucará sobrevolando el Instituto.

CAD. 1° GERARDO TAJES
CAD. 1° ROBERT BARRIOS

Viaje a Chile

La mañana comenzó con el rugir de los motores que rompió con el silencio de la noche. El día estaba aún en sus primeros albores cuando la gran mole verde se preparaba para comenzar otra jornada. Dentro de ella reinaba un clima de expectativa y emoción por el largo viaje que nos esperaba. Para mí y mis compañeros este viaje surgió de lo imprevisto gracias al esfuerzo de los oficiales del Cuerpo de Alumnos como incentivo a las notas obtenidas en el año en curso.

Eramos cinco en total de la delegación de la EMA que habíamos partido en el viaje. Entre estos cinco se encontraban dos Sres. Oficiales, el Tte. 1º (Av.) R. Aquines y el Tte. 2º (Av.) J. Román, mis compañeros, Sgto. Hrio. J. Sarasola, Sgto. Hrio. J. Bardesio y yo.

La emoción del viaje se palpaba en el aire con las risas, las charlas y los gestos, pero poco a poco el cansancio hizo acopio en los que nos encontrábamos en vuelo y los ánimos comenzaron a calmarse. Parecía como si nos hubiésemos fundido con la paz que reinaba sobre la capa de nubes que se extendía como un gran manto blanco con matices dorados sobre la cual estábamos volando. De pronto el manto se rompió, a través de él se ha abierto el paso, como puñales de hielo y roca, la cordillera que parece querer lacerar el cielo. Es un espectáculo maravilloso; su majestuosidad y su grandeza le dan una belleza feroz que impone un firme respeto, como si se tratase de una fiera que se agazapa; su tamaño es

monumental; parece querer abarcar todo el horizonte bajo nuestros ojos. La gran mole verde ya ha dejado de serlo para transformarse en un pequeño pajarillo que vuela sobre las garras del gran tigre blanco y gris.

tiene como murallas la cordillera, la cual se mezcla con las nubes y se pierde en el horizonte.

Durante el día que permanecimos allí la jornada fue intensa. No era mucho el tiempo que



Un manto de nubes cubre la cordillera andina.

El integrar la tripulación de vuelo nos dio la posibilidad de ver la verdadera labor del piloto, del copiloto y del navegante, a su vez la del ingeniero de vuelo, así como también la labor de los master cargo. A todos ellos muchas gracias por su apoyo y su paciencia al permitirnos experimentar la sensación de estar en contacto con la actividad realizada y por mostrarnos las funciones desempeñadas en cada puesto a bordo de la aeronave.

Nuestro arribo a Santiago fue sin problemas. La ciudad pareciera encontrarse dentro de un gran cerco que

disponíamos por lo cual debíamos aprovecharlo al máximo. La ciudad parecía acompañar nuestra marcha con el ritmo que se había impuesto en ella. Dentro de los lugares que visitamos cabe destacar algunos muy famosos como lo es el Palacio de la Moneda, entre otros.

A nuestro regreso el viaje pareció hacerse más largo que a la ida, ya que nos encontrábamos ansiosos de poder estar en nuestros hogares, para así poder contarles a nuestros familiares y amigos la fabulosa experiencia vivida que nunca olvidaremos.

CBO. HRIO. P. RODRIGUEZ.

Bell UH-1H

Cumpliendo con una nueva etapa en lo referente a la renovación de la flota de la F.A.U., el Escuadrón N° 5 de Búsqueda y Rescate ha recibido nuevas máquinas: los Bell UH-1H, las cuales forman parte del escuadrón desde 1998.

Estos helicópteros fueron

varias características particulares tales como corta cable, montacargas, altímetros codificados, GPS, y como dato sumamente interesante, se presentaron recubiertos con una pintura del tipo "RAM", un invento diseñado para absorber y difuminar sobre su superficie la

radiación calórica, dificultando así la guía de armas infrarrojas, siendo a su vez capaz de absorber una buena medida de energía de radar y dada su textura rugosa y opaca también la luz solar.

Las nuevas máquinas se modificaron notablemente la



adquiridos aprovechando una oportunidad brindada por acuerdos con el Ejército de los Estados Unidos, el cual cumple un programa de desmilitarización, donde reduce la flota de helicópteros Bell UH-1H en vuelo.

Este material, apoyado en sus muy buenos antecedentes, fue elegido por personal capacitado de la Fuerza Aérea, enviado con tal motivo. La elección del material fue realizada en el desierto de Arizona, donde aquellas aeronaves que no están en servicio aprovechan el clima sumamente seco que reina en éste páramo; el material de sus flotas se alterna, siendo guardados en Arizona los que no están activados por el momento.

De la adquisición resultaron tres aeronaves para el vuelo y otras tres destinadas a ser utilizadas para proveer de partes a las operativas; estas últimas tienen su estructura interna cortada, seccionada para evitar su utilización para el vuelo.

Los helicópteros fueron inspeccionados en profundidad y puestos a nuevo; poseen

organización de un Escuadrón que crece a diario, gracias al material de vuelo que ha llegado de refuerzo al ya existente, para dar como resultado la capacidad de absorber, como en esta ocasión, todo este material sin alterar su diario accionar.

El Escuadrón N° 5, tiene entre sus misiones, el adiestramiento de esos jóvenes pilotos que llegan allí y reciben una instrucción hasta ahora no conocida por ellos, la de las alas rotatorias.

El Bell UH-1H cumple de esta forma con su misión de helicóptero escuela, en la que a partir de este año será reemplazado por los UH-1H más antiguos que realizarán

también misiones administrativas.

El escuadrón día a día avanza hacia una mejora en la capacitación profesional sus pilotos y técnicos, quienes se han dedicado con todas sus energías para abrirse paso en los nuevos campos que han sumado a las misiones acostumbradas, siendo un ejemplo el vuelo nocturno, sea de Búsqueda y Rescate, Apoyo Cercano o Transporte de Tropas.

A mediano plazo, el artillar de helicópteros, sería el próximo paso, por la cooperación coordinada con el Ejército Nacional exige que estos bien dispuestos UH-1H se utilicen en misiones de apoyo a la tierra, rol que sería importante a la hora de movilizar maquinaria de guerra de emergencia.

Estas nuevas aeronaves, las cuales guiadas por el buen pulso de sus pilotos, enfrentarán con el trabajo que el futuro depare, cumplirán a diario con el apoyo al Ejército Nacional, la BST, Policía Montevideo, Sensores Remotos Bomberos, Búsqueda y Rescate Presidencia de la República, Seguridad el Jagüel y Carrasco, Salud Pública misiones TAMU, y más; todas con el mismo espíritu, el de cumplir la misión.

SGTO.HRIO. JULIO BARDESIO.



"Del Misterioso Origen del Cadete Godoy"

PROLOGO

El sentimiento de inferioridad que experimenta el repetidor es poco conocido por el resto de nuestros camaradas. Repetir el año implica la doble condición de "tablón", genéricamente reconocido de "espía". Por los obligados compañeros de la tanda a la que ahora pertenece, el repetidor debe ser flexible y agarrar su naturaleza de "adoquín", moviéndose en dos frentes afectivos, sobre todo al llegar a segundo año donde deberá entrar en el sorteo por los turnos de cuartelero y no aceptar ser puesto a lado en el primero o en el tercero.

Deben de mostrar en todo momento que son "leales" a la nueva promoción, no tomar mate con los clases, a la vez de cuidarse de ser tildados de "abusador" por sus antiguos compañeros.

En mi caso particular sufrí instantáneamente. No fueron suficientes mis muestras de humildad y adhesión al nuevo grupo ya que cada tanto enviaban al cadete Rosales, apodado "la Piedra" a reprenderme. Lo que era siempre preferible al desprecio psicológico de pasar días sin hablarme o mirarme de reojo moviendo la cabeza como funesta advertencia a lo que me ocurriría cuando la promoción estuviese en Durazno.

Lo positivo de repetidor era el disponer de tiempo, mucho tiempo para estar en la "sala de lectura", llevar un diario personal y anotar bajo su insibilizada óptica la conducta de sus camaradas.

Del misterioso origen del cadete Godoy" tiene la impronta de aquellos años, la tardía "venganza" hacia mis compañeros de ambas tandas, los que pero acepten deportivamente mi

rencorosa veta.

Por otro lado, este ejercicio de distorsionada memoria me permitió recorrer de nuevo los rondines de la E.M.A., sobresaltarme con el sorpresivo vuelo del pájaro aguatero y ver caer la lluvia apenas protegido por el hangar viejo, lugar de fantasmas y apariciones.

Godoy no existe. ¿Quién se comería el examen de un camarada de armas? ¿Quién cultivaría la soledad y el egoísmo sin lamentar, después de treinta años, que no tiene amigos?

Guardo en casa mi viejo portafolios de cadete. Muy de vez en cuando abro sus cubiertas y aspiro el aroma del cuero. Si me concentro lo suficiente vuelvo a sentir la cálida caricia de pasta frola que mi madre escondía entre la ropa recién planchada al término de la licencia. Su azarosa y corta vida incluía un viaje en 7E-1, una posible descubierta por el comandante de la guardia y una condena a ser devorada antes de la media noche entre roperos entreabiertos y cómplices. Todos mis compañeros con la única excepción del cadete Godoy compartieron el sencillo manjar materno.

Pero... ¿qué estoy diciendo? ¿Cómo podría hacerlo si Godoy nunca existió?

Liberado de temores adolescentes de enfrentar una comisión médica que me quite mis alas, ingiero cómodamente mi "Lexotan" y paso a narrar acontecimientos ocurridos treinta y cinco años atrás Escuela Militar de Aeronáutica bajo circunstancias que podrían por lo menos calificarse de inquietantes. Evitaré fechas y nombres que puedan relacionarse con los personajes reales, hoy ocupando

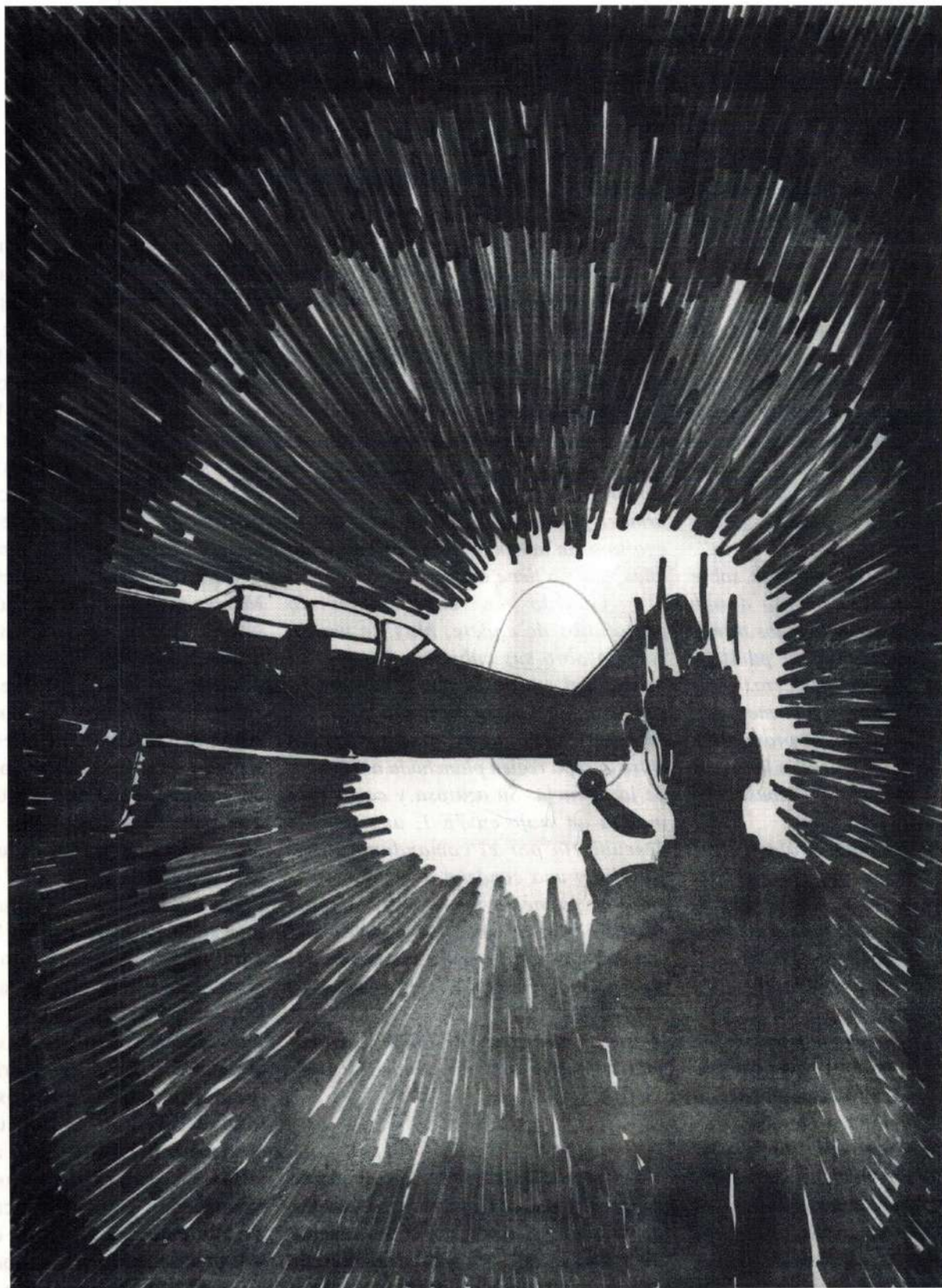
altos cargos, que podrían molestarse y alterar la placidez de mi retiro.

Un día antes de nuestra presentación como noveles aspirantes un acontecimiento ocurrido en la guardia de prevención había alterado la paz del aeródromo "Gral. Artigas". Un cadete de segundo año perdidioso de vacaciones, había sentido extraños ruidos provenientes de la línea de AT-6 mientras cumplía turno de guardia. Venciendo el temor que nos asalta en la soledad de los rondines, Pérez, que así llamaremos al cadete, cargó su Máuser modelo 1911 y se acercó al 333, último "Texan" de la línea. Según sus declaraciones algo blancuzco de regulares dimensiones se movía sobre el pasto. Se aproximó aún más y reconoció -siempre según lo transcripto por el escribiente de servicio, Cbo. de 2° Celestino Bobadilla- un enorme huevo de aspecto gelatinoso que parecía a punto de quebrar su repulsiva cáscara. Hasta aquí en síntesis lo ocurrido.

Pérez fue separado del curso de vuelo e internado en el Hospital Militar, una comisión médica lo declaró posteriormente no apto para el servicio. Del huevo, ni rastros.

Preocupado por las múltiples obligaciones de nuestro primer día, el incidente pasó para nosotros casi inadvertido, en tanto lustrábamos centenares de balas de fusil, alineábamos sillas, camas y roperos mientras entonábamos los primeros cantos del R-21. Fue entonces que reparé en Godoy. O más precisamente en sus zapatos.

El pequeño grupo que conformaba la tanda venía superando exámenes y pruebas hacía ya varias semanas y una incipiente camaradería comenzaba a gestarse. De Godoy sólo recuerdo ese primer día cuando observé que la suela de



"...un enorme huevo de aspecto gelatinoso que parecía a punto de quebrar su repulsiva cáscara..."

Dibujo: Carlos Colman Amaro

sus zapatos dejaban una marca de verde-mucus cuya pestilencia atribuí a algún detritus que Godoy hubiera pisado inadvertidamente. Sin embargo, rastros de esa misma sustancia detecté más tarde detrás de sus orejas. Los zapatos -decían- tenían una conformación anormal. Los talones presionaban el cuero como queriendo salir, en tanto las puntas miraban hacia adentro, lo que provocaba que Godoy caminara con una marcada chuequera que poco tiempo después le ganó el mote de "Caminacheco".

Me adelanto al pensamiento de los lectores en cuanto a relacionar a Godoy con la experiencia vivida por el cadete Pérez, es decir su encuentro con el huevo. No es que sospechara que mi compañero era una criatura extraterrestre, nada de eso, ni certeza de entonces era la misma de hoy: Godoy no provenía de vientre humano, ergo: Godoy era un alienígena. Otras evidencias ratificarían a lo largo de los años este convencimiento.

En tanto los meses pasaban el grupo de aspirantes fue conformando una unidad que no difería en esencia de otras andas. Debo aceptar no obstante cierta tendencia a las artes y a deportes menos violentos que el fútbol. De hecho tuvimos buenos esgrimistas. La plasticidad de esta práctica, casi de ballet y su innegable toque aristocrático nos complacía plenamente. Además permitía competir en lugares cerrados donde el "Old Spice" no era excluyente de una violencia controlada y caballeresca. En una oportunidad, durante el desarrollo del campeonato federal "Agustín Gaminara" en los elegantes salones del Jockey Club, mis camaradas Polo y Tino hasta fueron confundidos con civiles.

Conformábamos un grupo humano del tipo caucásico con dos rubios de ojos azules, uno castaño claro de ojos verdes y Farinello, que tenía un mechón blanco y umaba en pipa. El toque de color lo daba el negro Piñeyrúa que siendo alto y buen nozón no desentonaba y era el lunar xótico de la promoción. Teníamos un conjunto musical, amistades en Pocitos y

nos reuníamos los fines de semana en casa de Fortunatti, donde la bohemia de sus padres, la gran biblioteca y la música, alentaban las discusiones literarias y filosóficas.

En ese contexto socio cultural en que gran parte de la tanda se incluía, Godoy era un perfecto autártico, es decir, se auto abastecía sin necesidad de ese diálogo confidente que fomenta los afectos y la amistad.

Los años me han convertido en un biógrafo de Godoy al punto de conocer minuciosamente su rutina de vida y contrariamente al incidente Roswell del 47, he trabajado sobre un alienígena vivo y no sobre un cadáver.

Ciertos detalles que paso a narrar pudieran afectar la sensibilidad de los lectores, sin embargo, debo hacerlo. Lejos de la intención pornográfica o escatológica, esto es sexo o náusea, estas precisiones resultan imprescindibles para compararlas más tarde con un documento que prueba, irrefutablemente mi teoría.

En primer término la halitosis de Godoy. Aún hoy, cumplidos largamente los cincuenta, al pasar por el Arroyo Pantanoso la imagen de Godoy se proyecta involuntariamente en mi memoria. Porque el mal aliento de Godoy es incalificable.

Seguramente producto de un aparato digestivo acostumbrado a una ingesta espacial que no puedo imaginar, alrededor de Godoy, al igual que en la zona de exclusión de Las Malvinas, sólo los más duros de estómago se atrevieron. Mucho más difícil resultó compartir el mate. Creo que el primero en hacerlo fue el bueno de Piñeyrúa en la Brigada Aérea II, ya oficiales. Las fuertes convulsiones que le atacaron se atribuyeron entonces

A un mareo post vuelo de recobrada de posiciones anormales, pero nosotros sabemos la verdad.

Nunca he sido rencoroso, pero faltaría a la verdad si dijese que apreciaba Godoy. Hoy comprendo que estaba en su naturaleza digestiva el comerse mi examen de geometría analítica que me pasaron Ribas y Fortunatti condenándome a la

repetición de año. De alguna forma eso me permitió conocer una tanda que amaba el olor a linimento. Si bien no fue una experiencia agradable tampoco la exageración de retroceder del Renacimiento al Paleolítico.

Eran buenos muchachos, algo rudos, eso sí, que se reconocían entre ellos con sobrenombres más comunes, tales como Gallego, Cabeza, Bolencio, Piedra, etc., etc., pero después de algunos años me hicieron sentir casi cómodo.

Pienso a veces que quizás Godoy quiso librarse de mi obsesivo control sobre su conducta, dejándome repetidor, si esa fue su intención no lo logró. Llegué a conocer su morfología minuciosamente. Desde sus dientes lobunos y amarillos por donde exhalaba su pestilente hálito, pasando por sus dedos morcillescos y pálidos hasta la conformación de su aparato reproductor que adoptaba la forma de aquellas viejas canillas de agua hoy superadas por los monocomandos. Mi teoría, hoy confirmada por la documentación prometida, es que intaeligencias supraterrrestres crearon a Godoy a imagen y semejanza de los humanos perezo dejaron algunos órganos como simples piezas decorativas. Me explico, la reproducción de estos seres se realizaría a sistemas de nebulización aeróbica, en suma, el aliento de Godoy contendría no sólo la cadena de A.D.N. sino también los nutrientes capaces de perpetuarla especie una vez depositados en terreno fértil. Esto explicaría la curiosa forma en que Godoy dialogaba con nosotros, hablando excesivamente cerca de su interlocutor, al punto de ver minúsculas gotitas de su vaho sulfuroso.

Pero el reto de la tanda parecía no darse cuenta de nada. Farinello, el del mechón, necesitó llegar a la condición de abuelo para hacer este reconocimiento algo tardío, sobre las particularidades de Godoy, pese a que Rocamora, que no era precisamente el intelectual de la tanda, se lo advertía permanentemente.

Fortunatti, aunque incapaz de razonar

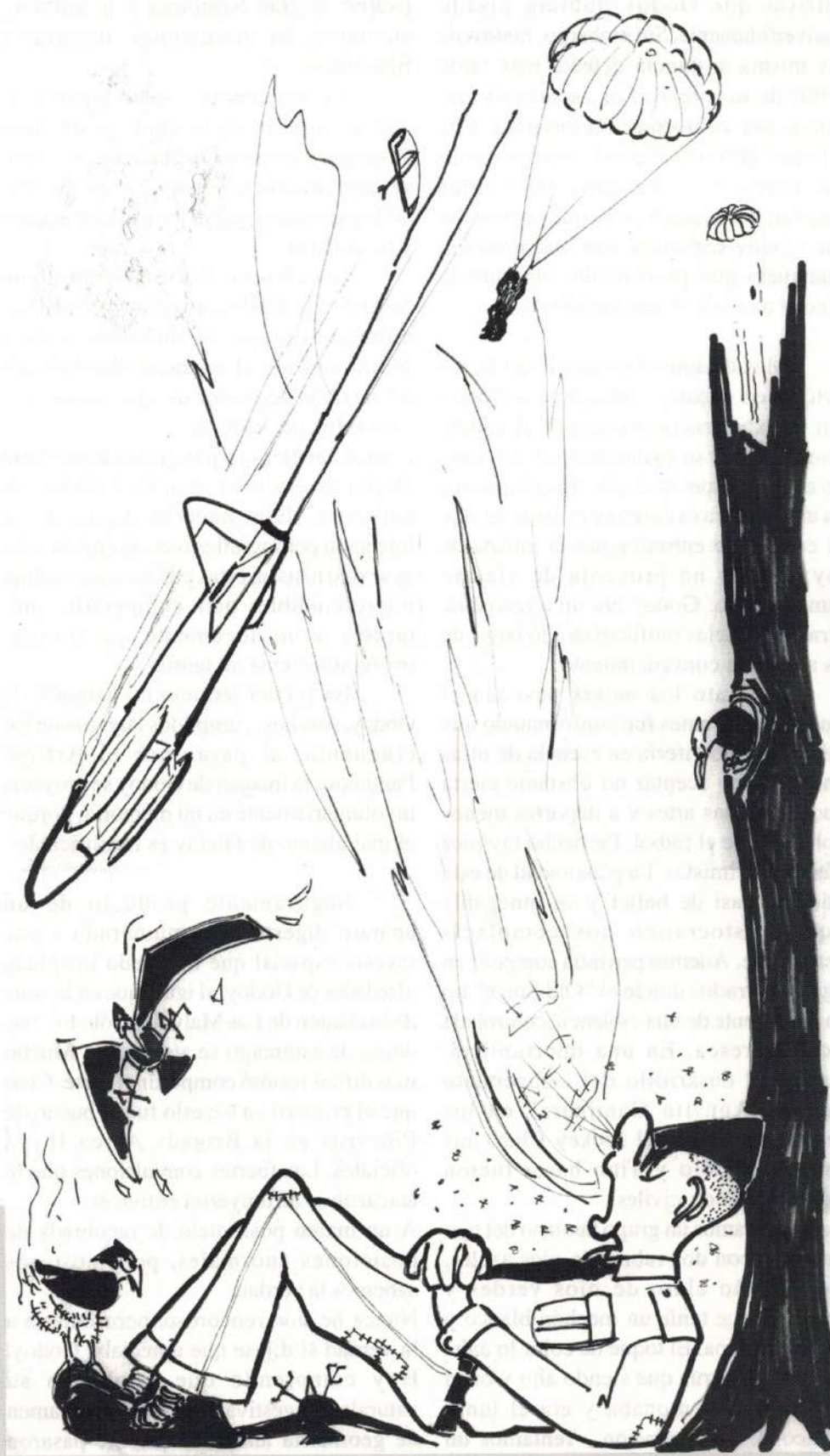
lógicamente por tener el síndrome de Watson o "cerebelo blandus", no limitante para el vuelo, prematuramente se enfrentó a Godoy y su ya abundante secreción salivosa se incrementaba en su presencia.

Colaboracionista por excelencia, Godoy contribuyó desde el principio a mantener la disciplina, piedra angular de nuestra institución. Todos recordamos la "semana del Terror", que yo denominé en mis escritos la "semana espacial", en que la criatura, novel Sgto. de Semana, recolectó más faltas entre sus compañeros de curso que el propio "gordo" Falsione, por entonces Oficial de Semana. Fue la única vez que Otatti perdió su compostura habitual. Otatti, alguna vez denominado "pecho de aire" por la contundencia con que enfrentaba las "balas", recriminó con su aflautada voz la conducta de Godoy.

Pero donde Godoy definitivamente se destacaba era en Educación Física. Este mutante espacial tiene un sistema muscular de fibra única sin inserción esquelética, lo que le confiere una flexibilidad única que aprovechaban los "caverna" de la época para ponerlo como ejemplo al frente de sus clases. Godoy nunca faltaba Impeturbable al nuevo mote que le adjudicamos de "Voligoma", se estiraba como chicle y recibía, modesto, las palabras de elogio del mayor Henèbralo, apodado "el Gusto" por la insistencia en hacernos sentir el placer por mortificantes clases a las que concurría con una elegante y gruesa capa en tanto nosotros temblábamos con nuestros equipos buzo.

"No puede asegurarse que el aliento de Godoy fuera la causa de inexplicables accidentes... pero..."

Dibujo: Carlos Colman Amaro



"El Gusto" y "la Morsa" amaban a Godoy que nunca faltaba con la excusa del vuelo. Genéticamente preparado por travesías espaciales no se destacó con el dominio de la AT-6, seguramente para despistar su condición de alienígena. Una detallada numeración de las manifestaciones extraordinarias de Godoy podrán ser leídas en el suplemento de la Biblioteca "Gral. Artigas" del Centro Militar bajo el título "Mi vida con un mutante" que describí a lo largo de treinta años de existencia militar compartida. Un anexo del Prof. Dr. Plinio Clavazzi sobre "la talitosis vómica en extraterrestres" completa este estudio al que he dedicado buena parte de mi existencia. Si los amables lectores han llegado hasta aquí es justo que comente el más extraordinario de los acontecimientos que en haberlo buscado me tuvieron, otra vez, como protagonista.

Recordarán que Farinello, el del mechón blanco, hoy retirado y con un tinte rojizo que lo hizo desaparecer, resultó ser el único con quien Godoy tuvo mayor intimidad. Se les veía juntos en estudio libre, en la pista de atletismo, en el casino de cadetes y lado a lado en el comedor. En defensa de Farinello debo decir que Godoy ejercía sobre él una atracción hipnótica, no es posible permanecer tanto tiempo sin unas buenas bocanadas de aire fresco. Una hipótesis a la que no me afilio es que el fuerte aroma del tabaco inglés de Farinello anulara aquella pestilencia.

Lo cierto es que la relación se mantuvo aún en Durazno. Para entonces Farinello, coquetón, había agregado a su look personal un elegante mostacho rubio-blanco que combinaba con el mechón.

Hasta aquí los hechos. No está en mi ánimo arriesgar suposiciones, aunque dispongo de elementos para hacerlas, que comprometerían al Consejo Editor de esta revista y mucho menos exponerme a una censura.

Godoy siguió su camino. Cultivó la amistad de superiores cuyos coeficientes intelectuales sirvieron a sus propósitos evaluativos de la raza humana, viajó mucho y mantuvo una discreta distancia con el resto de sus compañeros, a los que no dejaba de ver cada diez años.

Farinello, excelente profesional, dejó de escribir manuales de Estado Mayor seis meses antes de retirarse para dedicarse a su vocación primigenia, el vuelo, tan penosamente abandonado por sus obligaciones académicas. Su aspecto físico al parecer seguía las alternativas de su ingesta, seis meses gordo, seis meses delgado.

Yo me retiré tempranamente y estuve a punto de dar por finalizado mi largo y obsesivo estudio sobre el mutante. Permanecí no obstante muy ligado al Hospital Militar, mis cálculos renales y mis frecuentes pesadillas me hacen un

visitante habitual de las policlínicas urológica y psiquiátrica.

Un día, próximo al mediodía, contento con mis pastillas de "Noptril" en mis bolsillos me dirigía en mi auto por 8 de Octubre hacia Centenario. La mañana luminosa y la perspectiva de un sueño asegurado me hacían sentir positivo y optimista.

Un cadete de la EMA esperaba el ómnibus que lo llevara de regreso. La gorra blanca, el uniforme azul, el clásico y utilitario portafolios eran inconfundibles. Aproximé el auto a la parada. Distráido mirando las revistas del quiosco no advertí mi presencia. Bajé el vidrio y adoptando una pose de veterano "piola" llamé su atención dispuesto a llevarlo por lo menos unas cuadas "Cadete!"-le dije sonriente-Lentamente giró su cabeza y la acercó a la ventanilla. Una mueca que en nada parecía una sonrisa se agrietó en su boca amarillenta. Una emanación fétida me llevó al borde del desmayo. Desde la profundidad de sus ojos acuosos un Godoy adolescente reconocía, como Moriarty a Holmes, a su persistente y tenaz enemigo.

Pero lo más horrible del encuentro fue advertir, al quitarse su gorra, un mechón blanco que caía desmañado sobre su angosta frente.

CNEL.(AV.) ELBIO FIRPO
NOVIEMBRE 98.

Antonio R. Araujo

Fotografía profesional

Piedras 731 -

Dando Canelones

Tel: 292 3074



A Cruzar la Cordillera, Nos Espera el 10° Salón

Con las expectativas de siempre, con las ganas de acercarnos a lo último de la tecnología aeronáutica y sus aplicaciones, con deseos de reencontrarnos con amigos, nuevamente pusimos en nuestro equipaje algunas ropas y bastantes tambores de celuloide para poder registrar algunos instantes de la mayor fiesta del aire sudamericana a la que nos han convocado nuestros hermanos chilenos.

Quizás aportar más datos específicos sobre la feria redundaría con lo ya publicado en crónicas como las de "REVISTA AEREA" (marzo de 1998) o "AERONOTICIAS" (en su número 31 de agosto de 1998), cuyos artículos reflejan autorizadas opiniones desde el punto de vista técnico y comercial. Sin embargo creemos que cuando este tipo de acontecimiento nos involucra por la atención que concita, nunca se cierra la posibilidad de poder seguir escribiendo algunos apuntes sobre el mismo.

LOS DETALLES.

-En principio resulta más que satisfactorio que podamos tener en Sudamérica la posibilidad de conocer a lo más destacado del mundo aeronáutico, y eso no es poca cosa.

-Creemos haber percatado en algunos aspectos un repunte en cuanto a los expositores de la feria del año 96, aunque quizás nunca se pueda superar siempre en todos los aspectos, aún así confiamos en la propuesta de la política impuesta por FIDAE.

-Resulta digno de destacar que la Fuerza Aérea Uruguaya participó con la

delegación de Oficiales más numerosa que estuvieron presentes en la FIDAE 98, dando la oportunidad de que se pudiera presenciar lo más novedoso de interés profesional aeronáutico.

-En la programación de conferencias dictadas en los distintos auditorios que propone FIDAE, la FAU expuso dos temas de singular interés relacionados uno con la CRIDOVNI en aporte para la formación de la comisión de objetos voladores no identificados de Chile y otro con la integración de Uruguay en el sistema COSPAS/SARSAT.

-Pese a la grave "crisis asiática" de la cual casi no se percibieron coletazos para FIDAE 98, el evento se presentó sí como plataforma de lanzamiento a su vez de un evento que promete para el año 2000 un salto comparativo que desde ya nos prepara para poder alcanzar el suceso de cumplir 20 años desde su primera edición. La propuesta de traspasar el portal de un nuevo milenio en la expo aeronáutica es altamente provocativa para los organizadores, los expositores y los profesionales del medio.

-Los números de FIDAE han crecido respecto a la pasada feria: 13 aviones en muestra, 366 expositores y medio centenar de países presentando según su Director Ejecutivo el Coronel (A) Ricardo Klima- en una relación de 75% de productos civiles y comerciales y un 25% en el rubro defensa.

-De la férrea disputa por conquistar la demanda manifiesta por Chile de unos 80 aviones de combate, por parte de las empresas líderes, todos nos vimos favorecidos ya que el Saab 39 Gripen, Mirage 2000 - 3 y los F - 16 Falcon y el A-18 Hornet pusieron toda la carne en el asador en cada una de sus presentaciones lo que fue disfrutado por todos, especialmente observado con severidad por los interesados en la compra.

-Asimismo todos los días la publicación oficial de la Feria "SHOW NEWS" de AVIATION WEEK no informaba de logros y récords que se daban en el evento, además de destacar las distintas relaciones de carácter comercial y empresarial entre las que resaltaron las mantenidas por ENAER, CASA



Dassault Aviation montó este impresionante simulador del Mirage 2000-5.



Los SS.OO. de la E.M.A. Tte.1º(Av.) A. Medeiro, R. Aquines, W. Radío y A. Sosa frente a un A-10 Thunderbolt de la USAF.

CONCLUSIONES.

_ Luego de lo visto, y brevemente apuntado en estas líneas, creemos que hemos aprovechado la importante oportunidad de asistir al evento aeronáutico de mayor importancia en Sudamérica.

_ Resulta favorable que el comando de la Fuerza Aérea Uruguaya otorgue la oportunidad a su personal, para que presencie este despliegue de tecnología y novedades, ya que alienta al esfuerzo y a la capacitación para el manejo de la tecnología y el intercambio de conocimientos.

_ Apostamos a que la política de superación de FIDAE nos reserve grandes sorpresas para el

2000, y desde ya la invitación nos ha ilusionado.

Como dije hace dos años al concluir la nota sobre el 9º Salón: las excusas para ir a Chile son muchísimas. FIDAE 2000 ahora es una más.

Tte. 1º (Av.) Alvaro M. Sosa Farías.

MBRAER.

LOS ENCUENTROS.

-Disfrutando de nuestra recorrida por los distintos pabellones, distraídos por tanto para ver, sin querer chocamos con una persona que circulaba en sentido contrario al nuestro. Al dirigirle la mirada para presentarle nuestras excusas por la torpeza cometida descubrimos bajo la alisería de un hermoso sombrero con el logo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la distinguida figura del excelente amigo Sergio Barriga Preft (presidente de esa entidad y corresponsal de Revista Aérea y de publicaciones del ámbito, así como un exquisito investigador de la historia aeronáutica). La sonrisa afable y su manoseo fueron una gratificante oportunidad para encontrar, entre tanto bullicio efímero, un instante de acogida familiar.

Otro momento de congratulación fue el que el autor vivió al pasar por el stand donde exponía un patrocinador de ALAS. Allí, el encuentro con la Sra. Carmen Alvarado (Gerente Administrativo de URBOMECA SUD. AMÉRICA S.A.) resultó muy agradable. Las atenciones del

Staff de TURBOMECA responden a la política que la empresa imprime en cada una de sus propuestas dejando ver que la calidad humana de sus ejecutivos, como la demostrada por la Sra. Alvarado son un atributo principal que acompaña el liderazgo de sus productos.



Dos épocas, dos conceptos, un mismo espíritu.

Tecnología STEALTH para Aeronaves Furtivas

La tecnología "Stealth" no es una idea del presente, es algo que se ha estado usando por largo tiempo, en realidad por milenios, la naturaleza usa el concepto al colorear insectos y animales para confundirlos con el entorno a la vista de los predadores. El ser humano hace siglos que lo practica y probablemente haya comenzado copiando a la naturaleza.

En el ámbito aeronáutico la tecnología "Stealth" comenzó a aplicarse poco después del año 1990, los alemanes trabajaron, en la primera guerra mundial, creando aviones con alas, fuselaje y empenaje transparente. La oficina Austro-Húngara de Servicios Aéreos, en 1912, voló un monoplano "Etrich Taube" cuya estructura estaba cubierta con un material transparente llamado "Emaillit", el cual derivó al celuloide, este avión logró volar una distancia de 900 pies sin ser detectado por persona alguna.

En 1935 los soviéticos experimentaron con un material de nombre "rodoid"; fue aplicado sobre un Yakovlev Air-4, cuya estructura interna fue pintada con un color blanco brillante; este modelo no obtuvo gran éxito dado el ruido excesivo de su motor.

Otro intento alemán consistió en utilizar tecnología anti-radar, probablemente el primer intento de la historia, solo que fue aplicada en un submarino en vez de en un aeroplano, este material se usó para recubrir los snorkels de los u-boats.

Los Estados Unidos de Norte América probaron esta tecnología en la segunda guerra mundial, concentrándose en reducir la posibilidad de que un avión fuese detectado por los radares enemigos; para ello usaron un material cuyo nombre era "Mx-410"; fue relativamente efectivo pero resultó excesivamente pesado para los aeroplanos.

En nuestro presente gran variedad de métodos son usados para aplicar la tecnología

"Stealth" en vehículos militares. No es posible lograr la característica de furtivo utilizando un solo método, el diseñador debe concentrarse en reducir no solo la firma - radar de avión, sino también la infra - roja, la visual y la acústica, siendo que además es muy útil usar métodos pasivos y activos de contra medidas electrónicas (ECM).

ANTI-RADAR.

En la guerra moderna el radar es uno de los instrumentos más útiles para el control del combate; por esto la reducción de la firma - radar del aeroplano es uno de los factores más importante en la Tecnología "Stealth".

El primer y más importante paso al intentar reducir la señal radar de un avión es reducir la RCS o Radar Cross Section; el hecho es que si un avión tiene pequeña RCS reflejará poca señal de radar, es muy importante para un pájaro furtivo ya que determinara el punto

RCS. Esta RCS varía con el ángulo con que incide la señal de radar en el avión y también hace con la longitud de onda emitida por radar. Uno de los métodos básicos para reducirla es rediseñar la estructura externa del avión, los ángulos rectos, las entradas de aire al motor y el largo del avión contribuyen a devolver la señal; el aparato "Stealth" debe tener superficies curvas y ángulos suaves, de utilizar, por otro lado, materiales creados especialmente para disipar o absorber la señal recibida; también debe enmascarar su propia antena de radar, dado que esta es muy buena espejo para las longitudes de onda con las que trabaja y afines, así es que el radaromó cobertura de la antena es capaz de absorber todas las frecuencias excepto la exacta del sistema propio.

ASTE INVISIBLE.

Otro factor a reducir es la detección visual. Este esfuerzo se concentra en reducir la observabilidad a corta o larga distancia.

Utilizando el camuflaje correcto se puede lograr confundir bastante bien el avión con el terreno incluso las insignias son de tamaño reducido y su color acostumbra a ser gris o negro.

Pero este empeño puede comenzarse desde el diseño básico logrando un perfil bajo, la carlinga e integrando el fuselaje las alas y los motores en una estructura única de curvas suaves.

También es posible utilizar una pintura originada en los EEUU, que reduce la señal infrarroja y la visual, utilizando pinturas de textura rugosa y combinando pigmentos especiales difusores de la luz del sol.

Existen, por otro lado, esquemas de camuflaje diseñados para la noche o para condiciones climáticas adversas, vuelven a la nave difícil de ver o de señalizar por parte



Observe la continuidad del diseño, todo unido por líneas de suave curva.

donde será detectado o si directamente no lo será.

El análisis de la RCS se hace a base de una esfera que refleja la misma señal que el avión en estudio. El tamaño de esta esfera es una medida directa de las cualidades de la

istemas de detección intensificadores umínicos tales como los telescopios Starlight, gafas de visión nocturna o flir (Forward – looking infrared light).

Es necesario hacer lo propio con la luz eflejada en la cabina y en la carlinga, por eso se usan láminas polarizadas adhesivas. Un aliante es el F – 16 E, por ejemplo.

Las estelas y humos de los motores son otro factor negativo en la detección. En el presente el problema del humo se ha eliminado prácticamente logrando una mejor eficacia en la quema de combustible. Pero las estelas no son fáciles de eliminar; éstos son los tipos de estelas que existen:

Aerodinámica: la presión se produce en determinadas partes del avión, la temperatura baja, el agua se condensa y se forma la estela.

Convección: El aire caliente del motor se enfría bruscamente al mezclarse con el aire frío del medio ambiente, se condensa el agua y se forma la estela, esta se forma en el exterior del motor de escape.

Escapes de motor: todo el aire que sale del motor de escape inmediatamente cuando se eleva sobre los 30.000 pies formando así una gran estela. La Fuerza Aérea Norteamericana dice haber solucionado este problema, pero los detalles al respecto no se han hecho públicos.

OBSTRUYENDO TU VISION.

La instalación de los motores también es importante para reducir la detectabilidad de un avión. Muchas maquinas voladoras necesitan de un gran volumen de aire para poder funcionar, por lo cual utilizan grandes toberas de escape.

Otro problema son los álabes de los compresores, los cuales tal como un rotor de

helicóptero devuelven un rebote casi como si fuesen un disco sólido sin huecos.

Las consecuencias se ven muy disminuidas colocando los motores dentro del fuselaje o alas. Con entradas de aire conformacionales, ductos curvos o con baffles aerodinámicos en el acceso se logran ocultar los compresores de la vista – radar del enemigo. Estos baffles son secciones alares que obstruyen la vista directa pero no el acceso del aire.

En las aeronaves viejas se puede colocar un pitot u objeto aerodinámico en la entrada de aire del motor que obstruya al radar pero no al aire, además, y generalmente se encuentra fabricado en materiales absorbentes de las ondas de radar.

También se puede colocar una pantalla de red que deje pasar el aire pero absorba las longitudes de onda usadas comúnmente

por los radares. Ese mismo sistema usado en las puertas de los microondas, estas redes detienen ciertas longitudes de onda pero dejan pasar la luz.

Los motores, a su vez, son una fuente primaria de emisiones infra – rojas y esta señal

debe ser eliminada o enmascarada si un avión desea ser furtivo.

El aire frío de la sección fan de un turbofan puede ser mezclado con el aire caliente del escape, reduciendo así la firma calórica. Existen también válvulas llamadas Bypass encargadas de esta misión. Difusores tipo baffles son usados para reducir la temperatura de escape de los motores e incluso, como en el Ah – 64 Apache, funcionan como señuelos, de manera tal que si un misil con guía infra – roja se esclaviza al motor este explote en los baffles y no en el mismo motor. Por otro lado estos baffles también son usados para dirigir el flujo de aire caliente de manera tal de enmascararlos



Los gases de escape son enfriados por esa estructura plana posterior al motor y luego se proyectan hacia abajo.

a la vista del enemigo, ya sea dirigiéndolo hacia el rotor o hacia la cola y abajo.

Se puede ser más agresivo en el intento de reducir la señal infra – roja: uno de los métodos es la utilización de unos dispositivos llamados Jammers, encargados de confundir o trabar las recepciones infra – rojas,



FRENTOL LTDA.

(CORCHS Y CIA.)

CEMENTO IMPERMEABILIZANTE DE OPTIMA CALIDAD, ESPECIAL PARA FRENTES, MUROS Y

AZOTEAS.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE LUBRICANTES INDUSTRIALES Y AUTOMOTRICES



Santiago Sierra 3243/45 - Tel-Fax: 215 1919 - Ancel (099) 695709

principalmente la de los misiles de guía calórica, este sistema logra hacer creer al misil que está fuera de curso y ha perdido el blanco.

Hoy día los sistemas de guía infra-roja se centran sobre los gases de escape porque la eliminación del calor generado por el motor está en un estado muy avanzado; para lograrlo se colocan láminas de oro y plata terminadas a espejo cuyo objetivo es reflejar dicha radiación. Materiales de alta densidad son colocados dentro del contenedor del motor llenando todas las cavidades para absorber la radiación infra-roja y la energía que radar que halla ingresado. Materiales cerámicos que recubren el exterior del contenedor disipan a su vez y preservan los materiales de la corrosión y demás.

Lamentablemente la detección, búsqueda y guía por infra-rojo está muy avanzada. Los sensores usados en cazas de combate pueden detectar la radiación de un cigarro a 50 millas de distancia. Estos sensores también han sido colocados en satélites orbitales. Pero por suerte este tipo de detección puede ser engañada con flares, que son puntos

muy calientes lanzables desde la aeronave, o simplemente por las condiciones climatológicas. Es más, los ingleses han inventado un humo opaco a los infrarrojos.

• Para silenciar los motores se acostumbra colocar una capa de material compuesto en forma de sándwich con estructuras piramidales en el interior del contenedor del motor y en el pos-quemador. También son usados baffles como silenciadores auxiliares. Muchos diseñadores mezclan estas características, como en el caso del Mil Mi-28 Havoc, los baffles en los escapes de los motores funcionan como señuelos infra-rojos, absorbentes y disipadores del calor, guías de gases de escape y como reductores del ruido interno.

Sucede también que los sistemas de aviónica emiten señales de radio desde su misma estructura, desde los circuitos y el cableado. Estos efectos son producidos y casi eliminados colocando un escudo interno en el avión formado por compuestos absorbentes que incluso son capaces de proteger a ésta aviónica de un pulso magnético y/o eléctrico resultante de una explosión.

Como habrán visto la tecnología "Stealth" se ha disgregado en múltiples ramificaciones, cada cual dedicada a una pequeña fracción de los sistemas y en su conjunto hacen de un avión furtivo una máquina increíble, casi de ciencia-ficción.

REVIENTA FURTIVOS.

Considerando esto y el hecho de que los pájaros furtivos vuelan severamente al ras del suelo, donde el "rebote de suelo" absorbe su débil señal uno puede pensar que estos aviones son inalcanzables.

Pues no, hecha la ley, hecha la trampa. El nuevo Advanced Air-to-air Missile (AAAMRAM) de la US NAVY lleva a bordo un analizador del "rebote del suelo" y sensores especiales, al parecer es capaz de detectar a los aviones "Stealth" a baja cota.

Los Rusos han diseñado un micro procesador para sus radares capaz de visualizar el

rebote del terreno. Y en el intento de capturar los aviones "Stealth" estos ingeniosos técnicos han reactivado sus viejos radares, a los que la tecnología "Stealth", en su desarrollo, desatendió.

Existen también sensores de imagen infra-roja de nueva generación, las cuales detectan zonas frías o cálidas en cualquier tipo de blanco. Llamado Tis (Thermal Image Sensor) es capaz de ver a través de la noche humo, niebla, lluvia o bruma, y no es afectado por la radiación del suelo a baja intensidad.

Se puede utilizar en la caza un sistema llamado radar biestático. Esto se basa en utilizar varios receptores distantes entre sí para percibir el retorno radar. Estos receptores pueden estar ubicados en tierra, barcos o aviones.

Otro dispositivo es el espectrómetro laser/gas, puede detectar los gases de escape de un avión furtivo utilizando la tecnología de los espectrómetros láser.

También existen radares de apertura total, el cual consiste en un radar mucho más avanzado que el radar Doppler, éste radar es capaz de emitir en toda la banda de emisiones utilizada. Son también llamados Omni-Frecuencias.

Luego de absorber toda la información sólo podemos sacar como conclusión que la tecnología humana ha llegado a límites insospechados que rozan lo increíble, el avión se ha convertido en un conjunto de sistemas sumamente complejos que pasan las miles de piezas individuales; por lo tanto no es de extrañar que el proyecto Norteamericano del bombardero furtivo B-2 halla costado dos mil millones de dólares por la creación de dos prototipos. Siendo este ejemplo entre tantos.

Pues bien, soñemos con el futuro, pero no olvidemos el presente.

Esta información ha sido extraída principalmente de la obra del autor norteamericano J. Jones, "Stealth technology: the art of black magic", y de otras publicaciones variadas de aparición periódica.



Este F-16 muestra una lámina polarizada en su carlinga.



Nótese como el ala se une al fuselaje en una prolongada raíz que genera un perfil continuo, sin ángulos pronunciados.

Las Alas del Arte Uruguayo en América

El pasado 9 de Noviembre se llevó a cabo en el Aeropuerto Internacional de Carrasco una muestra de pintura en conmemoración del 25° Aniversario de la C.L.A.C. (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil).

Las obras allí expuestas participaban de un concurso en el cual la más destacada de todas representaría a nuestro país ante el jurado encargado de dictaminar el primer puesto a la mejor obra latinoamericana. Como ya dijimos es un concurso Internacional bajo el título "La Aviación Civil Latinoamericana" a celebrarse en la ciudad de Méjico entre los días 13 y 14 de diciembre del presente año. Cabe destacar que en este evento participan 21 Estados miembros de la C.L.A.C. y las bases son las que a continuación se detallan:

Tema: La Aviación Civil Latinoamericana.

Técnica : Acuarela, Acrílico, Óleo, Pastel, Grabado.

Tamaño : Ancho/ Largo mínimo 45 cm, máximo 1 mt.

(dentro de los márgenes anteriores, las combinaciones son opcionales).

Es sin duda, este evento, un claro ejemplo de que la aviación civil en nuestro país se encuentra al tanto y compite en múltiples aspectos con la de otros países, alentando a su vez a los artistas uruguayos a redescubrir los valores nacionales en lo que al tema aeronáutico refiere. No obstante nos resulta imposible obviar la constante evolución que la aviación civil de la República Oriental de Uruguay ha mostrado al correr de los últimos años, todo en base al esfuerzo y la dedicación personal de sus integrantes.

Sinceramente nos sentimos orgullosos al saber que nuestras autoridades en lo referente a esta rama del poder aeroespacial de la Nación no descansan en la búsqueda de la superación.

1er. PREMIO
"COMO PALOMA"
Joaquín Aroztegui.

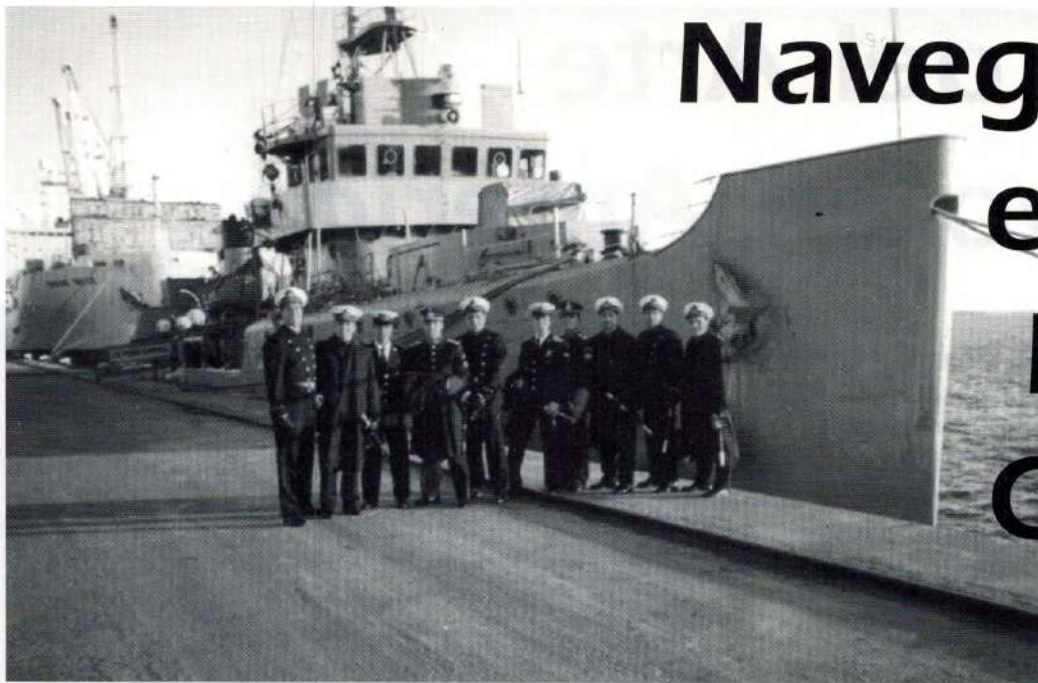


2do. PREMIO.
"EL VUELO"
Mario Meneghin

3er. PREMIO.
OBRA : "ASCENCION"
AUTOR : Eduardo de Lapuente

4to. PREMIO.
OBRA: "EN EL ESPACIO"
AUTOR: Roberto Cadenas.

5to. PREMIO.
OBRA: "AEROPUERTO VIRTUAL"
AUTOR : Elsa Salinas



Navegación en el Pedro Campbell

El día 28 de Junio una delegación del Cuerpo de Alumnos de la E.M.A. y otra de la E.M. fueron invitadas a realizar un viaje de camaradería con la Escuela Naval navegando por aguas jurisdiccionales.

Era la primera vez que esta delegación participaría en las tareas de instrucción a los cadetes de la ESNAL. y justamente en el medio en que van a desempeñar sus funciones como oficiales de la Armada Nacional.

Partimos del Puerto de Montevideo a bordo del buque ROU Pedro Campbell 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 ameno grupo.

Cabe destacar que el primer día de la navegación fuimos recibidos en su despacho por el Comandante de buque, el cual nos dio la bienvenida y se puso a la disposición ante cualquier inquietud que tuviéramos.

Desde el primer día nos enseñaron las actividades que realizaríamos: evacuación del buque en caso de incidentes, lucha contra incendio, tiro con cañón de 40 mm,

concurrimos a clases impartidas por Señores Oficiales sobre características generales del buque, armamento y maniobras de rescate. La primera navegación desde Montevideo hasta las 200 millas del Río de la Plata duró aproximadamente 2 días. En la misma nos acostumbramos muy bien a ese estilo de vida tan peculiar. Quedamos sorprendidos por el profesionalismo con el cual trabajan las tripulaciones de estos barcos y el espíritu de cuerpo que los unen.

La segunda navegación fue hasta Punta del Este en la cual realizamos una maniobra de fondeo y pudimos navegar en una lancha Zodiac. La estadía en Punta del Este fue corta pero grata y amena. De ahí nos dirigimos por el río Uruguay hacia Nueva Palmira en una navegación cuya duración fue de un día. 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 y sobre la dura tarea de estas tripulaciones que en muchos viajes permanecen muy lejos de sus familias.

Al llegar al puerto de Nueva Palmira la ESNAL. había preparado un recorrido en ómnibus por la ciudad en el cual visitamos

el Museo de Arqueología, conocimos la ciudad y su gente, y nos dirigimos hacia la playa de la Agraciada en donde la Treinta y Tres Orientales realizaron un glorioso desembarco.

Luego de finalizar el paseo nos dirigimos a pie a la ciudad en donde la confraternidad y camaradería dio lugar para sana diversión con los habitantes de la zona, después disfrutamos un partido de fútbol y una noche de camaradería en un restaurant. Retornamos a Montevideo en un día de navegación, deseando reencontrarnos con nuestras familias y contarles experiencias que jamás se nos hubieran ocurrido en nuestra vida.

Llegamos el 4 de Julio al Puerto de Montevideo sintiendo una cálida sensación: la alegría de ver a nuestros familiares que felices nos esperaban y la tristeza de dejar a camaradas que durante 7 días habían compartido interesantes vivencias, formando un grupo de amigos perdurable en el tiempo y un bagaje de experiencias invalorable.

CAD. 2º SERGIO RODRIGUEZ.

EN PLUNA
HEMOS CAMBIADO
CON UN UNICO
OBJETIVO.
ATENDER MEJOR
A NUESTRO PRINCIPAL
DESTINO:
NUESTROS PASAJEROS.



La renovación de nuestra imagen corporativa y el reacondicionamiento total del interior de la flota, reflejan los cambios que estamos orientando.



Nuestros pasajeros disfrutan de mayor comodidad y servicio de a bordo personalizado.



La tarjeta de millaje Smiles lo acerca a todo el mundo. Usted acumulará millas para el destino que prefiera en todas las líneas aéreas y empresas asociadas al Programa.



La reconocida calidad de nuestros planes de mantenimiento, sumada a la experiencia y excelencia de Varig, nos han llevado a ser uno de los más importantes centros en esta área del Grupo en Latinoamérica.



Gorlero 540 - Tel:43472
Punta del Este - Uruguay

Antílope - Napa - Novuk - Gamuza - Tejidos en lana - Exclusividades

Cuestión de Orientación

Nunca dejo de asombrarme (a medida que transcurren los años) de la gran capacidad imaginativa que posee ese ser tan especial, que muchos insisten en llamar cadete y más aún, cuando vive bajo un entorno de presión mayor al ya acostumbrado microclima de la añorada EMA.

Los hechos que a continuación se relatan tuvieron lugar en un agradable, pero particularmente nublado día de diciembre de algún año, hace no mucho tiempo.

El sol, por lo común imponente disco radiante -rojizo, se dejaba tímidamente ver entre las diferentes capas de nubes caprichosamente ordenadas en cascadas multicolores como bellas y precisas pinceladas de excelso pintor.

Poco a poco aquella extraña visión iba tornándose en un hermoso amanecer (paisaje digno de ser vivido) pero que sólo era disfrutado por aquellos que, seguramente, estaban todavía tiritando de frío en sus puestos de guardia alrededor de la pista, o en el mejor de los casos, alrededor del campamento, o por nosotros, quienes éramos los que estábamos aguardando por la "meteo" para poder cumplir un vuelo.

Este campamento se trataba ni más ni menos que el de las maniobras de fin de año del Cuerpo de Cadetes de la EMA. Ese año se estaban realizando en La Carolina (en aquel momento) polígono de tiro del grupo de aviación N°2 (Caza) ubicado a orillas del Río Negro, departamento de Durazno.

Desde hacía buen tiempo se venía "barajando", la idea y finalmente, con toda nuestra aprobación, (aunque difícilmente alguien nos hubiera consultado), la decisión fue tomada: los T-41 serían llevados a La Carolina, para que los cadetes de segundo año pudieran realizar los vuelos al Norte del país y de esta manera completar la fase de la navegación.

Aquí es donde "nosotros" los protagonistas, entramos triunfantes en escena, cual ejército victorioso en la Roma conquistada. Ese "nosotros" comprendía a dos compañeros y a mí, y por su puesto, al Piloto Instructor, con quien haríamos la navegación.

Aquella mañana estaba previsto que el Cuerpo de Alumnos realizara una corrida con equipo completo, con todo lo que ello presupone. Nos había llegado cierta información de inteligencia (hurtada de alguna conversación entre oficiales al mando que no debió ser

escuchada) que nos venía muy bien para, por lo menos saber con antemano, el "suplicio" al que seríamos expuestos al día siguiente. Por lo que inmediatamente pusimos manos a la obra y carta 1/ 50.000 mediante, dedujimos luego los precisos cálculos, que la horrible tortura que tendríamos soportar a largo de unos interminables ochenta kilómetros.

Fue precisamente esa misma tarde, luego de toda la serie de afinadas cuentas que nos llegó la noticia inesperada como increíble noticia: deberíamos cumplir, a la mañana siguiente, la navegación al norte del país.

¡Como sería nuestra angustia y opresión por la tan temida corrida que, a pesar de ser por fin los "Unos" en las maniobras, (lo cual significaba que no tendríamos cadetes de año superior que nos vigilaran), ni nos acordamos del simple y hermoso hecho del vuelo, de aquello que por algún lugar del casino de cada rezaba... "más lejos de la maldad los hombres y más cerca de la bondad de Dios", de sentirnos por unas horas más livianos que el aire de ver paisajes desde una perspectiva adorada por todos, de que algo sentimos por nuestra profesión, que conoceríamos aeródromos nuevos, tampoco siquiera por las horas de vuelo con

nos demandaría la navegación, lo cual engrosaría nuestro libro personal, sino que simplemente y al unísono exclamamos con un grito de alegría desgarradora: "!!!NOS SALVAMOS DE LA CORRIDA ¡!!"

De ahí en más, la vida nos cambió radicalmente. Estuvimos toda la tarde y noche contentos, gastábamos bromas permanentemente a nuestros compañeros referente al tipo de calzado que llevaríamos al vuelo, debido a las ampollas que nos provocarían tantas horas de estar sentados en el interior del avión y cansados de ver hermosos panoramas, golpeábamos sus hombros disfrazando en nuestros rostros caras de lamento al tiempo que decíamos: "Muchachos ..., la planilla es la planilla, lamentamos no poder acompañarlos mañana". Demás esta decir que recibíamos con respuesta toda suerte de palabrotas entre dientes mientras veíamos como el color de sus caras tornaba-alarmanamente-al rojo intenso.

La navegación sería, a saber: La Carolina, San Gregorio de Polanco, Vichadero, Rivera y -luego del reabastecimiento- regreso por los mismos puntos.

Aguardamos a nuestro instructor con los dedos cruzados al pie del avión, quien luego de la cuarta inspección sucesiva que pasábamos, apareció con un conjunto de hojas en abanico, que al juzgar por su explicación se trataban de metares, claros, taftes,

pronósticos y algunas otras cosas que nosotros todavía no comprendíamos en un cien por ciento.

Después del briefing meteorológico, despegamos con la conciencia tranquila que seríamos los únicos sobrevivientes a la "pesadilla" con equipo completo. Hasta ese momento pensábamos en la pesadilla equivocada.

Enseguida comenzamos a visualizar el campamento y a nuestros compañeros aprestándose para la corrida; los compadecimos. Más allá, la grandeza del Río Negro con sus interminables idas y venidas, entrantes juguetonas de las encrespadas aguas en tierra firme. Todo esto nos entretuvo hasta llegar a San Gregorio de Polanco, balneario con costas al Río Negro, vastas zonas de camping, con todo tipo de facilidades, canchas deportivas, locales para reuniones sociales, amplios parrilleros, los cuales ya para esa época del año, rebozaban de gente, bañistas disfrutando de las blancas y finas arenas (propio de playa de río), lo que al juzgar de unos desconocedores de la zona, prometía ser un muy atractivo lugar digno de ser incluido en la lista de visitas pendientes, siempre y cuando los A/S restantes, o algún prodigioso 10, produjera la magia necesaria.

Ya un poco más adelante nuestro veíamos descender la capa de oscuros estratos, lo que hacía crecer, cada vez más, nuestra incertidumbre acerca de si podríamos o no, conocer los cerros

chatos desde el aire.

Pasamos San Gregorio y la turbulencia iba "in crescendo", digamos que en cada corriente ascendiente o descendiente que encontrábamos, debíamos acomodarnos en los asientos.

Uno de nosotros desistió de seguir ensayando con el vaso de agua mineral que sostenía con sus dos manos, ya que todo (y todos) a su alrededor estábamos empapados, menos sus labios aún resecos.

El otro, pensándolo una vez más, decidió que el refuerzo de fiambre y queso entre los dos sendos trozos de galleta de campo, que amablemente uno de los cocineros nos había preparado, lo podía dejar para más tarde, ya que en realidad, tanto apetito no tenía.

La turbulencia comenzó a acompañarse de una llovizna que apenas nos permitía ver hacia donde intentábamos dirigirnos.

Los techos comenzaron a descender todavía más, la lluvia, ya más intensa, repiquetaba en el parabrisas. La turbulencia, casi insoportable y nuestras caras que sin abrir la boca, pero debido al tamaño desmesurado de nuestros ojos, todo lo dirían. Se podría adjetivar que nos "encartábamos" envueltos en un situación nunca-antes-vivida-lo-juro-por quien-sea. Realmente ese era nuestro sentir.

Para esos momentos era ya totalmente imposible poder mirar hacia adelante a través del

plexiglass, el que estoico aún, soportaba toda la ira de los dioses. El techo y las alas se habían convertido en verdaderas lonjas de tamboril, haciendo sonar sus ritmos al mejor estilo carnavalesco. La única salvación que nos restaba era la de poder hallar debajo de nosotros algún campo apropiado para lograr un aterrizaje controlado.

No sabíamos, no teníamos ni la más remota idea de donde nos encontrábamos, desde hacía un buen rato ya, habíamos perdido la secuencia de navegación, puntos de chequeo, tiempos, estimas, etc.. con nuestras narices pegadas a los "vidrios" y las pupilas más dilatadas que las propias ventanas, intentábamos desesperadamente ubicar ese campo tan necesario.

En un momento determinado alguien gritó: "!!ABAJO PASAMOS UNA PISTA!!". No lo podíamos creer: "¿Está seguro?", preguntó el instructor al tiempo que clavaba el ala en la dirección indicada. Parecía un cuento de los Hermanos Grimm, pero la lluvia así como llegó, mágicamente dejó de azotarnos y tan pronto completamos el viraje delante nuestro, apareció la extraña pista colocada allí por benditas manos.

A pocos metros del borde, había un buen señor laborando la negra y rica tierra. Alguien tendría que descender, e imaginen a quien le tocó. Con el motor todavía encendido, bajé corriendo en

dirección al señor que, azada en mano, me observaba con mirada desafiante.

Menos entendió aún cuando delante de sus narices, orondo extendí una carta 1/1:000.000, para que el buen señor intentara ubicarme en la zona y decirme donde diablos estábamos parados.

Parece obvio decir que el señor no entendía mucho la carta, así que en un intento desesperado, comencé a pronunciar nombres de cañadas, arroyos, pasos, rutas y caminos donde creía más o menos estar. La tranquilidad nuevamente volvió a mí cuando, a medida que nombraba dichos lugares, el hombre con una sonrisa en el rostro, respondía: "A zi, ezo queda como a 15 leguas pa llá", "y aquello como 8 leguas pa lla", y entonces triangulando, pude delimitar la zona en donde nos encontrábamos, y el rumbo y distancia aproximada nuevamente para La Carolina.

Ya instalado en la cabina de la noble T-41, el motor rugió una vez más para elevarnos y poner proa al campamento.

El regreso, podríamos calificarlo como inanimado, nadie pronunció palabra. De los refuerzos, ni nos acordamos, y eso ya es mucho decir para un cadete. Todos teníamos la mirada perdida, como ausentes. Nosotros habíamos vivido nuestra propia "pesadilla" y habían sido algo más de 8 Km..

El tiempo pasó más rápido de lo esperado. Antes de darnos cuenta teníamos La Carolina a la vista y no preparamos para el aterrizaje. Luego de los chequeos correspondientes, ya en corta final, el alumno que estaba en ese momento al mando de la aeronave, comenzó a ponerse nervioso, tal vez producto de la agitada mañana que nos había tocado vivir.

Pero lo cierto era que veníamos mal, bastante feo diría. En el asiento trasero los que al viajábamos, nos agarramos donde pudimos, por que veíamos con desesperación que aterrizaríamos sin piedad y si actitud correctiva por parte del alumno. Cualquiera diría que para él todo venía 10 puntos. Apenas cuando comenzó a quebrar el planeo sentí la tremenda sacudida y la voz de cuartelero que me decía: "Rápido mi cadete, pasamos a diana con equipo completo ...". Quedé un buen rato sentado dentro de mi bolso dormido, intentando comprender de qué se trataba todo. Me negaba a creer que todo aquello no existiera, que había sido todo un sueño, y lo más triste aún, ..., que no me había librado de la terrible corrida!!!. Nunca dejo de asombrarme de mi gran capacidad imaginativa...

TTE.1º (AV) PABLO SIMONE.

ADIOS A UN GRANDE...



De acuerdo a la orden del Comando Aéreo Logístico 039/98, el F.A.U. 541 (Queen Air) debe ser entregado al Servicio de Mantenimiento el día 13 de octubre de 1998, para su posterior enajenación o reasignación dentro de la fuerza.

Su fecha de fabricación data de diciembre de 1969, donde se registra en su historial de avión en la fábrica "Beech Aircraft Corp." actualmente Raytheon): "2-25-69 Prod. lt. test 2 hs 20 min."

Es un bimotor equipado con motores recíprocos de 6 cilindros y 340 Hp. cada uno. Posee la capacidad para transportar piloto, copiloto y 9 pasajeros. También puede configurarse para transportar 3 camillas, contando para ello on puerta de carga doble.

El 1° de abril de 1970 es transferido al Grupo de Avn. N° 3, al Grupo de Avn. N° 4, con un total de horas de 559.4.

El 3 de mayo de 1972, sufre un accidente en Brigada Aérea II, al plegársele su tren de aterrizaje. Se lo repara en forma de emergencia para trasladarlo a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, donde queda definitivamente operativo. Cuenta en este momento con 1270.3 hs de vuelo.

El 15 de agosto de 1973, es entregado a la Escuela Militar de Aeronáutica, permaneciendo dentro de la dotación de la misma hasta el 13 de octubre de 1998.

Su empleo en la misma consiste en

formar tripulaciones para aeronaves multimotores, incrementando de esta manera el entrenamiento de los instructores de vuelo, cumple misiones de enlace tanto en el país como en la Rep. Argentina y realiza misiones sanitarias durante el día y la noche.

El 3 de agosto de 1984, (4268.8 hs) en momentos en que transportaba a una delegación de cadetes de la Escuela Militar y Naval, junto a cadetes de la Fuerza Aérea, tiene una indicación de pierna derecha sin trabar. Es chequeado visualmente y aparenta estar con el tren extendido en forma normal. Al aterrizar luego de recorrer más de cien metros en la pista 18 de "Gral. Artigas", comienza a inclinarse hacia la derecha, finalizando fuera de la pista, con el ala derecha y la hélice dañada, pero sin consecuencias para el personal de abordaje. En noviembre del mismo año ya se encontraba nuevamente en servicio.

El 13 de diciembre de 1984, sufre nuevamente un desperfecto en el sistema de tren, esta vez en la pierna de nariz. Realiza un aterrizaje en Carrasco, sin consecuencias para la tripulación y pasajeros, debiéndosele reparar en la B.M.A.

El 8 de febrero de 1985, con un total

de 4298.2 hs. vuelve a la E.M.A.

El 12 de setiembre de 1985, en los talleres de la Brigada de Comunicaciones y Electrónica, se le efectúa una adecuación de los equipos de aviónica.

El 26 de abril de 1988, (5478 hs.) se le instala un radar meteorológico.

En marzo de 1989 (5849.8 hs.) es necesario realizarle el overhaul de tren de aterrizaje, para lo cual se lo envía a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento. Debido a problemas logísticos esta reparación se demora, decidiéndose traerlo a la E.M.A. por carretera en mayo de 1993. Debido al largo período de inactividad se debió inspeccionar toda la aeronave.

En aquel momento pocas eran las personas que aventuraban el retorno del "Queen Air", pero gracias al esfuerzo del personal del Grupo de Mantenimiento y Abastecimiento de la Escuela, vuelve a volar en julio de 1994.

Los buenos tiempos de los U8-F habían pasado, sus "parientes", el FAU 543, había sido entregado a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento para su remate, y el FAU 546 yacía sin motores y con el tren de aterrizaje para overhaul en el hangar de la EMA. Estas aeronaves que

realizaron incontables servicios sanitarios, se encontraban sin el apoyo logístico necesario para volver a su rol anterior. El interés de los pilotos del Instituto en volver a contar con un avión en el cual realizar misiones fuera del restringido y perfeccionarse más, llevó a una utilización del mismo más cuidadosa, realizando el entrenamiento básico del personal en los sectores y luego en las mismas misiones.

El 7 de noviembre de 1996, (6160.6 hs.), se le reemplazan los indicadores de actitud y dirección que eran de presión por unos nuevos eléctricos, modificación realizada en el Servicio de Mantenimiento.

El 2 de mayo de 1997, (6205.6 hs.), se le comienza la inspección estructural. Aprovechando el tiempo que se va a

encontrar inactivo, se inicia una readecuación de los equipos de aviónica en la cabina, se desmonta el radar, se le tapiza en su totalidad, se le modifica la configuración de asientos al estilo ejecutivo (FAU 543) y se le cambia el esquema de pintura, adaptándose el aplicado a los "Bandeirantes".

Estos trabajos denotan la dedicación y esmero del personal aerotécnico en momentos en que el apoyo a la flota de "U8-F" es mínimo, asimismo renueva el espíritu de cuidado con el material de vuelo, al volver a contar después de muchos años con un avión reacondicionado a nuevo.

Tal es así que esta magnífica aeronave llega a su fin en la EMA (6462.1

hs.), siendo el orgullo de pilotos y técnicos, brindando un estímulo constante para conservar nuestro material de vuelo en perfecto estado.

Su espíritu seguirá entre nosotros dado que ha sido reemplazado por aeronaves "Baron B-58" 0 hs., a los cuales le deberemos dispensar todos los cuidados que le brindamos a nuestro querido "541" durante las más de 5000 hs. de vuelo que nos acompañó.

CAP. (AV) RICARDO GARCÍA.



El U8-F en la planchada de la Escuela Militar de Aeronáutica.

agro lavalle Itda.
IMPORTACIONES

Zorrilla de San Martín 857 - Ombúes de Lavalle
Dpto. de COLONIA
Tel.: (0576) - 2440. Fax: 2131. VHF 142780

*Importación Directa de
Maquinarias, Implementos y
Repuestos Agrícolas
desde U.S.A. y EUROPA*

*Representante para Uruguay de
SHELBOURNE REYNOLDS*

*En usados la mejor calidad y
respaldo*

La Resurrección de la Historia

Si tener la voluntad y el valor de saltar la Historia de lo que hoy nos tocaría contar pecaríamos de inoportunos por no empezar este relato, por el principio de los acontecimientos. Como la intención ha sido buscar el lado de los hechos, esto no implica un rechazo ni un olvido de lo que hoy deseamos contar por lo acaecido el día 4 de diciembre en el Museo Aeronáutico.

Necesitaríamos un alto grado de firmeza y fuerza moral a nuestro lado para hablar del precio histórico de ... lo que ya no está.

Pero confiados en nuestro valor y optimismo creemos que siempre la voluntad y el esfuerzo son las que priman en la nobleza de la gente que construye una sociedad donde todos saben responder como todos los buenos orientales saben decir sí en los malos momentos de un hito fatídico que con furia

inaudita nos quitó algo que ya estaba engendrado en nuestro espíritu aeronáutico, que nos enseñó a quererlo y compenetrarnos en un pasado histórico.

Decía un poeta inglés- Jonh Duone - " cada vez que muere un hombre con él se va una parte de nosotros ", hemos tomado un precepto bíblico que dice " la materia se pierde pero el alma es inmortal " Es precisamente el pensamiento de Jonh Duone que nos muestra la misma esencia filosófica, aunque en los hechos difieran . Estas ideas son las que nutren en un alto de esperanza por nuestro querido museo, que muy pronto renacerá como una flor de primavera.

Dejemos la retórica y busquemos el lado bueno de las cosas que son las que ponen en juego el valor de los hechos. De una férrea voluntad de querer es poder, donde el valor es el atributo que más admira la humanidad.

Nos enseña la dinámica de los hechos que son más fuertes que la vida . Alguien ha dicho alguna vez con un buen sentido del humor que "el museo es una guardería geriátrica de viejas máquinas voladoras que todos los días nos cuentan algo de su historia". No compartimos el dicho que expresamos, pero al decirlo hay una ausencia de sentido común de que el mundo es de los audaces.

Así se inició esto que también algún día se escribirá en las páginas de la historia (que tanto y tantas veces nos regala el Tte.1(Av) JUAN MARURI como historiador.

El día 9 de diciembre el Tte. Cnel.(Av) ALVARO QUIROS acompañado por el señor OTTO PEDRO CEROVAZ inician la remoción de los escombros dentro de un medio irreconocible en la tarea de separar ,

numerar, todas las piezas carbonizadas con el nombre de cada una a lo que más tarde serviría para iniciar la restauración del avión Castaibert (con el cual se cubrieron de gloria las alas militares uruguayas).

Cabe mencionar que para restaurar el avión Castaibert se trató de hacer el milagro de " lo imposible ".

Con muy escasa documentación histórica planos y perfiles técnicos de la época pero con la invalorable colaboración del Sgto. 1º HUGO VILLAMIL quien asesoró en aplicaciones de carácter técnico a todo el personal del museo, hasta los actuales momentos. Algunas de las piezas ya han sido plenamente restauradas. .

Nuevamente es de mencionar la parte que le ha tocado al personal femenino que en tiempos normales del museo asumen las tareas de guías para acompañar y asesorar al público. También al Señor Walter Ferreira fino carpintero artesanal que realizara partes del avión Castaibert.

Ahora que hemos conocido el valor de una batalla, esto ha materializado energías vitales dirigidas a renovar más el espíritu de la familia aeronáutica y el acervo histórico y cultural.

"Historia maeistra vitae."
Cicerón.

ANSELMO VALLEJO HERRERA



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

Resumen del período 1916 - 1938

Por Alberto del Pino Menéndez

Miembro de Número fundador de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay

En el número anterior de la revista ALAS, se nos brindó la oportunidad de reiniciar el estudio que habíamos emprendido sobre la evolución de los uniformes vestidos en la Aeronáutica Militar Nacional desde su etapa fundacional hasta nuestros días. Retomamos pues la secuencia que quedó trunca al desaparecer la "Revista Boletín F.A.U.", donde tuvimos la oportunidad de publicar cuatro artículos sobre el tema de que se trata.

El hecho de estar agotados los números de la citada publicación, hace ya más de 10 años, hacen necesaria una síntesis de aquellos artículos a efectos de poder brindar parte de los mismos nuevamente, aunque por razones de espacio no podamos abordar en detalle sobre las múltiples prendas e insignias del período reseñado, por lo que siempre preferimos remitirnos a aquellos primeros artículos.

En la parte gráfica utilizamos imágenes ya publicadas anteriormente, aún así parte del material gráfico inédito, incorporado posteriormente a nuestro archivo por gentileza de varios amigos.

I.- Escuela Militar de Aviación. 1916 - 1928.-

Los uniformes vestidos por los alumnos de la Escuela de Aviación Militar de Cerrillos en 1913, eran los de las respectivas armas de origen en el ejército; esto unido a la efímera duración de los cursos motivó que no se crearan distintivos particulares para los aviadores de entonces.

Recién por resolución del Ministerio de Guerra y Marina del 23 de octubre de 1916, se puso en vigencia un nuevo Reglamento de Uniformes para el ejército, el cual incluía un emblema metálico ("una hélice y dos alas ligeramente convexas") para usar en el cuello y en el cubrecabeza; color distintivo negro para vivos, banda del quepí y gorra, penacho de gala, etc. y un curioso brevet, imitando una hélice, que se usaría bordado en la manga del brazo izquierdo para el servicio de "Aeronavegación". (Fig. 2)

Creada la Escuela Militar de Aviación por ley del 20 de noviembre de 1916, el director, oficiales instructores, alumnos y tropa vistieron los uniformes reglamentados, aunque con algunas peculiaridades específicas de los aeronautas. Es así que surgen monos, gorros y gafas de vuelo, bufandas y chaquetones de cuero vistiéndose junto a las prendas reglamentarias. Estos uniformes fueron realizados en tres colores básicos: Jefes y Oficiales: para diario en gris azulado (el popular "bleu horizon"; para campaña en pana verde aceituna y para gala y paseo en azul oscuro. Tropa: gris azulado para uniformes para parada, paseo y campaña. (Fig. 1)

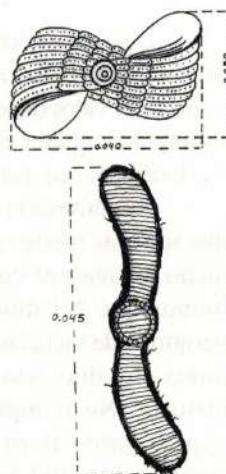


Figura 2

En el año 1920 el reglamento vigente de 1916, sufrió una severa modificación por la cual se introdujeron nuevos uniformes para oficiales y tropa de color kaki verdoso ("yerba mate"). Al principio estos fueron de origen inglés; posteriormente se reglamentó una blusa solo para oficiales (Fig. 3), y otra para tropa en el año 1924, desapareciendo los uniformes gris azulado y de pana verde aceituna, consolidándose definitivamente de esta manera el uso de los uniformes de color kaki verdoso en el ejército.

Los uniformes para oficiales quedaron determinados de la siguiente forma:

Uniforme No. 1.- Gala: Casaquilla y pantalón azules, que con penacho, cinturón de parada, faja o banda, presillas y charreteras, guantes blancos, botín o bota de charol.

Uniforme No. 2.- Media gala: Igual al anterior, pero sin charreteras, penacho, faja o banda.

Uniforme No. 3.- Social facultativo: levita y pantalón azul con kepí.

Uniforme No. 4.- Social obligatorio: igual al No. 2, pero sin cinturón.

Uniforme No. 5.- Social facultativo: blusa de gabardina color verde kaki ("oliva claro"), kepí, botas o borceguíes color

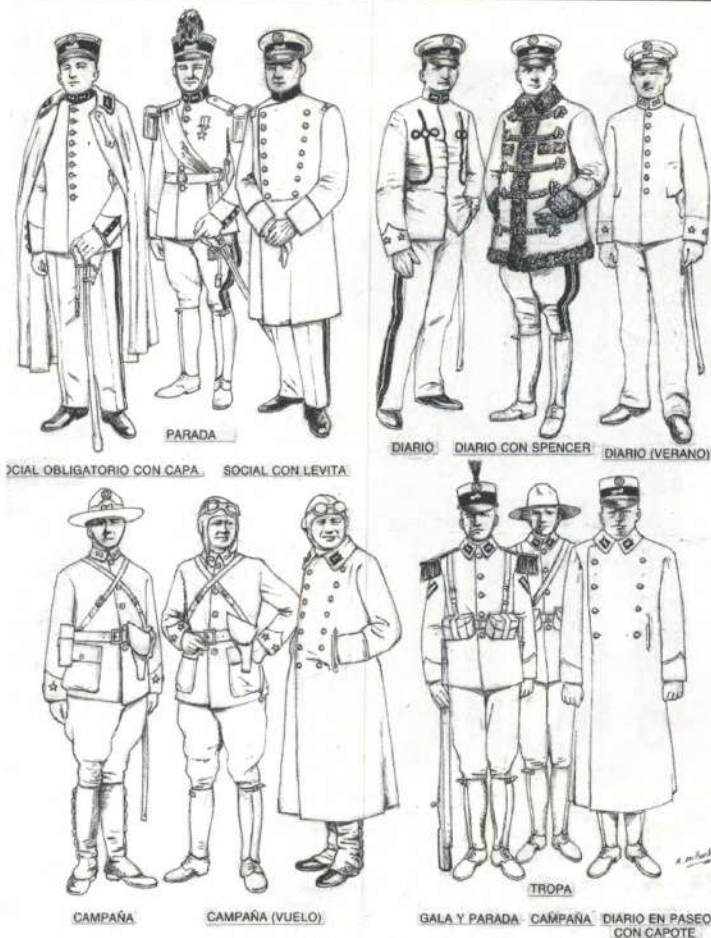


Figura 1

antorrillera, sable, correa tipo "Sam Browne", guantes de piel.

Uniforme No. 6.- Diario: igual al anterior, pero con gorra.

Uniforme No. 7.- Campaña: igual al anterior, pero con sombrero.

En materia de emblemas y distintivos, en 1920 se reglamentó un nuevo distintivo en metal dorado para la aviación militar compuesto por "dos alas unidas, ligeramente convexas, ..." a ser usado en cuellos y cubrecabezas. Asimismo se crearon varios brevets que tendrían poca duración:

Aviador Militar: Dos alas de metal dorado unidas a un disco esmaltado con los colores de la bandera de Artigas. Piloto Aviador: Igual pero sustituyendo al disco esmaltado por un

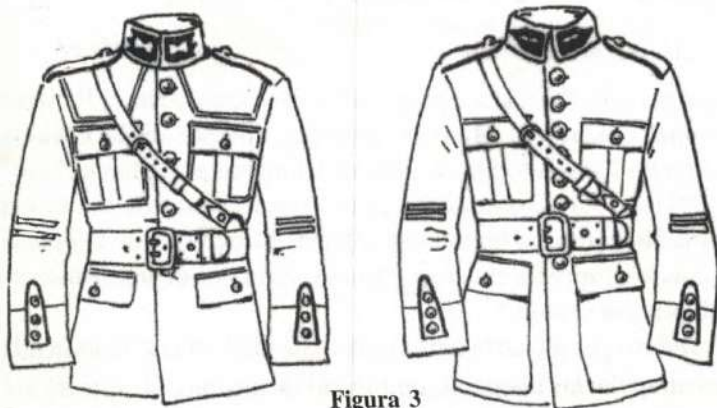
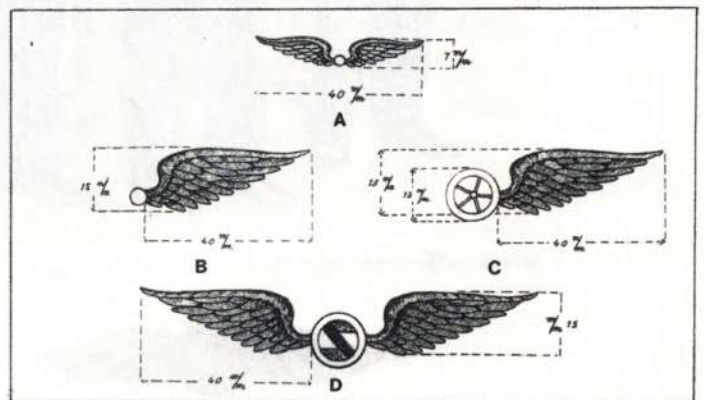


Figura 3

volante de 5 radios; Alumno aviador: Igual, pero con una sola ala unida a un disco liso.

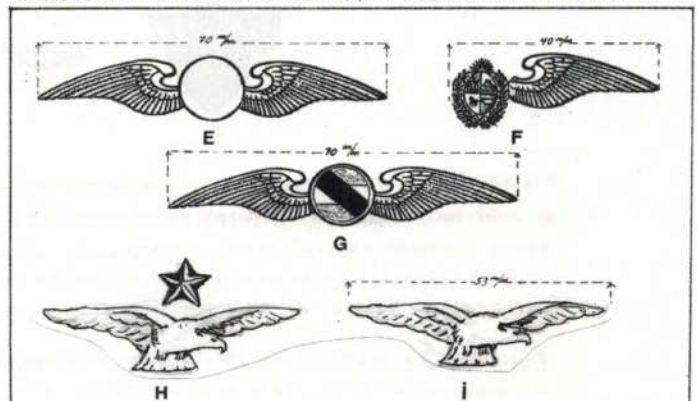
Aprobado el "Reglamento de la Escuela Militar de Aviación" por Resolución del Ministerio de Guerra y Marina del 23 de febrero de 1923, se dispuso que "el uniforme para el servicio y las presentaciones ordinarias en la Escuela será el uniforme de campaña." y que "para vuelos se usarán: combinación, saco de cuero, cubrecabezas, zapatos de goma, zapatones de abrigo y guantes reglamentarios." Asimismo quedaba "autorizado el uso de bufanda siempre que vaya cuidadosamente unida al cuello y debajo de la combinación o saco de cuero" quedando "prohibido el uso de cualquier vestimenta que no sea la expresada."

En el mismo reglamento, se describían las nuevas insignias y brevets metálicos para directores, pilotos y alumnos: Piloto aviador militar: Dos alas reunidas por un disco en esmalte con la escarapela de Artigas; Piloto aviador: igual al anterior, pero



EMBLEMA Y DISTINTIVOS DE LA AVIACIÓN MILITAR REGLEMENTARIOS EN EL AÑO DE APLICACIÓN Y MODIFICACIONES DEL R.U.M. DE DICIEMBRE DE 1920.

A - EMBLEMA DE LA AVIACIÓN MILITAR. B - ALUMNO AVIADOR. C - PILOTO AVIADOR. D - PILOTO AVIADOR MILITAR.



DISTINTIVOS DESCRIPTOS EN EL REGLAMENTO DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN (RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA DE FECHA 23/2/1923)

E - PILOTO AVIADOR. F - PILOTO OBSERVADOR O BOMBARDERO. G - PILOTO AVIADOR MILITAR. H - DIRECCIÓN DE LA ESCUELA. I - INSTRUCTORES Y COMANDANTES DE ESCUADRILLA.

Figura 4

con el disco liso; Piloto observador o bombardero: un ala dorada unida al escudo nacional; Pilotos de reserva: iguales insignias a las descriptas pero plateadas; Instructores y comandantes de escuadrilla: Un águila en relieve de 53mm, colocada en el antebrazo izquierdo; Dirección de la escuela: Igual a la anterior pero con una estrella de 5 picos. (Fig. 4) (1).



FIGURA N°5- UNIFORMES DE GALA, MEDIA GALA, SOCIAL Y DIARIO Y EMBLEMAS Y APLICACIONES DEL COLOR DISTINTIVO.

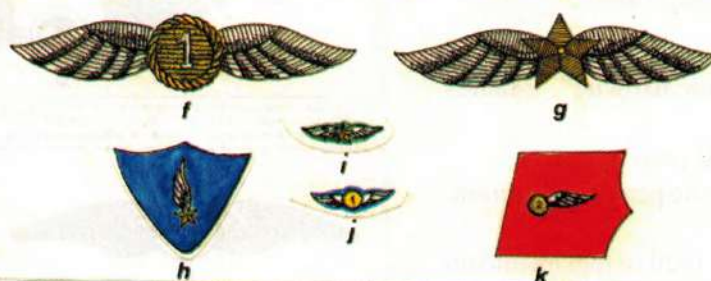


FIGURA N°5- a - CAPITAN (procedente del Arma de Artillería) Uniforme N°4.- b - Teniente Coronel - Media Gala con capa. c - Capitán en uniforme N°1 (Gala). d - Alférez en uniforme N°3 (Social). e - Capitán en uniforme N°5 (Diario). f - Escuadrilla aérea (tamaño natural) todos los cubrecabezas excepto el poli. g - Escuela Militar de Aviación (tamaño natural) todos los cubrecabezas, excepto poli. h - aplicación uniforme de cazadora. i-j - Forma de llevar el vivo en la goma de plato. k - aplicación uniformes de casaquilla y levita (procedente del Arma de Artillería).

FIGURA N°5- a - Teniente 2º. Uniforme N°7 adaptado para vuelo. b - Combinación de vuelo con saco de cuero. c - Combinación para vuelo color aceituna. d - Uniforme N°7 (Cuartel) con capa poncho. e - Campaña. f - Alférez. g - Tenientes (Teniente 2º, un solo galón en hombro izquierda) PROC. ARMA de Caballería. h - Capitán. i - Mayor. j - Teniente Coronel. k - Coronel. l - Coronel (visera). m - Teniente Coronel. n - Mayor. o - Capitán.

Figura 5A

Estos son en forma sucinta, los cambios más importantes que se registraron en la uniformidad durante la etapa heroica de la aviación militar nacional.

II.- Escuela Militar de Aviación - 1928 - 1935.-

En noviembre de 1928 se puso en vigencia un nuevo y laborioso reglamento de uniformes para el ejército, el cual tenía como peculiaridad el hecho de estar dividido en anexos, impresos separadamente. El anexo IX ("Complementos de Aeronáutica"),

impreso en 1930, estaba totalmente confeccionado por el Teniente Coronel Cesáreo L. Berisso, entonces director de la Escuela Militar de Aviación. Sin embargo los uniformes reglamentario de 1916 - 1920, continuaron en uso hasta inicios de la década de los 30, como así lo prueban algunas fotografías de la época en donde se aprecia el uso en forma simultánea de uniformes de ambos reglamentos.

El cambio operado en la uniformidad fué total, siendo modificados la escarapela, las insignias, emblemas de destino, el corte de las



FIGURA N° 5 - UNIFORMES DE VUELO, CUARTEL Y CAMPAÑA Y DISTINTIVOS JERARQUICOS PARA UNIFORME N°5 (CAZADOR).

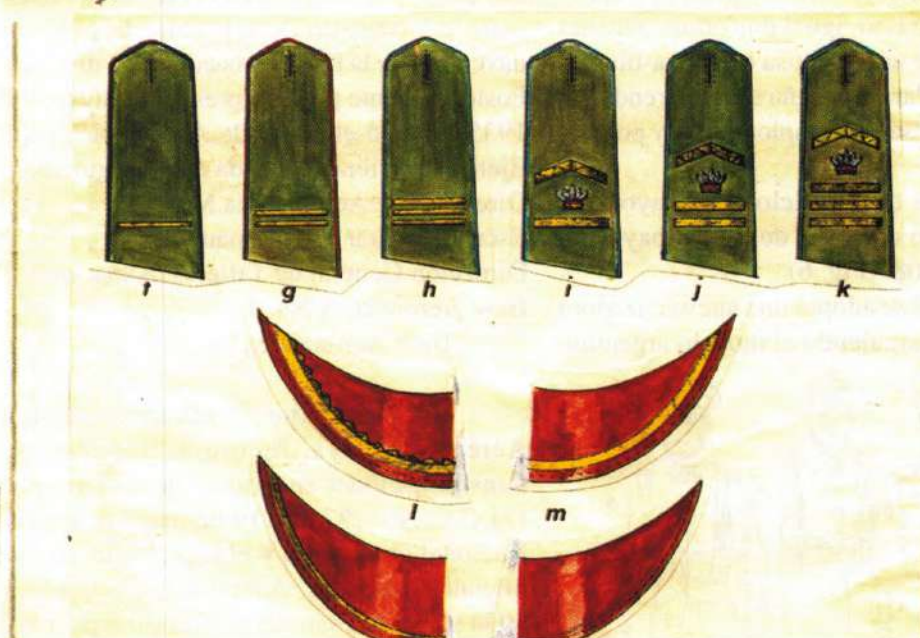


Figura 5B

tendras del uniforme, etc. El color distintivo de la Aviación pasaba a ser el azul disponiéndose que los oficiales alumnos conservarán los colores distintivos de sus armas." El kepi quedaba reservado para los uniformes de gala y sociales, mientras que los emblemas de destino y número pasaban a ser bordados.

Los uniformes para oficiales quedaron establecidos en la

siguiente manera:

Uniforme No. 1.- Gala: Casaquilla y pantalón azules, quepi con pompón (dorado, para jefes, dorado y de color distintivo para oficiales), cinturón de gala, faja, hombreras de alambriillo dorado, guantes blancos y zapatos negros.

Uniforme No. 2.- Media gala: Igual al anterior, pero sin faja, ni pompón, y sustituyendo las hombreras doradas por azules.

Uniforme No. 3.- Social: igual al anterior, pero sin cinturón

de gala.

Uniforme No. 4.- Social facultativo: igual al anterior, pero sustituyendo la casaquilla por la levita.

Uniforme No. 5.- Diario: Cazadora y pantalón pie a tierra o "breeches", de gabardina yerba mate, gorra, casco de corcho o polí, (según la ocasión), guantes color habano, sable, pistolera y machete, pantorrilleras o bota de cuero avellana.

Los uniformes No. 6 y 7 estaban determinados para maniobras, campaña, cuartel e instrucciones.

Como prendas para abrigo se adoptaron la capa gris perla para uniformes de paño azul, el capote de paño "Melton" para uniformes color yerba mate y la capa poncho para instrucciones, campaña y cuartel.

A estas prendas comunes al resto de las Armas y Servicios del Ejército, se le adicionaron según el anexo IX, una combinación de vuelo color verde aceituna, con cierre metálico a cremallera, saco y gorro de cuero y guantes color avellana, anteojos de vuelo "Triplex", bufanda reglamentaria color yerba mate, botas de cuero de acordonar adelante para todas las misiones de vuelo, declarándose también reglamentario el porta carta. (Figs.5 A y B).

Para la tropa, fueron reglamentados diversos uniformes, incluso un modelo de paño azul que nunca llegó a usarse (Solo los suboficiales estaban autorizados para usar uniforme de oficial.) Para gala y parada, blusa, gorra y pantalón yerba mate, guantes blancos y pantorrilleras. Para diario en paseo, igual uniforme, pero sin guantes ni correa. En cuartel se usaba blusa o camisa-blusa y el polí, todo en tela yerba mate. Para campaña a estas prendas se les adicionaba el sombrero, la bolsa, cantimplora, pala y poncho manta o capote.

El correa utilizado era del Modelo Uruguayo y el armamento portátil reglamentario constaba de fusil y bayoneta Mauser Modelo uruguayo de 1908. (Fig. 6)

Por decreto de diciembre de 1932 se adoptó una nueva cazadora de cuello abierto para oficiales, siguiendo el modelo argentino

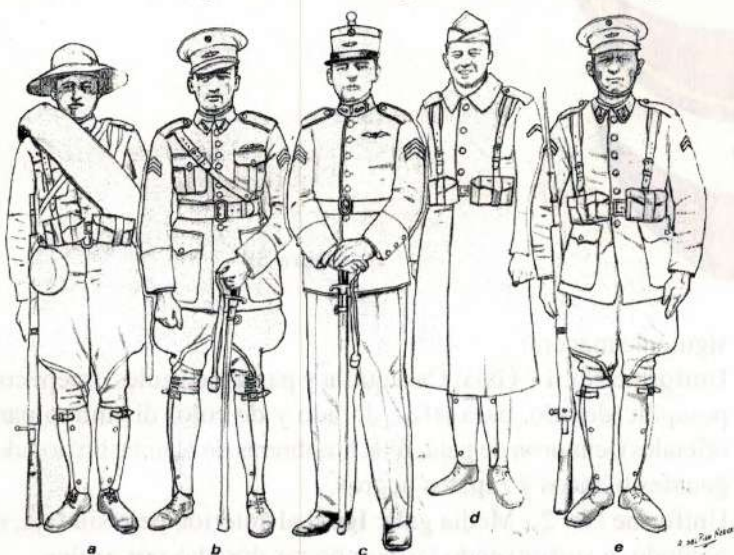


Figura 6



de la época. Con e debía usarse u camisa color beige una corbata col yerba mate, sien facultativo el uso pantalón largo fuera formaciones, guardi ejercicios maniobras. (2)

Cesáreo L. Berisso co uniforme social co levita, gorra y capa. En el pecho lucu breves de EE.UU. y argentino. (gentileza Sr. Rivera Berisso)

III.- Arma de Aeronáutica.- 1935 - 1938.-

En marzo de 1934, se creó el escalafón aeronáutico. Esta medida tenía el propósito de estimular la permanencia del personal navegante de la EMA, procedente de diversas Armas del ejército. Posteriormente por Ley presupuestal No. 9538 de diciembre de 1935, se creó el Arma de Aeronáutica como la 5ta. Arma del Ejército Nacional dividida en los siguientes órganos:

Dirección de Aeronáutica Militar

Escuela Militar de Aeronáutica

Dirección General de Talleres, Almacenes y Servicios

Base Aeronáutica No. 1

Base Aeronáutica No. 2

Estos hechos tan significativos para la historia de la Fuerza Aérea Uruguaya, fueron acompañados por una serie de transformaciones en materia de uniformes. Ya en 1934, por D.I.G.E. No. 797, del 19 de junio se aprobó el uso del Escudo Nacional en la gorra y el kepi, hasta entonces privativo de los oficiales generales. Asimismo se restableció en noviembre de 1934 el uso de charreteras y presillas para los uniformes de color azul, en sustitución de las hombreras doradas y azul reglamentarias.

Es también en esta época en que comienzan a ser de uso general los paracaídas, siendo los más usados los modelos "Irving" y "Salvador".

Sin cambios sustanciales en materia de uniformes, llegamos al final de la década de los años treinta.

En el próximo número de ALAS, finalizaremos nuestro estudio de la evolución que tuvieron los uniformes dentro



1919- El capitán Berisso junto a un capitán de corbeta uruguayo NN en EE.UU. Berisso viste el uniforme de campaña con gorra de plato facultativa; obsérvese el uso de brevets americanos y el brevet uruguayo bordado en el brazo. (gentileza Sr. Rivera Berisso)



Ca. 1923- Cap. Tydeo Larre Borges, vistiendo el uniforme n°5 (social facultativo) mod. 1920, quepi mod. 1916 y brevet mod. 1923 encima del bolsillo izquierdo y brevet bordado en la manga mod. 1916. Es notable el uso simultáneo de insignias obsoletas con otras vigentes... En materia de uniformes todo es posible. (colección del autor).

cuadro general del ejército, analizando las modificaciones de 1938, 1939, 1947 y 1948, culminadas en 1953 con el nuevo reglamento de uniformes para el ejército que no pocos oficiales de la naciente Fuerza Aérea llegaron a usar, a pesar de la aparición en 1954 del clásico “azul pizarra” que distinguirá por varios decenios a los uniformes de la F.A.U.

Votas:

1) Estos nuevos distintivos se mantuvieron por largo tiempo en servicio, sin cambios notables en el diseño, desapareciendo de la uniformidad de la aeronáutica recién al adoptarse los uniformes azul pizarra y los brevets de la Fuerza Aérea. Es de notar que para el diseño de las alas de estos brevets de 1923, sirvió de inspiración el brevet de piloto del “Aero Club of America”, que ostentaba el entonces Teniente Coronel Berisso.

Esta información nos fue suministrada por el apreciado amigo Maruri, y tuvimos ocasión de comprobarlo personalmente al comparar los brevets originales que pertenecieron al General Cesáreo L. Berisso, y que tuvo la gentileza de mostrarnos el Sr. Rivera Berisso, hijo del General.

2) Posteriormente se autorizó la camisa blanca con corbata negra “por no existir paño de tricolina beige”. (Decreto 27.12.1932)

Deseo expresar mi agradecimiento por el material y el apoyo que me han brindado para la elaboración de este artículo, en primer lugar y en forma especial el estimado amigo Teniente J. (Av) Juan Maruri; Sr. Director del Museo Aeronáutico, Coronel (Av) Angel Hernández; al buen amigo Teniente Coronel (Av) Alvaro Quirós, Sres. Rivera Berisso y Nelson Acosta. Asimismo deseo resaltar la diligente disposición e implementación para la impresión de este estudio llevada adelante por el Teniente 1° (Av) Alvaro Sosa.

Bibliografía:

- 1) del Pino, Alberto, “Historia de los uniformes e insignias de la F.A.U.”, diversos artículos publicados en los números 21, 22, 23 y 24 en la Sección Histórica de la “Revista de la FAU” entre 1984 y 1985; y en la Revista “Alas”, número de diciembre de 1997.
- 2) Maruri, Juan, Tte 1. (Av) (R) “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, Primer Tomo, Montevideo, 1995.
- 3) Maruri, Juan, Tte 1. (Av) (R), diversos artículos publicados en la “Gaceta de la Aviación
- 4) Meregalli, Jaime Cnel. y Bernasconi, Carlos L. Sgto 1o, “Aportes para la historia de la Fuerza Aérea uruguaya”, CGFA, Museo Aeronáutico, Imprenta Nacional, Montevideo, 1974.

Fuentes documentales:

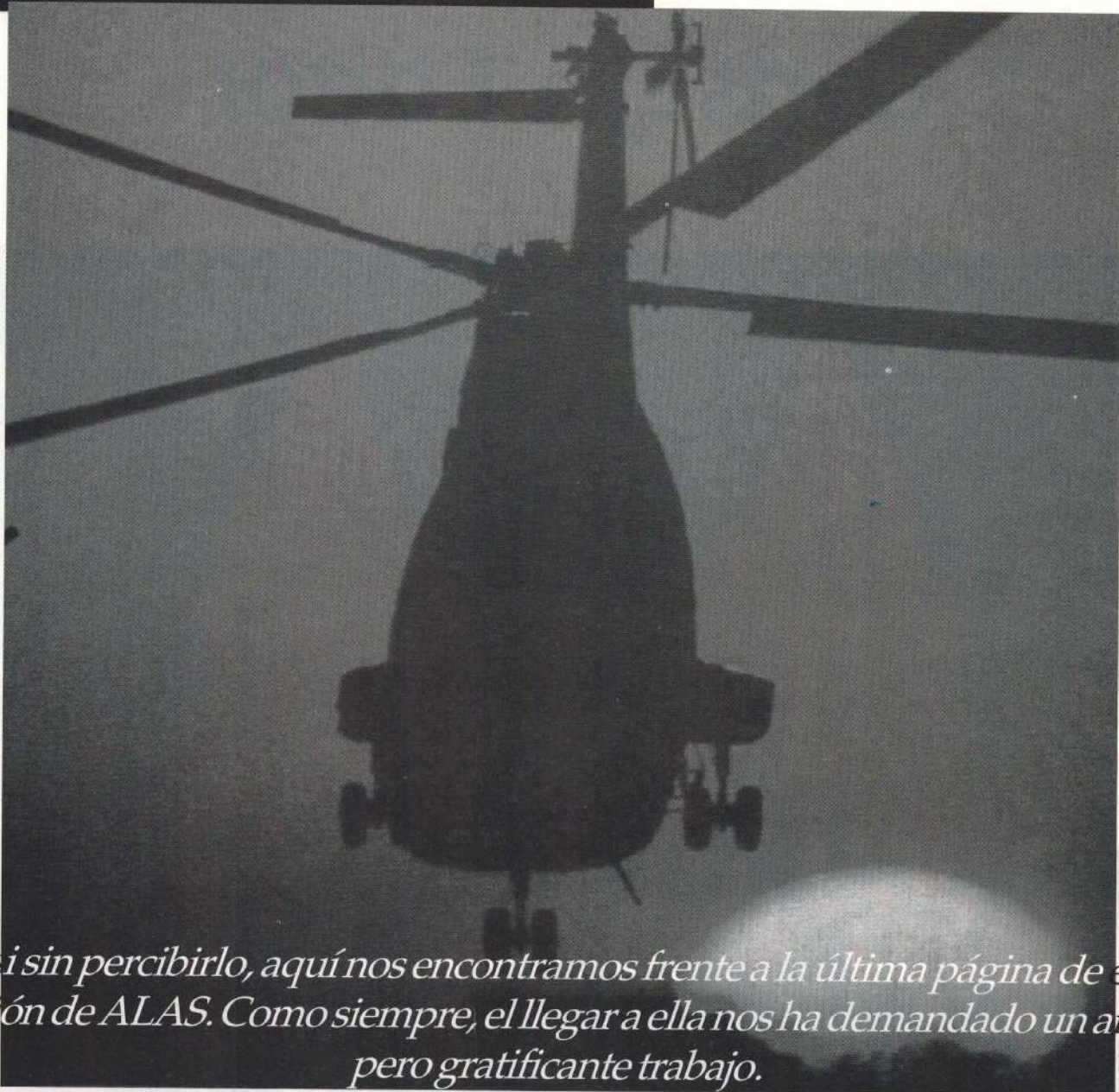
- 1) Reglamento de Uniformes y Monturas, Imprenta del E.M.E., 1916.
- 2) Anexo de ampliaciones y modificaciones al Reglamento de Uniformes y Monturas, Imprenta del E.M.E., 1920.
- 3) Ordenes Generales del Estado Mayor del Ejército, años 1920 - 1938.
- 4) Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, años 1920 - 1925, Peña Hnos, Montevideo, 1925.
- 5) Boletín del Ministerio de Defensa Nacional, años 1933 - 1938.
- 6) Ordenes de la Inspección General del Ejército, 1935 - 1938.

Cuadro de Señores Oficiales del Instituto



Cnel. (Av.) E. Bonelli, Tte. Cnel (Av.) W. Martínez, May. (Met.) O. Da Silva, May. (Av.) A. Alarcón, May. (Av.) J. Cabrera, May. (Av.) H. Jackson, May. (Mant.) A. Balcemao, Cap.(Mant.) J. Borderre, Cap.(Av.) G. Silva, Cap.(Av.) R. García, Cap.(Av.) L. Teyza, Cap.(Av.) J. Roldán, Cap.(ST.) H. Bado, Cap.(Av.) J. Villamil, Cap.(Av.) A. Arocena, Cap.(Av.) D. Ubillos, Cap. (SA) E. Silva, Tte. 1° (Av.) P. Bielenberg, Tte. 1° (Av.) R. Amorín, Tte. 1° (Av.) J. Dávila, Tte. 1° (AA.) W Boshnakoff, Tte. 1° (Av.) L. Cortés, Tte. 1° (Av.) S. Márquez, Tte. 1° (Av.) W. Radío, Tte. 1° (Av.) A. Colina, Tte. 1° (Av.) R. Aquines, Tte. 1° (Av.) A. Medeiro, Tte. 1° (Av.) Ch. Fernández, Tte. 1° (Av.) R. Hermida, Tte. 1° (Av.) A. Sosa, Tte. 1° (Av.) M. Poggio, Tte. 1° (Av.) J. González, Tte. 1° (SA) J. Curioni, Equip. Tte. 1° G. Brovia, Tte. 2° (Av.) A. Garófali, Tte. 2° (Av.) R. Román, Tte. 2° (Av.) M. Russo, Tte. 2° (Nav.) V. Silva, Tte. 2° (SA) E. Alvez, Tte. 2° (SM) M. Vasilev, Tte. 2° (Med) F. García, Tte. 2° (OD) B. Calcagno, Alf. (Av.) R. Arbilla, Alf. (TP) L. Sommaruga, Alf. (SG) M. Paz, Alf. (OD) E. Castellanos.

DESPEDIDA.



Casi sin percibirlo, aquí nos encontramos frente a la última página de esta edición de ALAS. Como siempre, el llegar a ella nos ha demandado un arduo pero gratificante trabajo.

Sentimos que hemos crecido, que hoy muchos conocen y responden al impulso de esta publicación; a ellos y para ellos dedicamos nuestra labor.

Pero también la dedicamos a aquellos que todavía no nos han descubierto, y para los que han permanecido indiferentes pese a conocerla.

Por eso sentimos que hemos crecido, porque tenemos la íntima satisfacción, de haber cumplido esta misión para todos, sin excepción.

Con seguridad, ya en la senda de planeo, con pista a la vista, "la tripulación se despide de ustedes agradeciendo vuestra preferencia, invitándoles a reencontrarnos en el próximo vuelo".

Consejo Editor



Dirección General de Aviación Civil



Hacemos llegar nuestro más sincero
agradecimiento a la Dirección General de
Aviación Civil, por su apoyo en la confección
de la presente revista.

The Power To Adapt

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

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

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

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

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

 **Turbomeca**

TURBOMECA SUD AMERICANA
Rincon 487
Edificio Artigas, Of.808
11.000 Montevideo
URUGUAY
Tel: (598) 2 916 54 44
Fax: (598) 2 916 54 43

LABINAL GROUP
TURBOMECA MICROTURBO
DIVISION

