

*Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 1999*



22 AÑOS EN NUESTRA FUERZA
DESPEDIDA DEL T-34 MENTOR

MODERNAS AERONAVES EN LA F.A.U.
CESSNA 206

DE LA PRIMERA MUJER PILOTO MILITAR
A MI GENERAL ARTIGAS

NUEVO SISTEMA DE ENTRENAMIENTO
AERMACCHI SF-260



Mensaje del Señor Director



Hoy aparece una nueva publicación de la revista *Alas*, órgano oficial del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Este trabajo periodístico desarrollado en el presente período lectivo, nos proporciona un contacto directo con un grupo de jóvenes uruguayos que han elegido esta casa de estudios para proyectar su futuro profesional como aviadores militares, Oficiales de la Fuerza Aérea.

La elección de los temas, la información aportada, el trabajo intelectual desarrollado en la redacción de los artículos aquí expuestos, rescatan la esencia y el sentir de sus integrantes.

Ellos, con la expresión y la fuerza que los jóvenes tienen para comunicarse, manifiestan su ilusión y ansiedad ante un futuro que se les presenta lleno de oportunidades, pero también de gran responsabilidad frente a una sociedad conocedora de los roles que cada cual debe desempeñar y que exige eficiencia en el cumplimiento de la misión que les ha sido encomendada.

Acompañar y guiar a nuestra juventud en el desarrollo de su personalidad es una tarea honrosa y gratificante, ya que podemos en poco tiempo comprobar los cambios que se producen al pasar de adolescentes a adultos. Por otra parte, ellos transmiten opiniones y puntos de vista muy elaborados, maduros y actualizados, lo que nos obliga a prestar una permanente atención al desarrollo de la ciencia toda y de nuestra sociedad en particular, para no quedar rezagados en la comprensión de este mundo globalizado e informatizado, donde gran parte del conocimiento se encuentra apretando la tecla "enter".

Esta publicación no expresa la opinión de la Fuerza Aérea ni de la Escuela Militar de Aeronáutica, pero recoge los valores morales e intelectuales de la educación que aquí se imparte, de lo cual nos sentimos orgullosos.

Una nueva promoción abandona estas aulas. Deseamos que lo que aquí aprendieron sea un germen de los conocimientos que deberán ser elaborados y actualizados diariamente para estar siempre a la vanguardia, durante el transcurso de este nuevo siglo que comienza, en el cuál participarán y dirigirán el destino de la Fuerza Aérea Uruguaya.

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



Cuerpo de Alumnos	30
Y cumplio con su misión	32
Navegaciones en T-41	34
Concurso Revista ALAS	35
Foto Histórica	39
Despedida Rapaces	40
Remodelaciones en la Infraestructura de la E.M.A	42
Cuando una medalla No es lo más importante	44
Assa 99	46
A mi general José Artigas	48
Comodines	50
Campereando en monomotor	51
Volando por la RAF	54
Confraternidad Inter Escuelas	58
"Cuentos Firpo"	60
Despedida del T-41	64
Visita Brigada Aérea II	65
Ardiente pecho y motor	66
Humor	67
Algo que nos identifica	68
Día de los Mártires	69
Winnipeg 99	70
50° Aniversario del Curso Preparatorio	72
Insignias y Esquemas	74
Alas Humanitarias	76
Aerpuerto Internacional de Paysandú	78
Despedida	79
Consejo Editor	80

De parte del Consejo Editor...



Bienvenidos !

Nuestra Dirección en Internet

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

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

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

Noviembre 1999

Editorial



FCR GTG

Una vez, (hace ya casi cincuenta años), un grupo de integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica tuvo un sueño: materializar en una publicación las actividades, logros, metas y sueños, de cada uno de los integrantes del Cuerpo de Alumnos; el resultado fue "ALAS".

Hoy "ALAS" es una realidad palpable, que de año en año surge como una tradición inexplicable. Supone contar quienes somos y por qué elegimos el vuelo como forma de vida; supone tratar de reflejar en sus páginas, cargadas de sueños e ilusiones, la permanente tenacidad y voluntad al servicio de esta noble causa que representa nuestra Fuerza Aérea.

Proseguimos entonces este largo vuelo, manteniendo el objetivo propuesto: hacer de "ALAS" el reflejo de la Escuela Militar de Aeronáutica, que jamás dejaremos extinguir...

Cuadro de Señores Oficiales del Instituto



Cnel. (Av.) E. Bonelli, Tte. Cnel (Av.) W. Martínez, May. (Met.) O. Da Silva, May. (Av.) J. Cabrera, May. (Av.) H. Jackson, May. (Av.) M. Martínez, May. (Mant.) A. Balcemao, May. (Av.) D. Pérez, Cap.(Av.) L. Teyza, Cap.(Av.) J. Villamil, Cap.(ST) H. Bado, Cap.(Av.) P. Bielenberg, Cap.(AA.) W Boshnakoff, Cap.(Av.) A. Arocena, Cap.(Av.) D. Ubillos, Cap. (Av.) L. Belén, Cap. (SA) E. Silva, Cap (SA) J. Curioni, Tte. 1° (Av.) R. Amorín, Tte. 1° (Av.) J. Dávila, Tte. 1° (Av.) L. Cortés, Tte. 1° (Av.) S. Márquez, Tte. 1° (Av.) W. Radio, Tte. 1° (Av.) A. Colina, Tte. 1° (Av.) A. Medeiro, Tte. 1° (Av.) Ch. Fernández, Tte. 1° (Av.) M. Poggio, Tte. 1° (Av.) J. González, Tte. 1° (Av.) E. Bruccoleri, Equip. Tte. 1° G. Brovia, Tte 2° (Av.) R. Zecca, Tte 2° (Av.) R. Perez, Tte. 2° (Av.) R. Arbilla, Tte 2° (Av.) G. Suffia, Tte. 2° (SA) E. Alvez, Tte. 2° (Med) F. García, Tte. 2° (SG) J. Suárez, Tte. 2° (OD) B. Calcagno, Alf. (SA) L. Sommaruga, Alf. (SG) M. Paz, Alf. (OD) E. Castellanos.

Maniobras 1998

Poco a poco el año va llegando a su culminación, otro año que toca fin en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Para nosotros, Jóvenes Aspirantes que recién comenzábamos a dar nuestros primeros pasos en la Fuerza Aérea, había sido un año lleno de sorpresas y cosas nuevas. Habíamos pasado el Reclutamiento, en donde se realizó nuestro sentimiento de tanda, comenzamos el año lectivo, en donde vimos por primera vez a los Cadetes, integrantes al igual que nosotros del Cuerpo de Alumnos, a los cuales mirábamos con respeto y admiración, vivimos la Entrega del Uniforme el 19 de Junio, en donde nos llenó de orgullo el vestir el uniforme que nos identificaba como Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Pero aún faltaba un jalón para el definitivo cierre de actividades en el año, faltaba lo que quizás más miedo y preocupación nos creaba: Maniobras. Y las mismas comenzaron una mañana de mediados de Noviembre, en donde nos subimos, con todas nuestras pertenencias, al micro de la Escuela, el cual nos conduciría a la Base Aérea Nº 1, situada en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Al arribar a dicha Base, nos esperaba el C-130 Hercules, perteneciente al Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte) de nuestra Fuerza Aérea, el cual nos llevaría hasta la Base Aérea



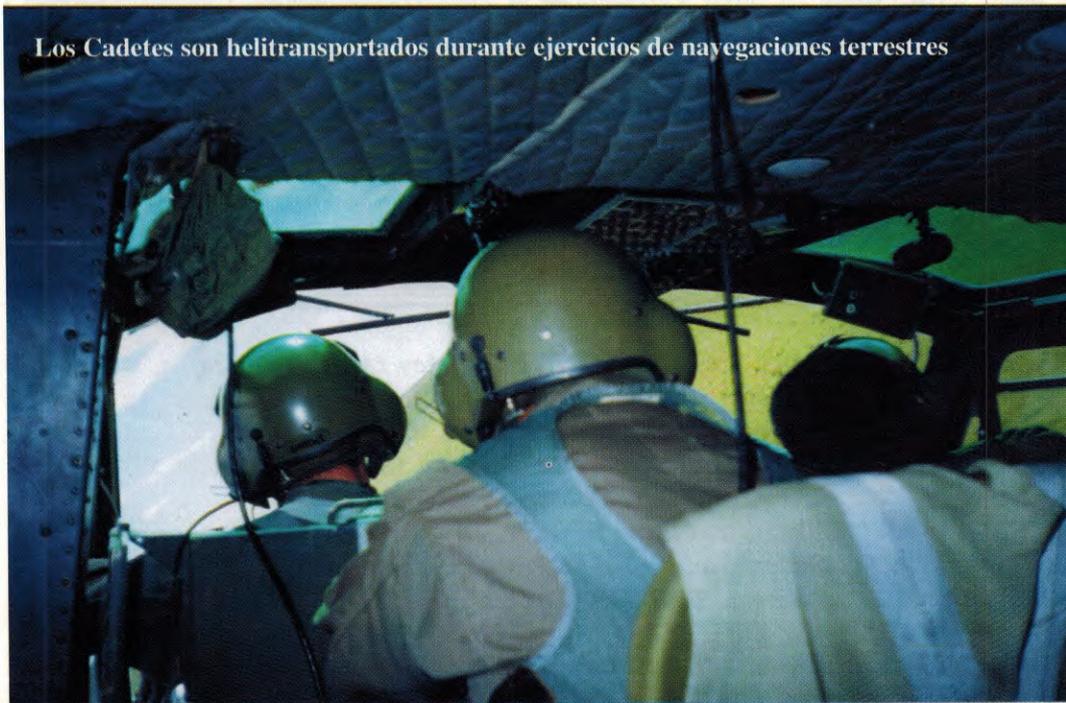
Nº 2, en la ciudad de la Durazno, primera etapa de nuestro viaje hasta la estancia La Carolina. Dicha estancia está situada a orillas del lago del Río Negro, siendo el polígono de tiro de la Fuerza Aérea.

Al llegar a Durazno, nos subimos en dos camiones para continuar nuestro camino hasta nuestro destino, realizado en parte por la ruta nacional Nº 5 y el resto por caminos vecinales. De esta forma arribamos a La Carolina, en donde al llegar ya nos vimos inmersos en la tarea de organizar el campamento, sabedores de que el mismo sería nuestro hogar durante los próximos días, por lo cual tratamos de hacerlo lo más confortable posible.

Se dividió al Cuerpo de Alumnos en tres Compañías: Alfa, Bravo y Charlie. Durante la noche, mientras una compañía estaba de Guardia en el campamento, otra salía a hacer vivac, o sea, a realizar una marcha nocturna y

pernoctar fuera de las carpas, mientras que la compañía restante se quedaba en el campamento, para salir posteriormente a buscar a la compañía que se encontraba vivaqueando. Gracias a esto, aprendimos a infiltrarnos en territorio hostil sin ser vistos, a orientarnos en las noches más oscuras con la única ayuda de las estrellas. Pero, sin lugar a dudas, lo más hermoso, lo más emocionante, fueron la presencia de las aeronaves pertenecientes a los Escuadrones Aéreos Nº 1 (Caza) y Nº 2 (Ataque). Del Escuadrón Nº 2, estuvieron los aguerridos y veteranos de mil batallas A-37 B Dragonfly, aeronaves que por sus características de maniobrabilidad y condiciones para el vuelo a baja altura, los hacen idóneos para actividades contrainsurgencias, siendo esta su misión fundamental en nuestro país. Del Escuadrón Aéreo Nº 1, vimos a los versátiles IA-58 Pucará aeronaves de fabricación argentina, probadas en combate durante el conflicto de las Islas Malvinas, demostrando sus condiciones excepcionales para eliminar objetivos terrestres. Estas aeronaves realizaron padrones de tiro

Los Cadetes son helitransportados durante ejercicios de navegaciones terrestres



pasajes a baja altura y distintas maniobras de acrobacia, demostrando las altas performances de estos aviones, pero más que nada quedó demostrado la habilidad y profesionalidad de los tripulantes de las mismas, cualidades que todos nosotros esperamos alcanzar algún día.

También contamos con la presencia del Escuadrón Aéreo Nº5 (Búsqueda y Rescate), quien se vio representado por los helicópteros Wessex y Bell UH-1H. El Wessex, de fabricación inglesa, es un verdadero carro de combate por su robusticidad y resistencia. Esta aeronave cuenta con una grúa incorporada, la cual es utilizada para el rescate de personas en caso de siniestros, tal cual nos quedo demostrado al simular el rescate de unos cadetes que teóricamente habían caído al agua desde una embarcación. El Bell UH-1H, aeronave de fabricación estadounidense, fue utilizada para llevar grupos de cadetes hasta un lugar alejado del campamento, y que los mismos volvieran con la sola ayuda de una carta topográfica y una brújula, aplicando los conocimientos vertidos sobre nosotros por parte de los Señores Oficiales.

Otra de las actividades que se realizaron fue prácticas de camuflaje, en donde cada uno mediante su ingenio y destreza trataría de camouflarse con el



Los A-37 B Se hicieron sentir constantemente en nuestra base con sus entrenamientos de tiro



terreno, tratando de pasar desapercibido para quienes lo recorrieran. Y llegó la última noche, la del clásico Fogón de Maniobras, en donde impera la camaradería y el compañerismo, y en donde se intenta satirizar diversas anécdotas y experiencias acerca de todo lo acaecido en esos días. Al otro día, llego el momento de partir. Desarmamos el campamento, y retornamos a la Base Aérea Nº 2, en donde nos estaba esperando el F-27 Fokker, para traernos de regreso hasta la EMA. Al llegar a la misma, miramos decolar a esa hermosa aeronave, sin saber que fuera la última vez que la viéramos, ya que posteriormente sufrió un accidente en la ciudad de Salto, siendo pasto de las llamas.

Al partir hacia Maniobras, nos acompañaba el miedo y la incertidumbre, el temor a lo desconocido, pero al volver, retornamos cansados, pero sabedores de que veníamos munidos de una rica experiencia, plenos de satisfacción por el deber cumplido y esperando con ansias las próximas, deseosos de que sean tan fructíferas como estas que hemos pasado. ▲

Cad. 1º Atilio Bordagorry
Cad. 1º Daniel Cervantes

**CENTRO DE ESTUDIOS
BIOLOGICOS
Análisis Clínicos**

En SU zona de Pando

Piovene 1109 esq. J. P. Varela

Telefax 292 23 93 Teléfono de Urgencias 094-44 93 00

Coordine sus estudios y urgencias las 24 hs. del día, los 365 días del año

**MOVIL C.E.B.
Análisis Clínicos**



En SU zona Este de Canelones

*Unico laboratorio móvil del
Uruguay*

Fiesta Militar 1998

Alf. (Nav.) Daniel Sarasola
Alf. (Nav.) Pablo Rodriguez
Alf. (Av.) Julio Bardesio
Alf. (Av.) Juan Olivera
Alf. (Av.) Sergio Calistro
Alf. (Av.) Guillermo Goñi
Alf. (Av.) Gabriel Henry
Alf. (Av.) Gonzalo Sande
Alf. (Av.) Raul García
Alf. (Av.) Martín Campoamor
Alf. (Nav.) Marcelo Lorenze
Alf. (Av.) Gustavo Mattos
Alf. (Av.) Miguel Olivera



Saludo del Sr. Presidente de la República luego de la demostración aérea.

La vida militar nos brinda un sin fin de gratos momentos. Recuerdos que de una manera u otra jamás se borrarán de nuestras mentes, instantes que marcan nuestras vidas que poco a poco van templando nuestro espíritu y en muchas ocasiones llenan de orgullo a nuestros familiares y amigos. Tal es el caso, quizás uno de los más emotivos, de la ceremonia militar de clausura de cursos.

La primera que me tocó vivir personalmente fue la del día 15 de Diciembre de 1998. Sinceramente les digo que se me hacen pocas las palabras para poder expresar todas las emociones y sentimientos que experimenté ese día.

Luego de muchos y agotadores ensayos había llegado por fin el día y la hora indicada. Con la presencia del Señor Presidente de la República, Dr. Julio María Sanguinetti, altas autoridades militares y civiles, oficiales en general, pabellones y escoltas de la Escuela Militar, Escuela Naval, Escuela Nacional de Policía y Liceo Militar, familiares y amigos de los efectivos presentes, se dio inicio al acto en el cual veríamos como se volvía realidad aquel sueño que había comenzado cuatro años atrás en las almas de aquellos trece jóvenes que a partir de ese día pasarían a ser nuevos miembros del cuadro de Señores Oficiales de nuestra querida Fuerza Aérea Uruguaya.

Ese día, tan emotivo, marca el fin de una gran etapa de aquellos que dejan el Instituto; una etapa muy compleja y que sólo es posible concretarla con mucho esfuerzo; pero asimismo es el comienzo de una nueva vida en donde deberán continuar esforzándose para ser cada día mejores.

Mas no sólo para ellos las cosas cambiarían, ya que los nuevos cadetes de tercer año se enfrentarían el año entrante a un gran reto, tal vez el más difícil de todos en el transcurso de los cuatro años de vida

en el Instituto. La tarea de comandar y dirigir hombres por primera vez; hacerse cargo y saber impartir órdenes con la mayor madurez e imparcialidad posible. Los cadetes de segundo año se preparaban para el curso de vuelo y nosotros, los cadetes de primer año, lucíamos con gallardía por primera vez nuestras águilas en las caponas. Dejábamos atrás un duro año, en el cual nuestros clases tuvieron la ardua empresa de adaptar a un grupo de adolescentes a la vida militar, enseñarles y orientarlos en un mundo totalmente nuevo. Pasábamos ahora a desempeñarnos dentro del Curso Profesional. Un nuevo desafío por delante.

La ceremonia se llevó a cabo de acuerdo a lo establecido; y llegó por fin el momento tan ansiado por todos, luego de la entrega de los premios a los cuales se hicieron acreedores los noveles Alféreces, por su buen desempeño en estos años de formación profesional y que el señor Presidente de la República hiciera entrega, uno a uno, de la espada de Oficial, se sintió al unísono las voces que decían ¡SÍ JURO!, la "Diana de Palleja", y para coronar todo este momento, se vio salir del horizonte, como recortados del cielo, la silueta de una formación de aeronaves A37 B Dragonfly, que hacía un pasaje en honor a los nuevos oficiales.

Más tarde pudimos apreciar una muy buena demostración aérea, en las aeronaves T34 Mentor de la E.M.A, a cargo de los integrantes de la tanda "Skuas", que egresaban ese día. De esta forma, con muchas lágrimas de emoción mediante, se despedía del instituto la promoción 1998: "Alfárez Pantaleón Artigas".
¡SALUD, NOVELES ALFERÉCES!. ▲

Cad. 1º Fernando Bertassi

Fiesta Social

Ha quedado atrás todo un año de trabajo y satisfacción, colmado de nuevas experiencias. También ha culminado con éxito la última Parada Militar del año. Entonces, a esta altura, lo único que queda por delante es la fiesta social de fin de año.

El uniforme de base ha sido sustituido por el de educación física, los útiles de estudio y los fusiles los cambiamos por la pintura, herramientas y el infaltable engrudo. Lo único que conservamos son las guardias, pero no preocupa esto demasiado ya que tenemos el aliento de que: "son las últimas!".

Día tras día las ideas van tomando forma y color, de lo que sería una fiesta ambientada en la época medieval. Entre castillos, horcas, guillotinas y demás mitos correspondientes a esa época, fue surgiendo el decorado, actividad creadora de aquellos que trabajaron en la misma, siendo digna de muchos elogios

19 de Diciembre, el gran día, luego de dar los últimos retoques licencia. Y a esperar que se haga la noche para disfrutar y compartir con nuestros familiares y amigos.

La "línea muerta" se ha convertido en estacionamiento. El camino que une al "rondín N° 4" con el Casino del Cuerpo de Alumnos estaba irreconocible, totalmente adornado con antorchas y demás motivos acordes con la época que verdaderamente hacían volar la imaginación y trasladarse a otra era.

Al llegar a la entrada de la Plaza de Armas "chica", como es costumbre se obsequió a las damas una rosa, se saludó a las autoridades y luego a esperar el vals, protagonizado por los recientemente



recibidos Alféreces, sus Señoras madres y demás personas allegadas.

En dicha ocasión pudimos apreciar también un despliegue de fuegos artificiales que gustó mucho al público presente.

El resto de la noche se desarrolló dentro del "salón de fiestas" en donde estaban dispuestas todas las mesas y dos pistas de baile, cada una con su respectivo lugar para las orquestas, que alternadas con la discoteca, supieron amenizar muy bien la velada con su música en vivo.

No puedo dejar de nombrar un detalle que hizo que todo el decorado, que estaba centrado en

el castillo construido que daba entrada a la segunda pista de baile resaltara más aún es que, sin contar con las luces de colores propias de las pistas, toda la noche se desarrolló a la luz de las velas.

Poco a poco fue amaneciendo, pero nadie quería que la fiesta terminara y así fue como a las siete de la mañana todavía quedaban algunos bailarines derrochando alegría.

Luego de toda la algarabía vivida: "Licencia, ¡buenas tardes!", y cada uno para su hogar a disfrutar de su licencia anual y a renovar energías para comenzar un nuevo año. ▲

Cad. 1° Fernando Bertassi



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)

En el corazón del Escorpión: Antares 1999

Hoy queremos contarles un sueño, que nos acompañó desde siempre, sueño largo que exige muchos sacrificios pero que da aún más recompensas. Realizar nuestra vocación y sentir el orgullo de ser diferentes a los demás; ser integrantes de la Fuerza Aérea y comenzar a ser calificados como aviadores de la Patria, aviadores considerados muchas veces de excéntricos o locos, tan sólo por sentir la necesidad de volar, sentir esa magnífica y maravillosa sensación reservada para unos pocos...

Transcurrían los primeros días de Febrero cuando llenamos nuestros bolsos de sueños, ilusiones e incertidumbres, para comenzar la primera etapa de nuestras nuevas vidas: El Reclutamiento. Podríamos contarles nuestro primer día y hablarles de todas las cosas que juntos vivimos, pero ese no es nuestro objetivo.

En los primeros días éramos un grupo de jóvenes desconocidos, con muy poca noción de la vida militar, cada uno

con sus costumbres y hábitos hogareños, los cuales diferían bastante a lo que es la vida en la Escuela. Durante el Reclutamiento, aprendimos a conocernos con virtudes y debilidades, nos fuimos transformando y templando; nuestro carácter se fue moldeando. Ya no éramos un simple grupo de jóvenes que apenas se conocían. Ya empezábamos a ser una tanda. Y esta tanda busco su nombre en el firmamento y lo encontró en una de sus constelaciones, en el corazón del Escorpión: ANTARES.

Representa la fuerza del amor al cielo y la pasión por el aire; esa misma pasión que tantas generaciones que han pasado por la Escuela han sentido en lo mas profundo de su pecho; ese mismo cielo que ha visto nacer tantos aviadores, que ha adoptado como hijos, sedientos de espacio y libertad, orgullosos defensores de nuestra Patria, y de ser parte de la Fuerza Aérea Uruguaya.



Antares 1999

*Antares es una estrella
De la constelación del Escorpión.
Es color rojo fuego,
como la fuerza y la pasión*

*Es la más hermosa
La de más bello fulgor,
Es la que más brilla
En toda la constelación*

*Es el nombre de mi tanda
Que al igual que el Escorpión
Está alerta y expectante
Esperando la ocasión.*

*No importa lo que cueste
Ni tampoco el rigor,
Somos todos compañeros
De fuerte convicción.*

*Todos con el mismo sueño,
que esperaba con ilusión,
surcar los aires de la patria,
poder defender nuestra nación.*

*Somos pocos en mi tanda,
Un pequeño Escorpión
Que buscamos un lugar
En la historia de la aviación.*

Asp. Richard Bruno





Nuestra Tanda eligió aprovechar la corriente que con su fuerza nos llevará hacia nuestra realización vocacional, no exenta de dificultades y obstáculos que superar. Sabemos de las exigencias de la carrera y las aceptamos. Queremos ser aviadores militares y Oficiales de la Fuerza Aérea, queremos escribir nuestros nombres en el firmamento. Este es el camino escogido,..... en nosotros está el lograrlo.. ▲

Asp. Marisol Diana
Asp. Daniel Brianthe



Electrolux

Líder Mundial en Electrodomésticos

Electro-Service S.A.
San José 976 Montevideo (Uruguay)

Teléfonos 900 61 65
908 17 48

Para las mejores galas



**Tintorerías
PORLEY**

**Jackson 1347
tel.: 409 14 32**

Especialistas en prendas de cuero,
teñidos, arreglos y zurcidos invisibles

FABRICA DE GORRAS



JOSE SAJEVICAS

*Agustín Abreu 2432 Tel. 481 15 70
Montevideo*

Intertandas 1999

El 26 de abril del presente año se celebró el tradicional día del cadete, donde se conmemora la fecha en que el curso de cadetes de Aeronáutica, fue trasladado de la Escuela Militar a la actual Escuela Militar de Aeronáutica el 20 de abril de 1948

Para ello se realizaron diferentes actividades deportivas en las disciplinas de pista de guerra, natación y fútbol, entre los integrantes de cada año, Rapaces (Cadetes 3°), Clíos (Cadetes 2°), Raptors (Cadetes 1°) y Antares (Aspirantes).

Se puso de manifiesto el alto nivel competitivo de cada una de las tandas exaltando el Espíritu de Cuerpo característico de este instituto. Las justas se vieron llenas de energía, amistad, espíritu deportivo y lealtad.

Ya que las diferencias existentes entre las distintas tandas y las responsabilidades que tienen unas sobre otras se dejaron de lado en este evento deportivo, se demostró la unión del cuerpo de alumnos.

La última actividad y la más esperada fueron los partidos de fútbol, viéndose que en los cam-



El equipo ganador de fútbol: Rapaces 96

pos no existían jerarquías. Todos eran iguales y los que mandaban eran los que dominaban de mejor manera el juego.

Pero como en toda competencia debe existir un ganador fue Rapaces quien obtuvo la victoria, y se llevó la copa representativa de dicho torneo, dejando de esta forma la huella de triunfadores en este, su último año como cadetes.

Para confraternizar el equipo ganador (Rapaces), se enfrentó al equipo de oficiales armonizando la relación que llevan día a día.

Se buscó de esta manera realizar la camaradería entre años, viéndose reflejada luego por un almuerzo, en el

cual el Aspirante Richard Bruno (el integrante más joven del cuerpo de alumnos) y la Alférez (sanidad aerospacial) María Paz, tuvieron el honor de cortar la torta.

Durante el transcurso de esta ceremonia los Señores Oficiales del Cuerpo de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica pronunciaron emotivas palabras, culminando así los festejos de este día y dejando para los futuros participantes, esos deseos de confianza en sí mismo que siempre deben permanecer vivos en cada uno de nosotros. ▲

Asp. Marisol Diana

Entrega del Espadín '99

En el frío amanecer del día 19 de Junio, la ilusión de recibir el espadín se convirtió en una realidad.

...Por fin éramos cadetes de Primer Año, pero aunque lo habíamos logrado, algo nos faltaba, aun no poseíamos ese símbolo de distinción que con tanta ansiedad esperábamos, "el espadín". El mismo era tema de gran interés entre nosotros, solo nos quedaba esperar la hora de su entrega, hasta que finalmente la ceremonia se estaba llevando a cabo. Se notaba la alegría de cada uno de los integrantes de la tanda, reflejada en sus rostros inmóviles.

Cuando nos entregaron el espadín muchas cosas bombardearon nuestras cabezas en ese breve instante de tomarlo y colocarlo en su lugar. Pero hubo un pensamiento que fué común en especial. Todos recordamos allí a nuestros padres, siempre brindándonos su invaluable apoyo, ternura y comprensión. También ellos recibieron de alguna manera este nuevo logro, y seguramente se sintieron tan felices y orgullosos como nosotros, disfrutando también de nuestra emoción.

La ceremonia constó de dos partes bien definidas. Una ante todas las autoridades, en la que se hizo entrega a los Jóvenes Aspirantes del uniforme de paseo, como así también se les tomaba Juramento de Fidelidad a la Bandera. A uno de nosotros le fue entregado en esta parte de la ceremonia el espadín, y a los Cadetes de Segundo Año se les entregaron los distintivos de aviadores y navegantes por haber efectuado el curso de vuelo. Luego en el área del Curso Profesional donde se realizó la otra parte de la ceremonia, reinaba gran silencio hasta que por momentos se veía roto por la presentación de uno de nosotros ante el Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos. Momentos más tarde al escuchar las palabras del mismo, nos sentíamos felices al notar que éstas iban dirigidas hacia nosotros; distinciones verbales, y optimistas proyecciones del futuro.

Cuando finalizó la ceremonia, al retirarse ya cada uno con su impecable espadín y la inquieta dragona amarilla, se veía a la tanda mirándose unos a los otros, arreglándose algún detalle o simplemente dándose las felicitaciones, no faltaron las fotos que nuestros



El Sr. Jefe del Cuerpo de Alumnos en la entrega simbólica a un Caballero Cadete de 1er. Año

padres tomaban con gran entusiasmo, como tampoco faltaron las poses para ellas.

Era evidente que aquella contagiosa alegría, aumentaba por el sentido de compañerismo, que formamos durante nuestras vidas juntos en el Instituto y que tradicionalmente caracteriza a los cadetes, estaba dirigida a este reciente logro. Nos confortaba el prestigio de haber llegado finalmente a otro de los logros de esta carrera, comparable de algún modo al siguiente paso: aprobar el curso de vuelo...

Tenemos el incentivo de que en la actualidad ya portamos el preciado uniforme de paseo completo. Y sentimos que estamos

cada vez más próximos al final de este tramo de nuestras carreras el cual es recibimos de Oficiales de la Fuerza Aérea.

Ahora cada vez que nos colocamos el uniforme con su espadín, nos sentimos más completos y siempre recordamos aquellas antiguas palabras que nos pronunció el Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos cuyo estudio es innecesario, y dicen: "No me desenvaines sin razón y enváiname con honor". ▴

Cad 1° Eber Fernández

Aermacchi T-260EU



La E.M.A. cuenta ahora con entrenadores de primera generación

Tiempos de cambios ha sufrido nuestra Fuerza Aérea. Dichos cambios, que siempre apuntan a la eficiencia de nuestra arma en el cumplimiento de su misión, han tocado de cerca a nuestro Instituto de muchas formas; siendo una de ellas la aprobación de una licitación pública con el objetivo de renovar el material de vuelo de la Escuela. Se presentaron a la licitación: la empresa chilena ENAER, con su T-35 Pillán; la Moraván con su Zlin 242; la Aerospatiale francesa presentó el Epsilon y la Aermacchi con el SF 260, siendo este último el avión que más llamó la atención a los Oficiales de nuestra Fuerza Aérea por su adecuado equilibrio entre costo de mantenimiento y prestaciones. Entonces la necesidad de nuevo material de vuelo se materializa en la adquisición de 13 aviones Aermacchi SF 260 E; a los cuales se los denominó T-260 EU, moderno avión de entrenamiento básico e intermedio, que sustituirá a los viejos "Mescalero" y "Mentor", quienes vienen cumpliendo funciones de entrenamiento en nuestro Instituto desde el año 1969.

Impresionante despliegue de aviónica integrada en el panel de instrumentos del T-260





Entrenamiento de acrobacia por parte de tripulaciones uruguayas en aviones SF-260 de la Fuerza Aérea Italiana

sido construidos alrededor de 850 ejemplares y llegarán a veintitrés las fuerzas aéreas que estarán equipadas con él.

Descripción del Avión

Es un monomotor de ala baja, de construcción totalmente metálica, que posee la particularidad de tener tanques de combustible de punta de ala o "tips". La cabina cuenta con dos asientos lado a lado para los pilotos y un tercer asiento trasero para su utilización en categoría utilitaria. Está propulsado por un motor Textron Lycoming AEIO 540 D4A5 que genera una potencia nominal de 260 Hp a 2700 R.P.M., y está estructurado con seis cilindros

Un Poco de Historia

Fabricado en Italia, el prototipo de este avión voló por primera vez en Julio de 1964. Diseñado originalmente por la firma Avimilano Costruzioni Aeronautiche fue denominado F-250, y posteriormente la empresa Siai Marchetti obtuvo los derechos de construcción para su modelo definitivo SF-260. Con dicha denominación voló por primera vez en Octubre de 1970. Debido a las características de vuelo del mismo los países pertenecientes a la OTAN forman sus pilotos de combate en éstas aeronaves Cumpliendo así también, con todas las necesidades básicas y avanzadas de los programas de entrenamiento de vuelo de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El pequeño avión causó tal impacto en el mercado que fue incorporado por las fuerzas aéreas de Italia y los Estados Unidos, siendo también adquirido posteriormente por Sri Lanka, Venezuela y Zimbabwe. Posteriormente se produjo

una fusión de las empresas SIAI Marchetti y Aermacchi, obteniendo de



este modo su designación final "Aermacchi SF 260". De éste modelo han

El Cap (Av) Juan Villaamil y el Tte 1º (Av) Waldemar Radío junto a instructores italianos



Personal de la Fábrica Aermacchi, quienes se encargaran de ensamblar y efectuar las comprobaciones pertinentes en nuestro país

opuestos enfriados por aire. El mismo genera la energía suficiente para la realización de todo tipo de maniobras acrobáticas además de tener la capacidad de volar en forma invertida por no más de tres minutos, así como también su estructura resiste un elevado factor de carga. Está equipado con tren de aterrizaje triciclo retráctil de alta resistencia que permite su operación desde pistas de césped. Su peso vacío es de 779 Kg, el cual le permite desarrollar una velocidad horizontal de crucero de 180 Kts. A primera vista llama mayormente la atención su pequeña envergadura (8,35 m)

atención su pequeña envergadura (8,35 m) así también como su poca superficie alar, condiciones estas que son contrarrestadas con la gran tracción que brinda su planta propulsora. Tiene la posibilidad de adaptar "perchas" debajo de las alas lo que le da una capacidad de operación con 300 Kg. de armas lanzables (cohetes, bombas y ametralladoras) lo que brinda posibilidad de efectuar entrenamiento de armas en nuestro Instituto. Posee un completo instrumental de última generación, en el que se incluye varios equipos de navegación como son el GPS, RMI, HSI, DME, etc. Esto da la posibilidad de expandir los programas de instrucción, incluyendo en los mismos un curso básico de vuelo instrumental y otro curso de vuelo nocturno, desarrollando de esta forma aún más la capacidad y los conocimientos del futuro oficial de la Fuerza Aérea.

Cursos de Capacitación

Como no podía ser de otra forma, el hecho de que la Escuela se nutra de nuevo material de vuelo, trae consigo otros emprendimientos. El Capitán (Aviador) Don Juan Villaamil y el Teniente Primero (Aviador) Don Waldemar Radío fueron los dos primeros Señores Oficiales designados para realizar el Curso de Piloto Instructor en el avión SF 260. Este se llevaría a cabo en el Aeropuerto Militar "Enrico Comani" (70 STORMO) Gruppo 207 localizado en la Ciudad de Latina, Italia y fue coordinado a través de la Agregaduría Militar de Italia. Su partida desde el Aeropuerto Internacional de Carrasco fue el 15 de Mayo para comenzar dos días más tarde con el Curso, el que finalizara el 23 de Julio. Ambos efectuaron el Curso de Instructor de vuelo y finalmente como experiencia extra curricular se les impartió el Curso de Inspector, los cuales contenían una fase teórica y otra práctica. Los

Señores Oficiales terminaron los Cursos con casi cincuenta horas de vuelo y con excelentes calificaciones dejando de este modo una muy buena impresión de la proficiencia de los pilotos uruguayos. El curso de piloto instructor recibido consta de cuarenta y una horas de vuelo, compuestas por habilitación, vuelo solo, instrucción en cabina izquierda, formación, acrobacia, instrumentos, nocturno y navegación. Luego de la tercer hora de vuelo los pilotos uruguayos cumplieron satisfactoriamente su vuelo solo el que tuvo la particularidad en sus reportes, ya que los mismos fueron realizados en inglés y en otros casos en italiano recién aprendido. Los apelativos de reporte para dichos vuelos solo, fueron asignados por el comandante del Grupo (fanático del fútbol); los mismos fueron "Fonseca" más el número de avión. Finalizados los mismos fueron recibidos y festejados como a todo vuelo solo en Italia, con mucha alegría y agua sucia. Más adelante fueron designados otros tres Señores Oficiales, quienes viajarían a Italia para recibir entrenamiento de piloto en la propia fábrica Aermacchi, ubicada en la ciudad de Varese en los alrededores de Milán. Los pilotos designados para dicha instrucción de vuelo fueron el Capitán (Aviador) Don Alejandro Arocena, el Capitán (Aviador) Don Pedro Bielenberg y el Teniente Primero (Aviador) Don Roberto Amorín. Los cursos recibidos en la fábrica constaban de ocho horas de vuelo. También se desarrolló un curso técnico realizado por el Teniente Primero (Aviador) Charles Fernández y un grupo de doce integrantes del personal de Mantenimiento de nuestro Instituto que viajaron a la fábrica para recibir los conocimientos necesarios para el correcto mantenimiento del avión. Dichos cursos abarcaron todos los perfiles de la aeronave como son: mecánica, electrónica, estructura, etc. No solamente es un costo significativo para la fuerza; sino que significa un esfuerzo personal debido a la preparación previa a la partida y posteriormente a ella encontrarse en un país extranjero, salvando los obstáculos que impone un idioma diferente.

Armado y Vuelos de Prueba

El transporte de los aviones corrió por cuenta de la fábrica que tenía plena responsabilidad sobre los aparatos hasta que estuviesen en nuestro país, amados y con los vuelos de prueba necesarios para asegurar el visto bueno. De esta forma se trasladaron por mar los dos primeros aparatos (FAU 610 y FAU 611) acompañados por el grupo de especialistas enviados por la fábrica. Este grupo consistente en un piloto de pruebas, un ingeniero y dos técnicos, quienes fueron los encargados del armado de los aviones. Luego de su arribo fueron trasladados a la Brigada Aérea N° 1 donde se estableció un área de trabajo restringida para el ensamblado. Los técnicos italianos se encargaron del trabajo y luego de que estuvieron armados se realizó una serie de vuelos de prueba, los cuales utilizaron Carrasco como base aunque se desarrollaron sobre nuestro Instituto.

Un viernes arribaron a nuestro Instituto en forma oficial en medio de una ceremonia con la presencia de las autoridades y personal de la fábrica así también como autoridades de nuestra Fuerza Aérea encabezadas por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Teniente General (Aviador) José Malaquín. Con los aviones en la Escuela se comenzó con la habilitación de los instructores del Instituto.

El arribo de los restantes aparatos está previsto para principios del año 2000. Cabe destacar que debido a este programa de entregas el ingeniero representante de Aermacchi permanecerá en nuestro país hasta Enero del 2000. ▲

**Cad. 2° María Etcheverry
Cad. 2° Héctor Casella**

DESPEGA UNA NUEVA PLUNA

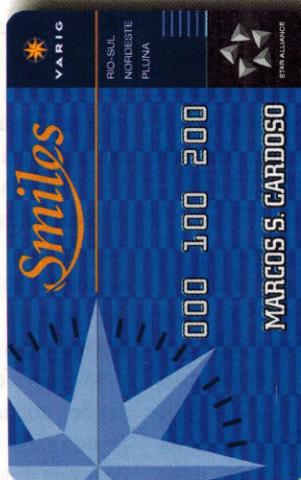
La renovación de nuestra imagen corporativa y el reacondicionamiento total del interior de la flota, reflejan los cambios que estamos orientando.



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.



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.



www.pluna.com.uy

www.varig.com.br

Maniobras de Invierno

Esa víspera fue un largo e intenso sudor frío. Sueños entrecortados y violentos, como de pesadilla o de fiebre, alternados con temblores sufridos por los nervios de punta, aunados a las bajísimas temperaturas que se registraron esa noche; la tensionada madrugada en que comenzaron las maniobras de invierno 99'. Seis meses atrás ya habían empezado los rumores. De esta manera, cada día amanecía una nueva y más atroz oleada de inventos y falsas novedades, como antesala de lo que vendría. El tema era que se conjeturaba muchísimo pero la incertidumbre continuaba siendo el principal factor de aflicción para los alarmados Cadetes. Pasaron los meses y el pánico iba en aumento - me consta pues yo lo viví en carne propia -, multiplicándose exponencialmente a la par de la cercanía creciente del día último. Hasta que al fin llegó, tras un largo prelude, siempre rodeado de un halo de misterio impenetrable.

El sábado 3 de julio, el cuartelero de turno hacía sonar la sirena dando inicio a nuestras maniobras de invierno. Ya teníamos todo preparado para el combate, por encarnizado que fuese. Entonces, en pocos minutos estábamos todos formados bajo el Curso Profesional, esperando recibir órdenes para salir a actuar en las tinieblas pero con los ojos vendados, pues ignorábamos los acontecimientos que nos esperaban agazapados a lo largo de los siguientes cuatro días. Lo que nunca hubiésemos imaginado, fue que estuviésemos tan colmados de

vértigo, más allá de la cruda sensación térmica y algún que otro fútil pormenor que bien fundada tenía su razón de ser.

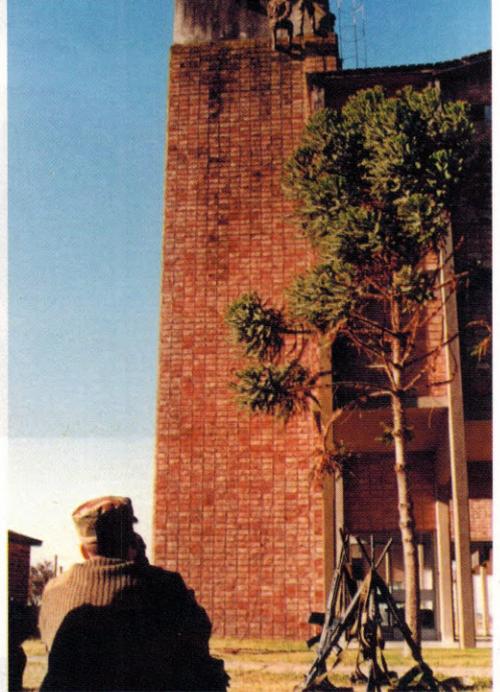
Mas, ahora quisiera encarar otro tema, siempre relacionados a estas maniobras claro está, uno algo más solemne que encierra intenciones de formación de la personalidad y que conlleva aspiraciones de conseguir la madurez física, mental y espiritual del individuo. Dicen por ahí, que el frío, el hambre, el dolor y hasta el miedo, entre otras cosas, son los mejores herreros para templar el alma. Todo aquel padecimiento que suframos sirve para darle forma al corazón y no dejar que, a posteriori, se tuerza nuevamente; algo así como una experiencia impresa a fuego, que nos recuerde por siempre los duros reveses de la vida, para que no metamos nuestra curiosidad en donde no debemos sin antes pensarlo dos veces.

Pocas oportunidades hay en que pueda apreciarse verdaderamente el compañerismo de manifiesto, nada como las situaciones límites para esto, dejando atrás ciertas diferencias, y esta fue una de esas extraordinarias ocasiones. Cuando la voluntad sucumbe ante el cansancio y los párpados ceden bajo el peso brutal del sueño, cuando la panza gruñe y aprieta por la prolongada falta de alimentos y los labios se cuarteán y sangran por la fiebre de la sed, cuando las piernas se aflojan de tanto caminar y los brazos caen sin conseguir levantarse, cuando la piel se eriza lívida y los músculos se contraen espasmódicos, al borde del congelamiento,

Compañía de Cadetes en los campos de ejercicios del Bn. Inf. de paraca. Nº 14



Ejercicio de Rápel



abatidos por la gélida mordedura de una helada, es menester unirse y ayudarse unos a otros en pos de salir adelante.

La mañana del primer día caminamos sigilosos por los pastizales, mojados por el rocío, hasta el lugar donde nos estaría esperando nuestro contacto para indicarnos el sitio de nuestra posición, pues se había dividido al Cuerpo de Alumnos en tres compañías, desplegándolas por toda la zona, y nos apostamos en nuestros emplazamientos de combate designados a tal fin. Horas más tarde, llegaron los Señores Oficiales para darnos más instrucciones. Nos comunicaban que nuestra estadía se extendería por tiempo indefinido y por tanto, tendríamos que armar las carpas y establecer campamento. Era éste el instante en que adquiriríamos la completa certeza de que nuestra expedición iba para largo.

Ese mismo día - sábado de tarde -, se desplazó la patrulla a la Escuela con el fin de realizar los ejercicios dispuestos para esa jornada: haríamos rapel. Tarea que consiste en bajar cualquier estructura empinada mediante un arnés muy resistente que sostiene a la persona por las caderas y los muslos, a una soga amarrada a la cima de la elevación. Es inevitable que uno se amedrente y le aumenten las pulsaciones a la vez

que, ya en la cumbre, elevemos una plegaria al cielo. Asimismo, no deja de ser extremadamente emocionante e inolvidable.

A la noche, luego de cenar en el campamento, aplicando los conocimientos que nos habían enseñado con motivo de las inminentes maniobras, en este caso el sistema de "cincuenta y cincuenta", es decir, mitad de la compañía comiendo y la otra vigilando, para solo hacer lo propio después de que la "pareja de combate" haya dado término a su alimentación, nos fuimos a descansar siempre usando el mismo sistema empero media hora más tarde, a fuerza de estruendosas municiones de fogeo, nos hicieron volar de la carpa a los que, inconscientes por el cansancio, nos encontrábamos arrollados dentro de nuestros sobres de dormir, para salir de patrulla, la cual abriría la vigilia, siendo el primero de dos patrullajes nocturno que tendríamos esa fría noche. A altas horas de la misma, mientras nos desplazábamos silenciosos y cautelosos en formación de columna, pues el terreno que devorábamos paso a paso así lo exigía, fuimos emboscados por otra compañía que nos esperaba con la trampa tendida. Pese a todo, descargándoles las municiones de fogeo con todo nuestro poder de fuego y lanzándonos al suelo para disminuir la silueta, salimos vencedores en aquel juego, como resultado de un error de la otra patrulla.

Posteriormente, regresamos al campamento y a las tres A.M. retornábamos a marchar a través de las tinieblas. Dos horas más tarde, nos volvían a emboscar, pero esta vez fuimos teóricamente masacrados a pesar de la intensa y valiente resistencia que opuso la patrulla mártir y el sostenido fuego que presentó con temeridad y el fervor.

El domingo amaneció espléndido y durante la mañana fuimos felicitados por la voluntad impuesta en una tarea asignada. A la tarde, nos trasladamos hasta el polígono a hacer tiro con el siguiente armamento: fusiles "F.A.L", pistolas 9 MM, y ametralladora M.A.G. Por la noche nos escurrimos, sumergidos en la profundidad del manto protector de la oscuridad, hasta llegar a la Escuela y allí, bajo el Curso Profesional, fuimos instruidos sobre todo lo

concerniente al reconocimiento en la custodia de los bienes materiales y de los compañeros en descanso (vigilancia de la unidad de posibles hostilidades), por el Teniente 2º (Av.) Andrés González. Finalizada la ilustración, regresamos al campamento, pero media hora después se tocaba "tropa" nuevamente y haciéndonos de todos nuestros "petates y misceláneos" (útiles personales), incluido por supuesto, todo el armamento disponible, recibimos la orden de trasladarnos al resguardo de la biblioteca del



Práctica de salto con paracaídas desde la torre

Instituto por algunos incidentes en las afueras del mismo, que pudiesen afectar el normal desarrollo de los ejercicios que estaban realizándose en la propia Escuela.

De esta manera pasó el domingo, para dar paso al lunes, el cual se presentó soleado pero sin dejar nunca de hacer muchísimo frío. Temprano, fuimos llevados al Batallón de Infantería N° 14 (Paracaidistas) y allí realizamos algunos ejercicios de salto y caída; también nos lanzamos desde la torre (simulador del salto en paracaídas), que forma parte del entrenamiento

de los que realizan el curso en cuestión. ¿Qué puedo decir de este salto? Al principio, la altura y el piso descubierta allá abajo, nos vuelven tercamente dubitativos pero después del primer salto, la adrenalina fluye y la sonrisa al fin se dibuja; todo un acontecimiento que eriza la piel, detiene el corazón y corta la respiración; algo indescriptible que lo estremece y lo envía a uno. Una experiencia que sin duda deja su huella impresa y que solo saltando puede conocerse la sensación que nos marcará para siempre. Seguidamente, practicamos navegación terrestre

y finalizados estos ejercicios, retornamos a la Escuela con mucho de que hablar. Por la noche "picábamos" guardia, la que se llevó a cabo en el perímetro del casco de la misma Escuela, no obstante fue relativamente tranquila; algún que otro baladí incidente pero nada más. Llegamos al martes y nos fuimos a los cursos a higienizarnos y a dejar los "petates y misceláneos" que nos sirvieron en las arduas tareas que habíamos abordado en los últimos cuatro días. Acto ulterior, nos encaminamos a "El Nogal", donde se realizaría la comida como epílogo de las maniobras de invierno. Allí degustamos un exquisito asado y más tarde nos dispusimos a emprender el sketch de las pasadas maniobras. Lo discutimos y planeamos entre todos, unidos por las propias peripecias vividas juntos, como entre amigos que han olvidado los encontronazos de otrora y omitido los malentendidos que han sembrado cizaña entre las personas sin una causa debidamente justificada. La comedia que suscitárase poco después fue de morirse de la risa; no quedó títere con cabeza y se rescataron los momentos más graciosos.

Finalizaban así las maniobras de invierno de la Escuela Militar de Aeronáutica, pero las nuestras realmente tocarían a su término, recién cuando tuviésemos por delante el resto de las vacaciones de esa estación, y el Oficial de Disciplina por fin pronunciara, frente a toda la formación del Cuerpo de Cadetes, la tan ansiada y célebre frase: "Licencia, buenas tardes". ▀

Cad. 1º Máximo Olivera

MI SUEÑO, MI FORMA DE VIDA.....

Solo Dios sabe por qué
Solo el y yo sabemos lo que he sentido.....

Aquel día que la bruma me cubrió
sin importar lo que habia vivido
aquel día que tanto yo lloré
porque mi sueño había perdido.

Y hoy sigo luchando
Por lo que siempre anhelé,
Porque jamás cambié de bando
Y sé que siempre volaré,
Porque hay un avión que me está esperando
Uno en el cual solo yo navegaré.

Porque sé que tengo un norte
Al que siempre seguiré
Del que solo me separará la muerte
La que volando encontraré.....

Cbo. Hrio. Roderick Islas

- * **SEGURIDAD Y VIGILANCIA**
- * **SERVICIOS ESPECIALES**
- * **TRANSPORTE DE VALORES**
- * **COBRANZAS**
- * **PAGO DE SUELDOS**
- * **ALQUILER DE PERSONAL
DE SERVICIO**
- * **SERVICIO DE LIMPIEZA**



SARANDI 409 Piso 3 Oficina 15
Tel.: 915 23 67

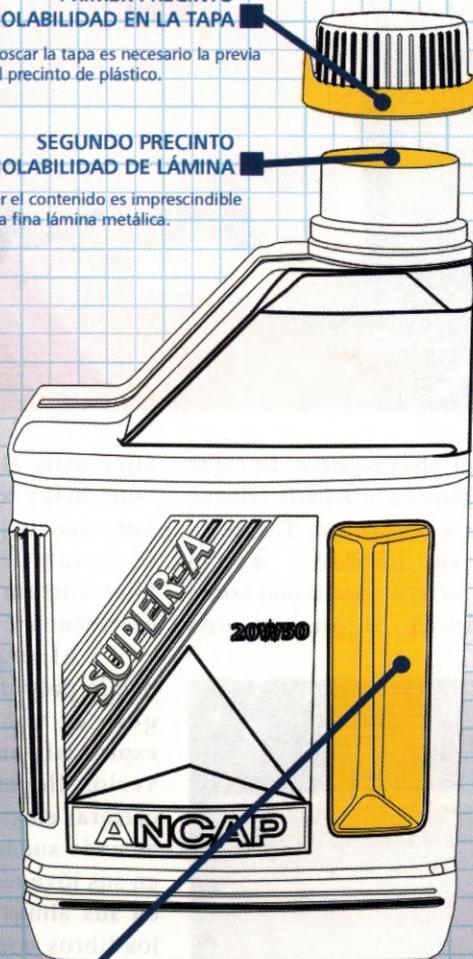
La confianza de siempre, pero mejor

PRIMER PRECINTO DE INVIOLABILIDAD EN LA TAPA

Al desenroscar la tapa es necesario la previa rotura del precinto de plástico.

SEGUNDO PRECINTO DE INVIOLABILIDAD DE LÁMINA

Para verter el contenido es imprescindible retirar esta fina lámina metálica.

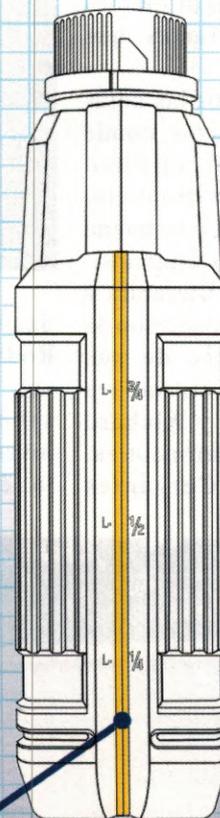


HENDIDURA DE DISEÑO ANATÓMICO

Permite tomar el envase con comodidad en el momento de verter el producto.

VISOR DE NIVEL DE CONTENIDO

Luego de vertido el lubricante, indica el nivel del remanente en el envase, con referencias de 1/4, 1/2 y 3/4 litros.



LUBRICANTES
ANCAP

Sólo poniendo lo mejor
se puede llegar más lejos.

Nuestros Profesores

Una vez mas, estamos escribiendo sobre nuestros profesores para homenajearlos y rendirles honores. Esta vez, investigamos sobre la Profesora Olga Ferrari de Romano, quien presta sus servicios en nuestra escuela desde mediados de la década de los 80'.

Desde hace ya mas de 10 años, es la profesora que ha dado clases de literatura e idioma español a las diferentes generaciones de jóvenes aspirantes, que pasaron por la institución.

En su vida laboral, por 21 años las aulas del Liceo Militar General Artigas, donde se introdujo a la vida militar, el Elbio Fernández y la E.M.A la han visto dictar clases, siempre con su humor y la buena disposición para enseñar a sus alumnos. Sabemos que es licenciada en literatura y profesora de ingles. Sus aficiones son la lectura y la música. Dentro de sus escritores predilectos encontramos a Antoine de Saint-Exupery y Richard Bach, por su conexión con la aeronáutica. Las obras de Miguel de Cervantes



Saavedra, William Shakespeare, Enrique Rodó, Horacio Quiroga y Khalil Gibran son también de su agrado. También sabemos que su hobbie es la investigación literaria, en particular sobre la época faraónica, y que es una

aficionada al deporte. Practica gimnasia voleyball y tenis.

Entrando un poco mas en su vida familiar, es viuda y tiene 4 hijos y 6 nietos. En sus hijos encontramos militares, agrónomos, escribanos y arquitectos.

Al preguntarle cuál es la felicidad que le proporciona la profesión, nos dijo que es ver crecer tanto física como espiritualmente a los estudiantes y al fin verlos llegar a la culminación de las carreras elegidas, cumpliendo cada uno su ansiado sueño dentro del camino trazado en sus jóvenes vidas y por ultimo sembrar en sus almas el conocimiento que solos los libros nos pueden dar.

Estamos seguros de que podemos confiar a nuestros futuros oficiales en sus manos, como ya lo venimos haciendo, desde hace mucho tiempo y jamás nos ha fallado. Muchos de nuestros Señores Oficiales han mejorado y perfeccionado su lenguaje gracias a su ayuda, así como también algunos han despertado al poeta que tenían dormido dentro de sí. Esperamos que continúe en nuestras aulas por mucho tiempo más. ▲

Asp. Heber Cigarán



Visita del Comandante en Jefe

El día 28 de Julio de 1999, el Instituto tuvo el honor de recibir la visita del Comandante en Jefe de nuestra Fuerza, Teniente General (Aviador) José Pedro Malaquín.

Todos nos preparamos para ese día.

Señores Oficiales, el Cuerpo de Alumnos y el Personal Subalterno vestimos nuestra querida Escuela con las mejores galas.

La actividad a realizar constaba de una parada militar, formalidad necesaria para recibir a una autoridad de tan alta jerarquía. Luego el Comandante en Jefe recorrería las instalaciones para poder apreciar las actividades que se realizan día a día en el Instituto. Lo que teníamos que hacer era cumplir con las obligaciones que cada día debemos afrontar para reflejar la eficacia con que ejecutamos nuestra misión.

Dentro de muchas tareas que realizamos,



El Sr. Comandante en jefe de la Fuerza Aérea junto a autoridades de la E.M.A.

estuvieron las clases teóricas que recibimos en el área de Jefatura de Estudios, en los salones con nuestros profesores, en los immaculados salones nuevos como los de conferencias, de proyecciones y videos, de computación, de laboratorio de idiomas y la reciente inauguración del nuevo salón en donde se encuentra la biblioteca.

La mañana se terminaba con la realización de educación física, área donde también los Cadetes demuestran sus destrezas y habilidades que frecuentemente se exhiben en competencias internas y externas. Así también fueron recorridas las áreas de trabajo del Personal Superior y Personal

Subalterno que dan soporte a toda la actividad de la E.M.Aer.

En el área de Jefatura de Operaciones y Entrenamiento, donde realizamos las actividades de vuelo, tuve el honor y orgullo de volar junto a él

siendo el vuelo más relevante y que más voy a recordar en mi carrera como aviador militar. Los nervios y emociones se mezclaban. Antes de volar debía hacer un briefing pre-vuelo con las maniobras que íbamos a realizar. Era tan sencillo como hablarle a otra persona, pero esa persona era un militar con muchos años de servicio, teniendo muchas horas de vuelo comparado a mi corta experiencia.

Los nervios fueron calmados y el entrenamiento en vuelo que se nos brinda estuvo presente para demostrar lo que todo Cadete, tanto mis camaradas de año como Cadetes Subalternos que practicamos tan preciada y amada vocación de alas podemos realizar.

El vuelo fue de total distensión, las maniobras fueron realizadas y así un experimentado piloto, se despedía de un avión tan legendario como el T-34 MENTOR, que supo brindar el más alto entrenamiento a tantos pilotos que jamás van a olvidar sus hermosas formas y rugido de motor.

No olvidaremos las maniobras que he soportado tan resistente avión, siendo por 20 años exigido al máximo brindando siempre la seguridad y la confianza de un gran avión.

El vuelo terminó, pero no voy a olvidar, las palabras del Comandante en Jefe que nos alentaba a realizar nuestras labores con el mayor empeño posible para que cada día tengamos una mejor Fuerza Aérea.

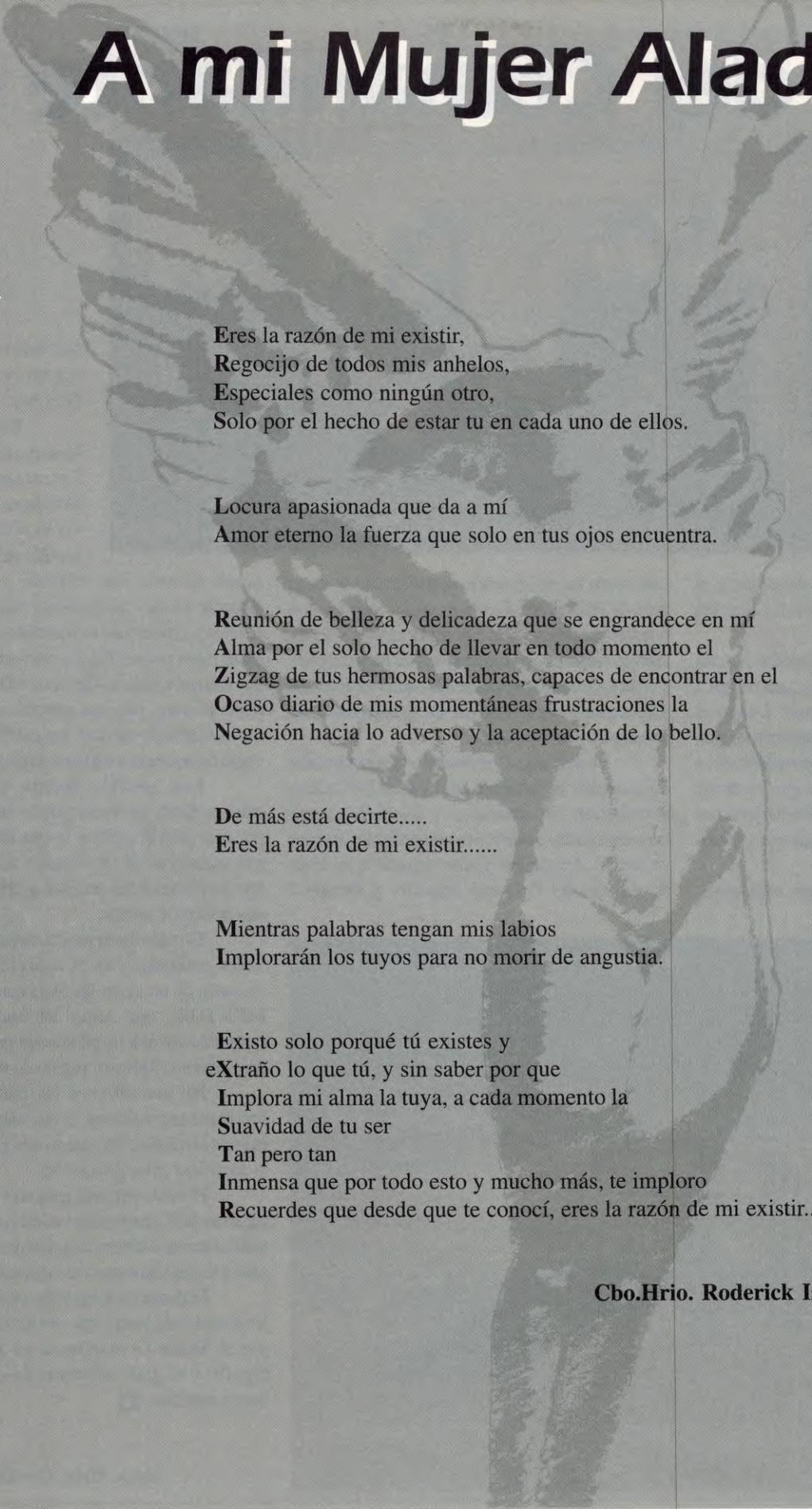
Durante toda mi vida, cada vez que porto los guantes de vuelo que me fueron obsequiados por el Señor Comandante en Jefe, sentiré el orgullo y el gran compromiso que acepté como honor ese día. ▲

Sgto. Hrio. Osvaldo Rigamonti

Estrechando las manos luego de un vuelo poco común



A mi Mujer Alada



Eres la razón de mi existir,
Regocijo de todos mis anhelos,
Especiales como ningún otro,
Solo por el hecho de estar tu en cada uno de ellos.

Locura apasionada que da a mí
Amor eterno la fuerza que solo en tus ojos encuentra.

Reunión de belleza y delicadeza que se engrandece en mí
Alma por el solo hecho de llevar en todo momento el
Zigzag de tus hermosas palabras, capaces de encontrar en el
Ocaso diario de mis momentáneas frustraciones la
Negación hacia lo adverso y la aceptación de lo bello.

De más está decirte.....
Eres la razón de mi existir.....

Mientras palabras tengan mis labios
Implorarán los tuyos para no morir de angustia.

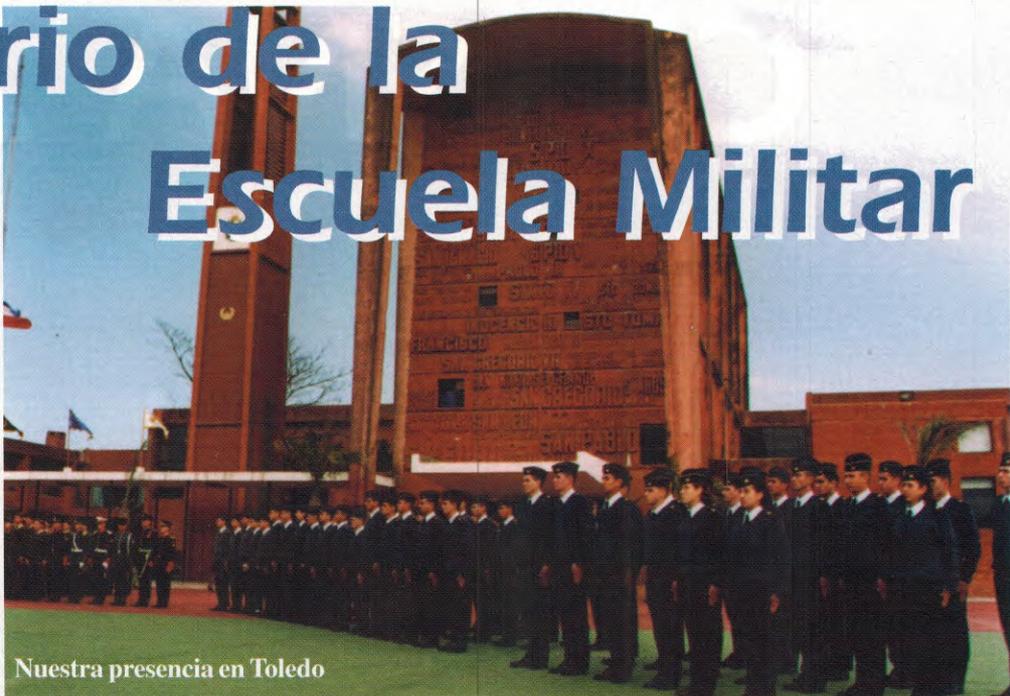
Existo solo porqué tú existes y
eXtraño lo que tú, y sin saber por que
Implora mi alma la tuya, a cada momento la
Suavidad de tu ser
Tan pero tan
Inmensa que por todo esto y mucho más, te imploro
Recuerdes que desde que te conocí, eres la razón de mi existir.....

Cbo.Hrio. Roderick Islas

Aniversario de la Escuela Militar

El 24 de setiembre pasado la Escuela tuvo el agrado de ser invitada a una comida de camaradería en la Escuela Militar en conmemoración de la declaratoria de la independencia y aniversario de creación de la Escuela Militar en donde intercambiamos ideas y experiencias.

A media mañana arribamos a dicho instituto, donde fuimos recibidos cordialmente y luego de la presentación formal nos relacionamos con el resto de los Cadetes de las distintas armas, recorriendo con estos las instalaciones de dicho instituto. Nos encontramos con viejos y nuevos amigos, con los que nos pusimos al tanto de todas las que habían acontecido en nuestras vidas y en la de ellos. Después del paseo guiado en donde observamos las compañías de las cinco armas: artillería, comunicaciones, infantería, ingenieros y caballería en donde se pudo observar el minucioso cuidado que había en el mantenimiento de sus instalaciones, pasamos al gimnasio en donde se realizó el almuerzo programado. En nuestro intercambio de ideas nos dimos cuenta que nuestras experiencias no eran tan diferentes a las experiencias de nuestros camaradas de

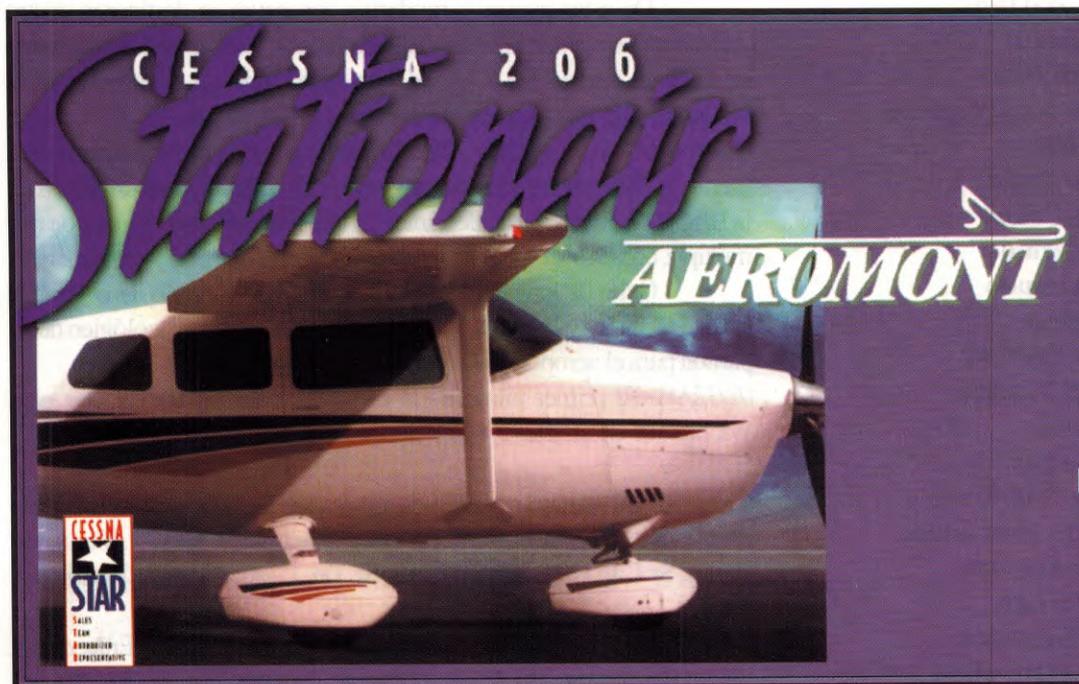


arma. En ese momento cada uno de nosotros estaba expectante sobre la parada y desfile que se realizaría el día siguiente donde tanto nuestra Escuela como el resto, tendría que poner el máximo de voluntad para que todo saliera bien.

Dentro de nuestra recorrida pudimos ingresar al salón de honor General Máximo Santos, en él está guardado uno de nuestras más preciadas reliquias, la réplica del sable que usó el General José Gervasio Artigas para dirigir a su ejército.

Antes de retirarnos en el anfiteatro de la Escuela Militar se nos proyectó una filmación sobre las actividades de la Escuela y sus instalaciones. Volvimos a nuestro instituto luego de haber disfrutado de una hermosa jornada con nuestros camaradas, esperamos que todo eso se pueda repetir en un futuro no muy lejano. ▲

Asp. Javier Cabrera



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

Hangar Aeropuerto
Internacional de Carrasco
Tel/Fax: 601 4362

CESSNA 206



La F.A.U. continúa incorporando aeronaves a su dotación manteniendo siempre un continuo avance en pos de la Patria...

El lunes 22 de diciembre de 1998 arribaron al aeropuerto de Carrasco 10 aeronaves U- 206 H provenientes de Wichita Ks (USA), en un ferry que contó con la siguiente tripulación para el traslado de dichas aeronaves:

- * FAU 710 Cnel. (Av.) Ernesto Martinez
May. (Av.) Ismael Alonzo
- * FAU 711 Tte.1° (Av.) Alejandro Silva
Tte 1° (Av.) Eduardo Aguirregaray
- * FAU 712 May. (Av.) Manuel Nieves
Cap. (Av.) Humberto Peña
- * FAU 713 Cap. (Av.) Fernando Colina
Tte 1° (Av.) Jose Palermo
- * FAU 714 Cap (Av.) Eduardo Airaud
Cap (Av.) Sergio Cairus
- * FAU 715 Tte 1° (Av.) Enrique Barrios
Tte 2° (Av.) Winston Silveira
- * FAU 716 May. (Av.) Juan Blanco
Tte2° (Av.) Martín López
- * FAU 717 Tte 1° (Av.) Gerardo Rodriguez
Tte 1° (Av.) Guillermo Hernández
- * FAU 718 May. (Av.) Fernando Scarone
Cap (Av.) Roberto Pereira
- * FAU 719 Tte1° (Av.) Germán Gonzalez
Tte1° (Av.) Gaetano Battagliese

Y dos Aerotécnicos que se alternaron en los aviones:

AT. 1ª Jose Dinardi

AT. 2ª Paulo Bazz

De estas nuevas y modernas aeronaves se destinaron cuatro para su utilización en la Escuadrilla de Enlace. Esta unidad tiene asiento en la Base Aerea "Tte 2 M. W. Parallada" ubicada al noroeste de la ciudad de Durazno. La misma fue creada el 31 de julio de 1991, según orden del C. G. F. A. Nro 3227, la cual especifica en su numeral uno, literal D: "Manténgase las Aeronaves U- 17 constituyendo dotacion de la Brigada Aerea II, pasando a integrar una Escuadrilla de Enlace de uso múltiple, con el mismo apoyo logístico y personal que posee actualmente".

Ocho de los veinte pilotos asignados al traslado de las U-206 estan destinados a la Escuadrilla de Enlace y el orden cronológico de su partida para el aeropuerto de Wichita fué el siguiente:

02/12/98: El primer piloto de la Escuadrilla de Enlace en salir para Wichita fue el: Sr. Tte. 1° (Av.) Germán Gonzalez.

06/12/98: La segunda partida de pilotos de la Escuadrilla de Enlace para Wichita fueron: Sr. May. (Av.) Juan Blanco, Sr. Cap. (Av.) Fernando Colina, Sr. Cap. (Av.) Sergio Cairus, Sr. Tte. 1° (Av.) Gerardo Rodriguez.

07/12/98: La tercera partida de pilotos de la Escuadrilla de Enlace para Wichita fueron: Sr. Tte. 1° (Av.) Eduardo Aguirregaray, Sr. Tte. 2° (Av.)

Martin López, Sr. Tte. 2º (Av.) Wiston Silveira.

Cabe destacar que durante la duración de este largo ferry la Escuadrilla debió duplicar cuando no triplicar las horas de vuelo de sus tripulaciones, debido a que el numero de pilotos habia disminuído como consecuencia de la anteriormente mencionada misión de vuelo.

El esfuerzo realizado por estos profesionales aviadores demuestra claramente que nuestra Fuerza Aerea cuenta con oficiales y personal capacitado para todo tipo de misión y que cada una de sus Escuadrillas o Brigadas, aferrándose a su espíritu de vuelo y amor a la profesión se entregan por completo día a día por el cumplimiento de sus misiones. En esta oportunidad le toco a la Escuadrilla de enlace demostrar su capacidad, y así lo hizo dejando en claro que:

La Escuadrilla siempre apoya... ▲

Cbo. Hrio. Roderick Islas



Parte interna del escudo que identificaba al Ferry Kansas-Monteideo

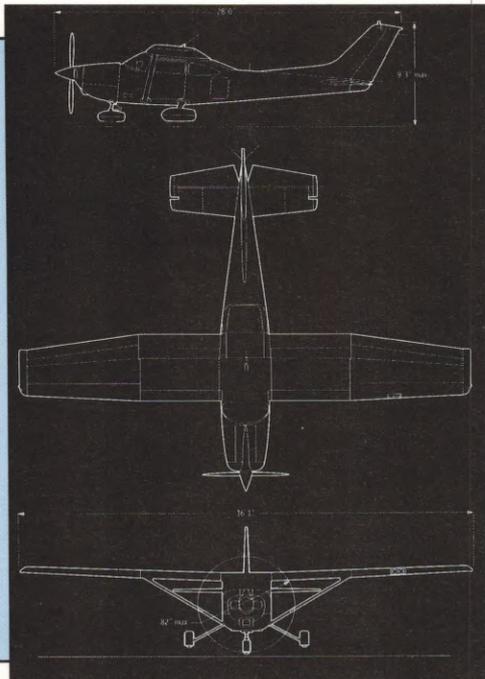


Aeronave U-206 H en la línea de la E.M.A



Performance de la Aeronave U-206 H:

Fabricante: Cessna Aircraft Company
Modelo: U-206 H
Motor: Lycoming IO 540 AC1A5
HP: 300 Hp a 2700 RPM
Tipo: 6 cilindros opuestos de inyeccion
Envergadura: 10.97 mts.
Fuselaje: 8.52 mts.
Altura max.: 2.47 mts.
Vel. Max. Nivelado: 151 knots. 280 k/h
Crucero 75%: 142 knots. 263 k/h
Distancia para despegue: 910 fts. (280 mts.)
Distancia para aterrizaje: 735 fts. (225 mts.)



Características Generales:

- Permite transportar 5 pasajeros y 90 kgs. de carga.
- Capacidad para operar en pistas de pasto y no preparadas.
- Configuración como avión ambulancia.
- Vuelo en condiciones visuales, instrumentales y nocturnas.

Una huella de profunda alegría...

Hablar sobre un Vuelo solo, es hablar de un resultado de horas de estudio, instrucción y esfuerzos, donde el mismo sacrificio nos recompensa con lo que más anhela un aviador: salir solo.

Para esta nueva tanda de adolescentes, el Curso de vuelo práctico comenzó en el caluroso mes de Enero, donde luego de haber aprobado meses atrás el Curso teórico de selección, los esperarían 4 aeronaves para definir su futuro.

Y es así, que un 25 de Enero, la suave brisa veraneal daba paso a un caluroso día donde las primeras miradas curiosas, no dejaban de observar a una de las "TECU" que era llevada a la línea.

Los días fueron transcurriendo y con ello, las dificultades fueron salvadas una a una, puliendo nuestros vuelos en las tan pocas horas de instrucción.

Tan solo 28 días más tarde, uno de los integrantes de nuestra tanda, tuvo la tan ansiada inspección, pero...era realmente la inspección la meta anhelada? Tras el sudor y los nervios, nos dimos cuenta cual era el siguiente paso a la inspección: lograr salir solos.



Las felicitaciones a un nuevo vuelo solo

Y es así que poco a poco nos fuimos sintiendo depositarios de la confianza que se nos brindaba, la cual era sin duda una de las misiones más hermosas para cualquier aviador. Debíamos realizar tan solo lo aprendido, el vuelo en sí no era más que una meta dentro de los muchos objetivos que me había fijado.

Una vez alineado con la pista, y recibida la autorización de la torre, di gas a pleno, la velocidad empezó a acentuarse y los objetos comenzaron a quedar atrás. A las 60 mph, sin que un instructor me lo

dijera, tire del comando hacia atrás provocando con ello que la rueda de nariz en forma lenta se desprendiera del suelo.

La lección fue transcurriendo cumpliendo minuto a minuto el vuelo de pichón, que sin apadrinamiento, movía sus alas para dejar momentáneamente el nido del hogar.

Mi concentración llegaba ahora a un punto más alto, porque debía posarme nuevamente sobre la pista. Y todo pasó como debía suceder, aunque más de uno de nosotros debimos mirar hacia nuestra derecha, esperando quizás la felicitación del Instructor, pero el asiento en todos los casos se encontraba vacío. Lo habíamos logrado solos. Ahora me esperaba mi Instructor y los demás Oficiales y compañeros para el festejo del reciente vuelo solo.

Y es así que en ese día, que solo sin ayuda de nadie, salí y regresé a la Base Aérea General Artigas, realizando de este modo satisfactoriamente mi primer vuelo solo sin instructor. ▀

A mi tanda:

Cad. 2° Gerardo Taje



El posterior festejo en el pozo de aceite por parte de sus compañeros de tanda

Sudamericano en Porto

Alegre

Un año más y al igual que años anteriores la Escuela se vio representada en un nuevo Sudamericano Juvenil de Esgrima por dos Cadetes de Segundo Año.

Nuestra cita era ahora en Porto Alegre, ciudad en la que podríamos medir nuestras fuerzas y saber que los esfuerzos realizados el año anterior no fueron en vano.

Con las valijas llenas de incertidumbre y esperanza llegamos a la ciudad norteña con la meta principal de adquirir experiencia, aprender de nuestros errores y tratar de repetir actuaciones anteriores.

En la tarde lluviosa del 14 de julio embarcamos desde Carrasco y en una hora y poco estabamos pisando suelo brasileño. Integrantes de la Delegación Uruguaya nos esperaban en el aeropuerto para llevarnos al hotel donde nos alojaríamos y mostrarnos las instalaciones del famoso SOGIPA (Sociedade Gimnástica Porto Alegrense) donde se llevó a cabo el Campeonato.

Quedamos maravillados con su infraestructura. El SOGIPA ocupaba aproximadamente cuatro manzanas, y tenía canchas de fútbol, pista de atletismo, dos piscinas al aire libre y una cerrada, canchas de tenis, muchos gimnasios y cantinas. Nos sorprendió el movimiento que había, a toda hora entrando y saliendo gente de todas las edades, mostrándonos la verdadera importancia de hacer deporte.

Nos dio mucha alegría reencontrarnos con competidores de distintos países como



Los representantes de la E.M.A en suelo brasileño

Brasil, Argentina, Paraguay, Chile, Perú y Colombia, entre los cuales habían caras conocidas y otras nuevas.

Enseguida nos adaptamos a la rutina. Todos los días nos levantábamos temprano y compitiéramos o no, íbamos para el SOGIPA, donde pasábamos todo el día, hasta la noche, compitiendo o acompañando y apoyando al resto de la Delegación Uruguaya.

Debido a lo ajustado del horario de la ciudad, no conocimos más que algunos centros comerciales en donde aprovechamos para comprar algunos regalos y recuerdos de

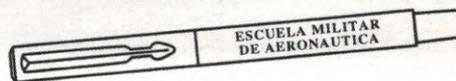
nuestro pasaje por Brasil.

Luego de terminar todas las actividades, el día 20 llegó la hora de emprender nuestra vuelta a Uruguay, con muchas cosas aprendidas y la experiencia de haber competido en un campeonato de tal magnitud.

Gracias a todo esto y al apoyo recibido, la EMA estuvo representada en un evento internacional por sus Cadetes. ▲

Cad. 2° Carolina Arévalo
Cad. 2° Pablo Odella

A Uruguay lo conocen
por su Calidez ...
... a Nosotros por nuestra
Calidad.



Promoidgas

REGALOS EMPRESARIALES

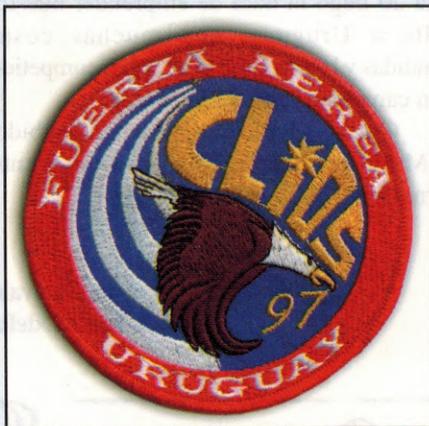
LA IMAGEN DE NUESTRO PAIS

CANELONES 2029 - Tels.: 400 4710*

Cuerpo de Alumnos



N.Silva, R.Rodriguez, E.Rovira,
R.Islas, E.Lapaitis, V.Molina,
O.Rigamonti, F.Argañaras,
P.Jaimez, F.Morencio, R.Camacho,
J.Ocampo, G.Cena, W.Lucas,
A.Penén

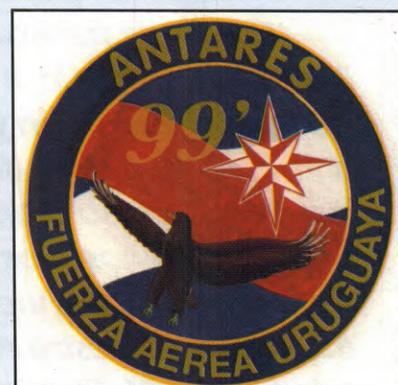


E. Correa, M. Da Silveira, P. Machado,
C. Arévalo, A. Metre, R. Barrios, D. Pérez,
G. Tajés, F. Terra, P. Bique, A. Avellanal,
A. Luzuriaga, J. Maubrigades, C. Saavedra,
P. Etchandy, A. Sandes, M. Ferreira,
R. Viera, C. Ballesté, P. Odella,
M. Etcheverry, H. Casella, S. Carlevaro,
E. Tanco.





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



**C. Falero, J. Lima, S. Morales,
N. Reyes, R. Suarez, M. Sabbatelle,
J. Silveira, H. Cigarán, D. Brianthe,
M. Cano, W. Guedes, L. Beloqui,
M. García, M. Diana, M. Elduayen,
L. Hernández, I. Matonti, J. Cabrera,
C. Molina, R. Bruno, J. Alvarez**



Luego de transcurrir varios años en la Escuela Militar de Aeronáutica el avión T-34 Mentor ha forjado a un sin número de pilotos, ya sea en sus cursos de transición, acrobacia, formación y navegaciones, muchos se han deleitado con sus habilidades. Este año dará su última demostración aérea al Presidente de la República y con ella habrá cumplido con su última misión en la Escuela Militar de Aeronáutica. Es realmente un orgullo para nosotros la tanda Rapaces haber sido los últimos en volarlo.

Su historia en nuestra Fuerza Aérea nace en el año 1977 cuando el avión matriculado 650 arriba a nuestro Aeropuerto. Más tarde arriban treinta los cuales eran pertenecientes a la US NAVY. El primer arribo a nuestro Instituto se produce en el año 1991 por dos aviones matriculados 633 y 644 pertenecientes al ejército del aire español de un total de 17 aeronaves.

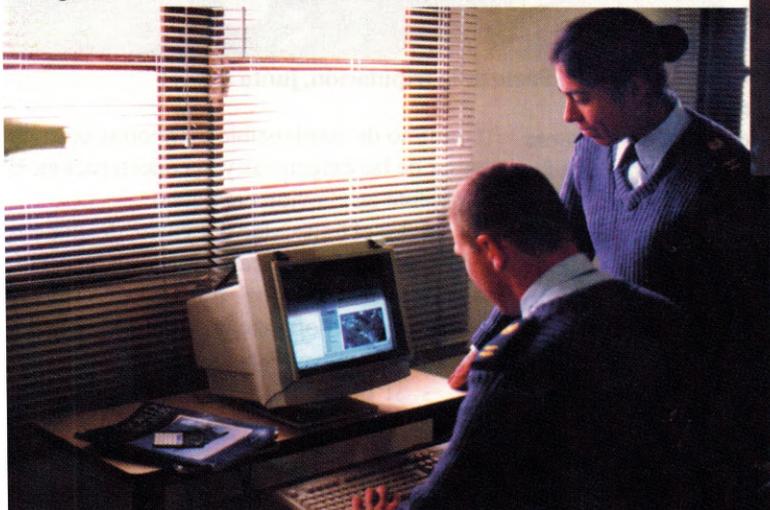
Será sustituido por los SF-260 Aeromacci pero nunca nadie de los que hemos aprendido a volar en él lo olvidaremos debido a que a sabido llevarnos a contemplar la inmensidad de los cielos y devolvernos a la tierra con la grata experiencia de descubrir día a día que no hay un vuelo que sea igual, son todos diferentes y uno constantemente se encuentra aprendiendo a volar.....

Cbo. Hrio. Rodrigo Camacho

Informática en la E.M.A.

La tecnología avanza y los cambios son cada vez más grandes en esta, la era de las comunicaciones donde la informática esta a la vanguardia de los artículos que hace apenas unos años eran innovación y hoy en día no son mas que viejos artefactos.

La Fuerza Aérea como vanguardia de la patria no debe quedarse atrás y es por eso que nuestra escuela, renovando todos los P.C. del salón de informática, e instalando un computador en biblioteca que incluye información en CD de los temas mas variados y conexión a Internet, donde se puede navegar con el fin de incrementar nuestros conocimientos, está



apostando a la modernización y se ha adaptado a los tiempos que corren.

Y por si esto fuera poco se ha hecho entrega a cada integrante del Cuerpo de Alumnos de un computador personal, con lo cual además de realizar las clases en forma más dinámica y completa podrán realizarse trabajos en todo tiempo y lugar.

Nos encontramos sin duda a la Vanguardia de la Patria. ▲

Cbo.Hrio.Roderick Islas

Cooperativa de las Fuerzas Armadas



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

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

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

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

Cofa's es mucho más ...

CASA CENTRAL Y SUCURSALES
33 AÑOS A SU SERVICIO

TEL: 409 6421
FAX: 400 1467

COLONIA Y ACEVEDO DIAZ

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

Navegaciones en T-41

Como se venía dando en años anteriores, siendo parte esencial del curso de vuelo, los Cadetes de Segundo Año realizaron las navegaciones al interior de nuestro país. Pero este año, las navegaciones tendrían un toque especial, ya que serían las últimas realizadas a bordo de los queridos T-41D.

Tras un breve Curso Teórico, aprendimos a usar instrumentos desconocidos hasta el momento (en lo que a su funcionamiento se refiere), como es el PLOTTER, utilizado para obtener distancias a escala, en distintas unidades y el rumbo a poner en la brújula; el computador de vuelo, que nos permite calcular la corrección de nuestra proa con respecto al viento, velocidades, tiempos y distancias.

Con ello, aprendimos a interpretar la carta, por puntos notables en el suelo, y

pudiendo graficar en la misma nuestro rumbo y las rutas de control a seguir.

El número de navegaciones realizadas, fueron 3, sobrevolando ciudades tan vistosas como son Durazno, Rocha, Punta Del Este, etc.

Las tripulaciones estaban compuestas por un instructor, dos alumnos pilotos (AP) y un alumno navegante (AN), siendo importante de destacar el trabajo en equipo que debió realizarse, para poder coordinar las tareas

y comprender los cálculos, haciendo que los vuelos se cumplieran exitosamente.

Pero no sólo volando se realizó un trabajo arduo por parte de las tripulaciones. En tierra previamente se planificó la ruta de vuelo, los tiempos estimados de arribo y partida y el

consumo de combustible entre otras cosas. A pesar de las exigencias y la concentración, el ambiente en el avión era bueno.

En el transcurso del vuelo, dejábamos atrás ciudades, casas, pueblos y rutas, inmortalizadas por nuestras cámaras fotográficas, aportando un granito de arena a nuestra joven experiencia.

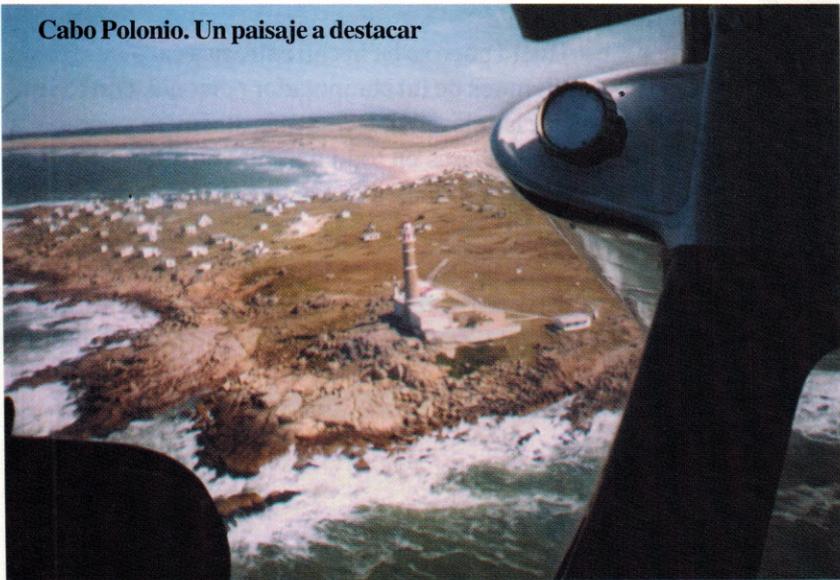
Si bien los vuelos no fueron muy extensos (tan solo de 3 horas) nos sirvieron para mirar "más allá" de nuestro hogar, para enriquecer nuestros conocimientos prácticos, y desenvolvemos en un ambiente en el cual comenzamos a valerlos por nosotros mismos, obteniendo los resultados de nuestros esfuerzos y surcando el cielo, orgullosos de pertenecer a las tripulaciones de la FUERZA AEREA URUGUAYA. ▲

Cad. 2º Andrea Luzuriaga



Parte de la tripulación, junto al T-41

Cabo Polonio. Un paisaje a destacar



Panes

La Mallorquina

Integral - Lacteado Americano - Sin Sal - Salvado



1er

Premio Literatura

Entiendo

*Dime madre.....
¿Porqué se fue papá?
¿Porqué nos dejó tan solos?
_ Escucha con atención hijo.*

*Fue tu padre sin duda
Un ser especial
De una hombría excepcional
Con vocación singular.*

*Tan grande era el ideal
Que tu padre supo aferrar
Cuando a la patria juró
¡No le podía fallar!*

*_ Dime madre por favor
Contéstame sin dudar
Habla con el corazón
¿no le guardas tu rencor?*

*_ Imposible hijo mio
pués ese era su destino
no puedo yo reprocharle,
vivir en tierra y amar el aire.*

*Mas, no llores.....
El te dejó este mensaje
Que es la forma de que entiendas
Lo grandioso de su viaje.*

*Basta con que tu mirada
De hijo que le recuerda
Busque incesante en el cielo
El fulgor de azul estrella.*

*Entonces él te verá,
Lo mismo que tú, a él
Y sentirás en el ser,
Que a tu lado siempre está.*

*_ Tienes razón, madre,
ya no me siento tan triste
_ No tienes tú porque estarlo
pués tu padre te sonríe.*

*_ Madre ¡Como brilla aquella
estrella!
y mira como se mueve,
entiendo.....
¡Adiós! y ¡Hasta siempre!, papá.*

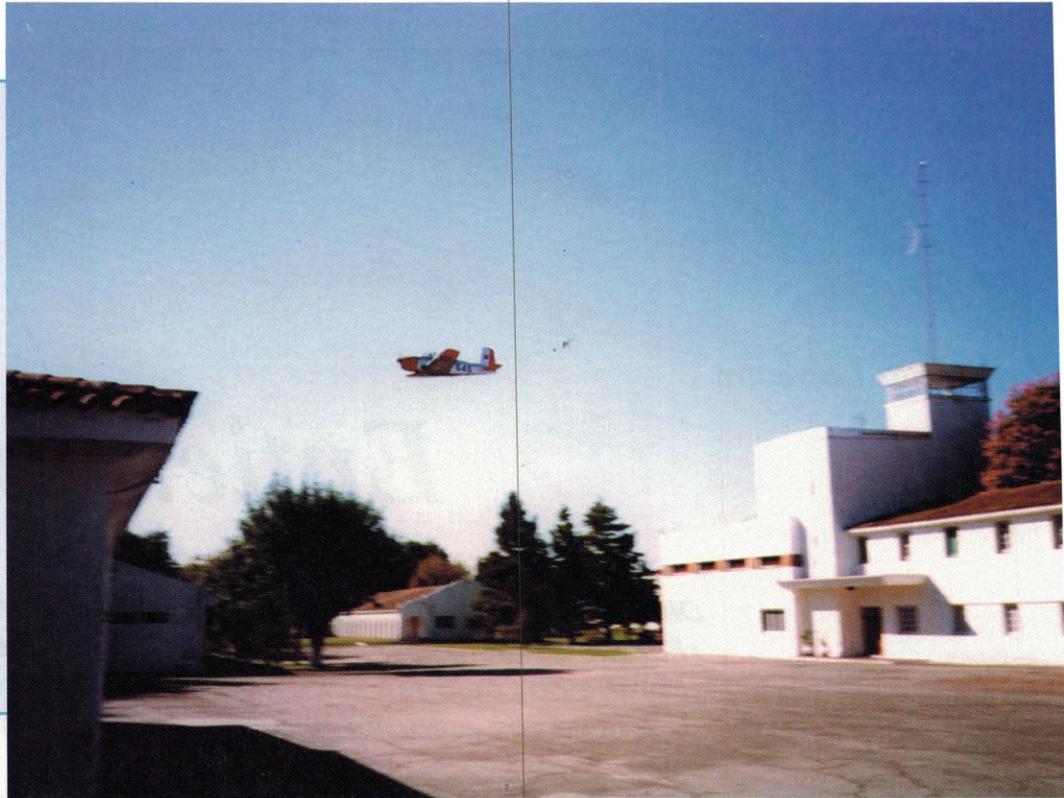
Cad. 2º. Carlos Saavedra

Concurso Revista Alas

1er

Premio Fotografía

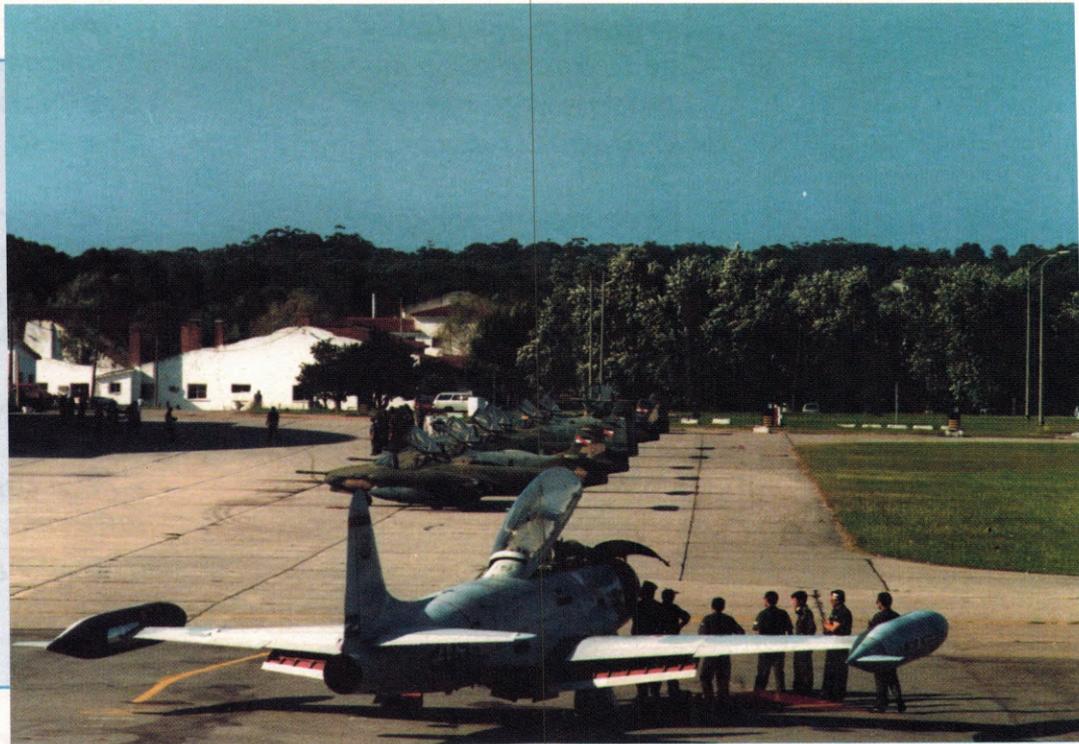
"Vértigo"
Cad. 2º Héctor Casella



2do

Premio Fotografía

"Cazadores"
Cad. 2º Gerardo Tajés





3er

Premio Fotografía

"Fortaleza"
Cbo. Hrio. Alvaro Penén



1er

Premio Plástica

"En algún lugar"
Cad. 2° Eduardo Correa



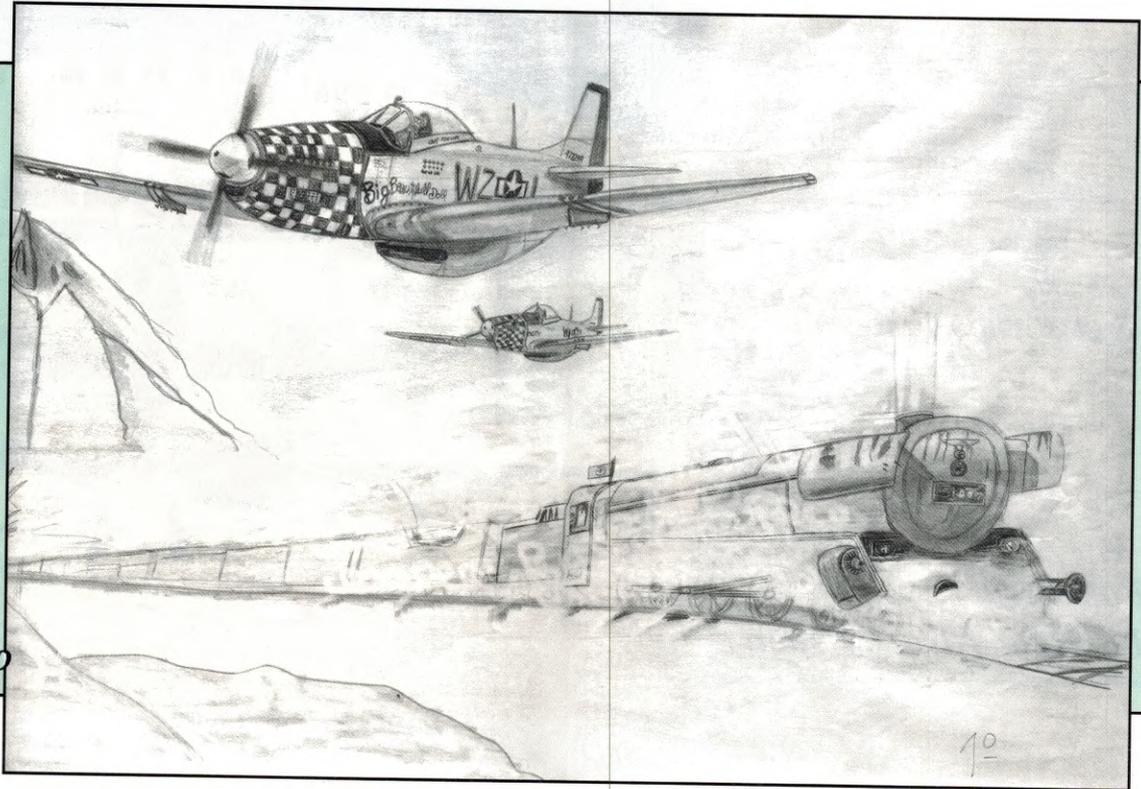
2do "A-37B"
Premio Plástica Cad. 2° Pablo Etchandy



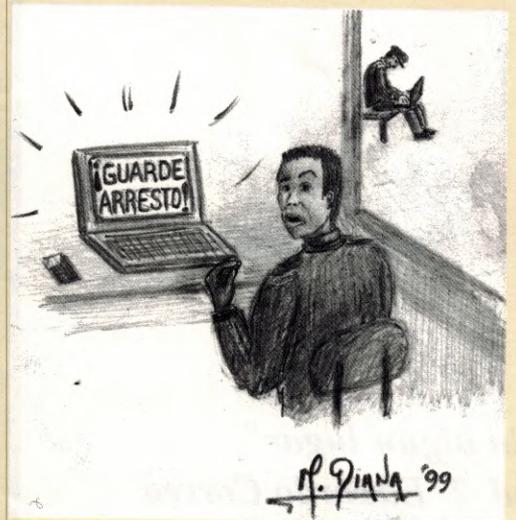
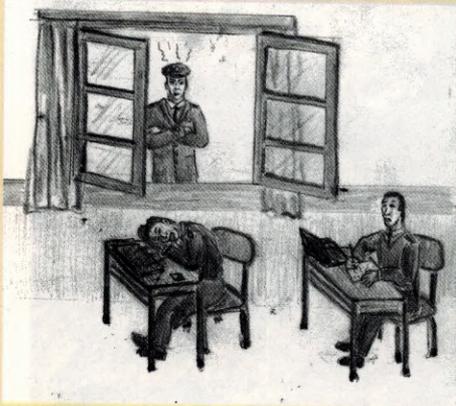
1er

Premio Dibujo

"Jaque Mate"
Cad. 2º Eduardo Tanco



HUMOR



La tecnología llegó a la E.M.A. y gracias a los Notebooks, las sanciones llegarán vía Internet

La Foto Histórica...

Con más de una década, esta imagen refleja parte del material de vuelo operativo en aquellos años. En un primer plano podemos apreciar al UH-1 modelo B, helicóptero de origen Estadounidense, designación 061, con que contaba el entonces Grupo Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate) desde el año 1976. Su capacidad era de 3 tripulantes y 6 pasajeros, desarrollando una velocidad máxima de 120 nudos.

En la foto, el FAU 061 se encuentra pronto para ser volado por su tripulación, en una mañana primaveral, para realizar ejercicios conjuntos de camuflaje con el Ejército Nacional. Hoy día los "B", fueron retirados del Servicio, pero pese a esto, este

ejemplar en particular es parte del acervo de nuestro Museo Aeronáutico.

En un segundo plano, podemos apreciar el plano de cola de un Fairchild FH-227 D, matrícula FAU 572(CX-BIM), perteneciente al entonces Gpo.Av. N° 4 Transporte. Recordemos que este Fairchild fue el primer avión con que el Uruguay llegó a la Antártida, un 28 de Enero de 1984, haciendo realidad el sueño de nuestra Fuerza Aérea de llegar a suelo antártico

Por último, en el otro extremo de la fotografía, apreciaremos un avión muy particular; nos referimos al T-34A, FAU 650, que arribara a nuestro país el 26 de Mayo de 1977, con una gama de color plateado.

Sus primeros pasos fueron en el entonces Gpo.Av.N° 1, siendo luego trasladado al Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado (C.I.E.V.A) en el año '82. Tras la incorporación de nuevos materiales para esta Unidad, pasó a ser material de vuelo de nuestra Escuela, cambiando a un gris con extremos naranjas. Hoy en día, el FAU 650 se encuentra en las últimas horas de su vida como avión de instrucción Básica, marcando junto al Huey y al Fairchild, una huella imborrable en la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya. ▲

Cad. 2° Gerardo Tajés



Despedida Rapaces



La Tanda Rapaces frente a un C-212 Aviocar

Nos encontramos hoy cumpliendo el primer objetivo profesional de nuestra carrera a la que con dedicación y valentía nos entregamos por completo hace ya casi 4 años.

Observar el pasado y recordar los momentos en que con incertidumbre cruzábamos el portón de nuestra hoy querida Escuela, nos obliga el recuerdo de esas miradas en que tras la sonrisa asomaba el miedo a lo desconocido, un miedo que lejos de debilitarnos nos fortalecía y nos hacía iguales y cada vez más unidos. Aprendimos en esos primeros días a ser uno solo, a ser un solo hombre; compañerismo y espíritu de tanda, algo imprescindible para superar esos días de continuos sacrificios. Días en que las piernas nos temblaban del cansancio pero que nuestros corazones latían cada vez más fuerte, mandado por la vocación, algo que

todos teníamos pero que jamás habíamos podido describir.

Pero la vida no es fácil y no todos llegaron, muchos cayeron a lo largo del pasaje por esta Escuela, por cansancio o por no adaptarse a la vida militar, o quizás porque realmente no era suya la vocación que nos llevaba a cruzar el portón principal los domingos por la noche sabiendo con anterioridad lo que la semana depararía a quienes aun continuábamos en la carrera de las alas.

Quizás el destino supo hacernos hermanos, pero cada uno de nosotros nos sentimos arraigados fuertemente a nuestra carrera, nuestro cielo, y es por eso que hoy podemos palpar la realidad de sentirnos oficiales de la F.A.U.

A lo largo de estos cuatro años hemos aprendido a ser correctos militares, profesionales en nuestra vocación y excelentes hombres, porque no sólo con tests orales y teóricos ni

buenas prácticas éramos calificados. La vida diaria y nuestro desenvolvimiento cotidiano también eran observados, puliendo así los más mínimos detalles en nuestra formación. La Escuela nos ha enseñado y formado física, intelectual y espiritualmente poniendo a nuestro servicio a sus profesores e instructores quienes con dedicación volcaron sus conocimientos en cada uno de nosotros, haciéndonos cada vez mejores gracias al complejo arte de aprender de los errores.

Noches de insomnio castigaron nuestros físicos fortaleciendo nuestro temple y espíritu. El frío y la lluvia hicieron mella en nuestras jóvenes mentes enseñándonos a madurar apreciando los momentos dulces de la vida para lo cual es necesario soportar los tragos amargos.

Si bien podemos contar orgullosos "lo hemos logrado", es



menester en nuestro interior, agradecer a nuestros familiares, novias y seres queridos, quienes a lo largo de nuestro esfuerzo fueron acompañándonos de la manera más difícil, soportando la distancia que de ellos nos separaba y adaptándose a nuestra nueva forma de vida.

Aunque un solo gesto bastaba

para hacerles llegar nuestro agradecimiento, cada uno de nosotros sabemos en nuestros adentros que nunca estuvimos solos, que siempre estuvieron luchando con nosotros para salvar un examen o alguna de las pruebas que continuamente debimos afrontar en nuestra carrera y que por ello la hacen hermosa, ya que lo que

más cuesta es lo que más se aprecia.

Hemos desarrollado nuestras alas y ya estamos listos para abandonar el nido y comenzar a volar...

Cbo. Hrio. Roderick Islas

Remodelaciones en la Infraestructura de la EMA

Nuestra Escuela en su devenir por los hechos de la historia, ha sufrido constantes transformaciones. Desde su creación aquel 20 de noviembre de 1916 se fue produciendo ésta transición aparente (pero real) para los que se forman en ella como Oficiales de la Fuerza Aérea.

Por eso queremos hablar de los recientes cambios de infraestructura producidos en la Escuela.

Hablar, por ejemplo, de la nueva biblioteca, con sus más de 2600 ejemplares que están a la disposición de todo el Cuerpo de Alumnos. Donde la continua formación académica encuentra allí su mayor expresión, conjuntándose los estudios académicos, con los aeronáuticos y la dispersión, para los apasionados de la lectura. Podemos describir algunas de sus comodidades, como ser: mesas individuales con luces independientes para cada una de éstas; acceso a la bibliografía por medio de ficheros; un computador en el cual se puede navegar por Internet; un ambiente cálido para la lectura de revistas de actualidad, periódicos,

Siguiendo en el área de estudio, la sala de computación, necesaria y fundamental para el tiempo en el que vivimos, donde el moderno



La sala de audio y video en pleno briefing

equipo se utiliza para la enseñanza básica en primer término, complementando después con estudios más avanzados sobre la utilización de diferentes programas.

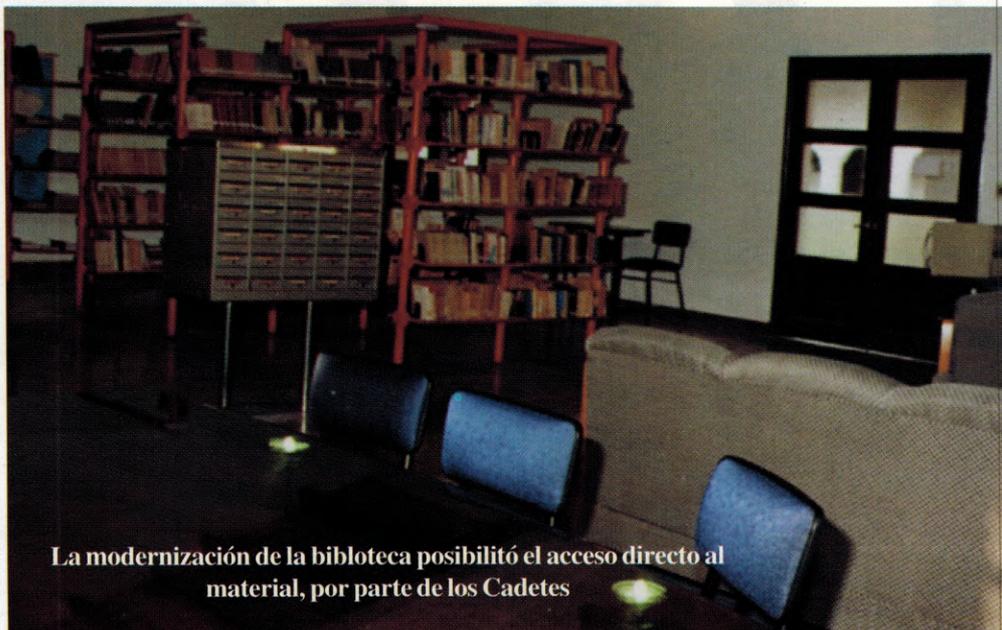
En este salón de computación como en la sala de idiomas se instaló un moderno equipo de

aire acondicionado que hace que se torna agradable estudiar a temperaturas normales, y así lograr un mejor desempeño en el desarrollo del mismo.

La sala de breafing y vídeo son recientes remodelaciones en la infraestructura, donde la realización de conferencias, y los vídeos educativos allí expuestos, son entes complementarios para nuestra formación.

En la parte de formación y desarrollo muscular, los cambios han sido muy grandes, ya que se hizo una inversión importante en nuevos y variados equipos. Con estos ahora, hay una sala con todo tipo de aparatos, fijos y móviles, que permite una actividad más específica en el desarrollo de la masa muscular y diferentes ejercicios en pos de la capacidad física individual. Cabe destacar la remodelación total del techo del gimnasio (el viejo hangar de AIR FRANCE), realizada con la ayuda del M.T.O.P.

Podemos hablar por último, de las múltiples reformas realizadas en enfermería y cocina, áreas básicas como la salud y la alimentación del Cuerpo de Alumnos, que son



La modernización de la biblioteca posibilitó el acceso directo al material, por parte de los Cadetes



El Casino de Alumnos es sin lugar a dudas un muy buen lugar de dispersión

objetivo constante de mejoras edilicias.

Estas son algunas de las muchas y constantes reformas realizadas, lo que marca claramente el afán de progreso, y de superación latente en cada integrante de la Escuela Militar de Aeronáutica, plasmando el tesón y la entrega de quienes impusieron con sus ideas e iniciativa a realizar estos cambios.

Hoy es seguro que ya hay planes y proyectos para el futuro, nosotros somos ya partícipes de esta realidad... ▲

Cad 1° Nelson Coyto
Asp. Daniel Brianthe



La adaptación del Curso Preparatorio para los Jóvenes Aspirantes

Cuando una Medalla



Hace unos años ya, en el Mundial de fútbol de Italia el seleccionado de Uruguay obtenía el 15 lugar, más cerca en el tiempo la selección de fútbol juvenil se ubicaba entre los 4 mejores en el Mundial de la categoría. Si nos fijamos en el campo de los mal llamados deportes menores, en el tenis tuvimos dos tenistas posicionados entre los cien primeros del ranking del ATP y en Rugby la notable actuación del Seleccionado uruguayo en el Mundial, posicionandose entre los 12 mejores del mundo. Los ejemplos sobran, pero si además comparamos, las poblaciones de

los demás países, que es superior en número, en porcentaje de personas que practican deportes, y las diferencias de medios, no debemos dudar de catalogar a nuestro deporte de hazañoso. El hecho de creer que solo se gana cuando se obtiene una copa o una medalla, hace que no le demos el valor que esto realmente representa.

Si hacemos un análisis con los Cadetes que realizan deporte de la Escuela Militar de Aeronáutica encontramos un hecho similar. En el pasado el Cuerpo de Cadetes era un número mayor al actual

y sus integrantes comparando quienes practicaban algún deporte, también lo eran. A pesar de esto los jóvenes del Instituto que realizan deporte demuestran un muy buen nivel en el área que se desenvuelven. El ejemplo más destacado es el del Cadete Pablo Odella esgrimista destacado a nivel Nacional e Internacional, podemos además mencionar que en Tiro a pesar de no competir en ninguna prueba, cualquiera de los integrantes del plantel en un Campeonato Nacional tendría un lugar destacado sin lugar a duda. Quizás y sin quizás el plantel más perjudicado es

No es lo más Importante



el de fútbol apenas integrado por 16 cadetes, que compite en la Liga Universitaria. A lo largo del tiempo esta varió el número de equipos participantes (hoy son 104) y de divisionales que ahora son seis (antes eran tres). Los participantes han aumentado su nivel técnico, táctico y físico. En la parte física que otrora permitía una superioridad hoy ya no lo es pues hubo una equiparación en todo sentido, todo esto hace que nos encontremos en desventaja frente al resto. A pesar de todo y con un gran esfuerzo en la preparación y sacrificio domingo a

domingo, estos jóvenes visten con gran orgullo la tradicional cruzada (símbolo de las pistas de la Escuela). No debemos olvidar lo que el deporte representa, que ganar sea como sea, no es lo más importante, sino que es parte de la formación del ser humano y que en particular en la Escuela Militar de Aeronáutica apunta a la formación integral del futuro Oficial, forjando entre otras cosas su temperamento, su confianza, su carácter, el espíritu de sacrificio, el trabajo en equipo, y el amor a la institución que representan. Eso por encima de todo vale

más que mil medallas, pues no formamos jugadores de fútbol ni atletas ni esgrimistas, formamos líderes que en un futuro cercano van a dirigir hombres.

Para finalizar quiero saludar a todos quienes durante cincuenta años formaron parte en algún momento de la cruzada, que aprendieron a quererla, y que sintieron el orgullo, que es el mismo que sienten las generaciones hoy en día. ▲

Cap (ST) Héctor Bado

ASSA 99

El 23 de Abril del presente año una delegación de Señores Oficiales, Caballeros Cadetes y personalidades del ambiente aeronáutico nacional, concurrimos a la exposición aeronáutica denominada ASSA 99.

En ésta oportunidad nuestro transporte fue un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea y dicha exposición se realizó en el Aeropuerto de Morón en la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

Para algunos de nosotros fue nuestra primera visita a una exposición aeronáutica de esta jerarquía. Y aunque nuestro anfitrión a nuestra llegada nos dio la noticia de que la esperada visita de los B 1-B de la Fuerza Aérea Norteamericana no podría ser posible debido a que no contaban con aeronaves de reabastecimiento en vuelo, ya que éstas habían sido desplazadas a la zona del conflicto bélico en los Balcanes, la muestra contaba con muchos otros atractivos como lo era

la exposición estática de aviones con aproximadamente 80 aeronaves de 15 países diferentes.

Esta parte de la feria llamó mucho la atención de los chicos y los no tan chicos que rara vez habían tenido la oportunidad de ver tan de cerca y hasta de poder entrar en estas aeronaves.

A nosotros especialmente nos cautivó la presencia de dos aeronaves A-4 de la Fuerza Aérea Argentina que habían combatido en el conflicto bélico por las Islas Malvinas y a su vez un IA-58 Pucará artillado, que fue blanco de más de una foto.

Otra parte importante de la muestra se encontraba en dos de los tres hangares del aeropuerto que se dividían en el pabellón nacional y el internacional. En estos pabellones había de lo más variado para los amantes de la aeronáutica. Desde los fabricantes de aviones como la Lockheed Martin, maquetas de misiles rusos, como así también una gran

variedad de publicaciones aeronáuticas, fabricantes de maquetas y hasta quienes se dedicaban a la venta de distintivos y remeras con motivos aeronáuticos.

Otra cosa a destacar fue la gran afluencia de público que no mermó en todo el día, pese a ser un día hábil de trabajo, lo que nos hace sospechar el éxito que debe haber alcanzado el fin de semana, en lo que era un paseo más que recomendado para la familia.

Cerca de la hora de nuestra partida, para deleite de todos, hizo su aparición la escuadrilla acrobática "Cruz de Sur" perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina. Se encuentra equipada con aeronaves Sukhoi SU-29, aeronave esta que se considera como una de las mejores para la realización de acrobacia, gracias a la potencia de su motor radial y la ligereza de su fuselaje, contando también con un gran timón y alerones que logran que el avión sea sumamente sensible a los controles.



Parte de la delegación de la E.M.A en el Aeropuerto de Morón

Pero ninguna aeronave está completa sin la pericia de un piloto bien entrenado, cosa que demostraron nuestros colegas de la vecina orilla, robando mas de una exclamación de asombro al público presente con sus arriesgadas maniobras a baja altura.

Culminando la visita fuimos invitados por nuestros anfitriones a degustar de algunos refrigerios antes de nuestro regreso, lo que aceptamos gustosamente.

Ya en el aire nos llamó la atención el viraje escarpado realizado por el comandante de la aeronave, efectuando un descenso para realizar un pasaje bajo, donde se pudo apreciar los flashes de las cámaras de foto del público y ver la cercanía del suelo con que nuestra aeronave se despidió de esta exhibición tan importante, retornando a nuestro país.

Para los que tuvimos la fortuna de participar de dicha muestra queda el agradecimiento por esta invitación y la oportunidad que nos dio de confraternizar con nuestros colegas de otras Fuerzas Aéreas amigas, hermanos en el espíritu aeronáutico. ▲



Los conocimientos técnicos adquiridos son de mucho valor para ser aplicados en un futuro no muy lejano

Cad. 1° William Díaz

Cad. 1° Daniel Cervantes

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*



A mi General José Artigas

Hoy me dedico a escribirle para agradecerle y reconocerle la herencia que a los Orientales nos ha dejado. Le cuento que al igual que hace 200 años existen hombres y ahora también mujeres que dedican sus vidas a la milicia, carrera sacrificada y digna, al servicio de la nación.

Integro la Fuerza Aérea, que en su época no existía. Nuestro fin es el mismo. La diferencia es que nos ocupamos del espacio aéreo. Somos los mismos soldados que dan la vida por su patria. Se han mejorado los medios y las formas. No me acompaña el fiel caballo, botas largas y un sable o lanza. Ahora domino una máquina por los aires, desde las alturas, volando cerca de los pájaros.

El pasado 25 de enero nos tocó a 10 Cadetes de Segundo Año comenzar con el tan esperado curso de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica. Llegó la hora de que la Tanda Clíos '97 iniciara sus pasos en la actividad de vuelo. Días de mucho estudio y dedicación tuvimos que atravesar. Sentimos que algo fuerte nos unía, y descubrimos que era el mismo sentimiento por querer conocer el misterioso don de aquel pájaro mecánico, que hasta entonces sólo veíamos pasar y lo mas cerca que lo tuvimos fue en las "vueltas al campo", quedando hipnotizados observando sus decolajes o aterrizajes sobre nuestras cabezas.

Comparo cada lección como una gran misión que había que cumplir. Empezar el día, vestirse de mono de vuelo y chalina azul. Mirar por la ventana: un caluroso día mas de verano, los T-41 prontos en la línea esperando desde muy temprano un agitado día de instrucción con Cadetes.

A nuestro lado se sentaba el instructor, el cual durante un mes dio lo mejor de sí para formar en su alumno a un piloto con una fuerte personalidad y seguridad. Se reía y compartía la alegría cuando algo salía bien, se enojaba y rezongaba cuando algo salía mal. Volar en forma prolija, todo a su justa medida, habiendo una sola forma y orden para hacerlo bien, de lo contrario se hacía mal. Dependiendo sólo de uno lo bueno que podía salir un vuelo.

Las horas iban pasando, siempre había algo para aprender, algo para corregir. Habían días en los que al apagar el motor la risa no se podía contener; y días en los que el silencio le explicaba todo al instructor. Y uno ya quedaba mal para el resto del día y equivocadamente trataba de excusarse o porque el viento fue muy fuerte o el avión era otro o no hubo tiempo para estudiar o la radio no se entendía. Y llegaba la noche y me acostaba pensando en el vuelo, en como mejorar y aprovechar cada lección al máximo. Hasta la almohada y el colchón eran testigos de aquellos vuelos imaginarios, de aquellos virajes ganando y perdiendo altura, de nivelados mal compensados, padrones en algún campo arado, teniendo el campo ideal al lado, entradas de vuelo lento ganando 100 pies, y de vuelta a la Escuela en aquellos primeros tránsitos en que el tiempo no alcanza para distribuir la atención entre altímetro, velocímetro, referencia, pista, reportes descontrolados a la torre... Y la tierra cada vez mas cerca... Y aún no estamos alineados con la pista. Y algún que otro mosquito obligándome a detener el vuelo. Y de pronto una voz: -¿ no te puedes dormir, Carolina? (era Maru, mi compañera)

-no, estaba ya casi por tocar.

-yo estaba arremetiendo de una pérdida.

Y seguíamos volando juntas hasta repetirnos una y otra vez: vamos a llegar hasta el final. Que es lo que todo cadete en la E.M.A anhela. Pero las exigencias, nos van dejando a camaradas por el camino; y siguiendo hacia delante nos damos cuenta que nos faltan, pero al mismo tiempo están allí, de repente no tan cerca como quisiéramos, pero estan, compartiendo y alegrándose por nuestras vivencias.

El día de la inspección llegó. Demostrar lo que se aprendió, seguridad, saber lo que esta pasando y reaccionar de forma rápida, sabiendo lo que sé esta haciendo. Y salvando esta etapa las circunstancias de la vida me llevarían a ser la primera aviadora militar de Sudamérica en volar sola.

Experiencia inolvidable la de aquel 23 de febrero. El FAU 604 despegó de la Base Aérea que lleva su nombre con un Cadete de pelo largo (pista 01 viento de los 30° 10 nudos) dando 2 vueltas de pista. Y la expectativa que se crea: ¡hay vuelo solo en la E.M.A.! Poner en marcha, mirar a la derecha y admitirlo, sí sé esta solo. No existe el miedo o la inseguridad. Los procedimientos estan bien claros, hace un mes que se vienen repitiendo y estudiando. El avión se entra a mover y ya en la cabecera, se da el "pronto" a la torre, se respira profundo y "todo gas". Se despega y el querer hacer todo bien, mantener alturas, velocidades y actitudes le deja poco tiempo a uno para darse cuenta del momento que esta viviendo. Los toques y si, lo logré. Se apaga el motor y la felicidad que se siente es inexplicable

Y la historia que le conté, mi general,

no es mas que la de un soldado y un avión. El mismo que alguna vez tuvo un caballo, y que tuvo que aprender a conocerlo, cuidarlo y dominarlo en las duras batallas para lograr nuestra independencia, y el mismo que se eriza cantando el Himno y observando su bandera, y aprieta fuerte un puñado de tierra y se alegra diciendo: esto es mi país:
¡¡¡ Uruguay!!! ▲

Cad. 2º Carolina Arévalo



Cordial felicitación del Sr. Director de la Escuela Militar de Aeronáutica



La manteada, una tradición casi olvidada

Comodines

Al igual que todo cadete que ha pasado por las aulas de esta Institución ingresé impulsado por la vocación del vuelo y jamás había imaginado un futuro sin alas...

Pero el destino es obstinado y no a todos da la luz necesaria para recorrer el largo camino hacia el logro de ese sueño, que por más pequeño que parezca es indispensable para guiar a todo hombre a lo largo de su formación como tal.

Tanto yo como todos los navegantes de nuestra amada Fuerza Aérea luchamos a brazo partido contra los obstáculos que circunstancialmente se afrontan en la carrera para poder alcanzar ese anhelo que de tan grande y bello, es capaz de impulsarnos con esa fuerza que nos permite superar nuestras propias limitaciones llegando incluso a no dormir durante días con tal de aprender a la perfección los manuales de las nobles máquinas que intentaríamos dominar.

Pero por falta de más horas o por capricho del destino a algunos se nos ampliaron las alas llevando hoy día orgullosos como nunca las alas de navegante sobre nuestros corazones.



Media ala de Navegante, símbolo que nos distingue



Los comodines durante el desarrollo de un ejercicio de navegación táctica

Si bien la adaptación a ese cambio es difícil, nada es imposible para el hombre militar y es por eso que durante el año como Clases a cargo, aprendimos a elegir nuestro camino dentro de nuestra fuerza tropezándonos constantemente con la sensación de sentirnos comodines. Algo que sin duda alguna nos llena de orgullo al saber que ante la elección de un clase para alguna tarea se nos escoge la mayoría de las veces. No es sólo por nuestro tiempo libre, ya que es poco, sino por la preparación que el nuevo plan de estudio nos ha brindado, aprontándonos para afrontar las múltiples tareas que dentro de poco tiempo realizaremos como Señores Oficiales.

Se nos ha especializado en el conocimiento de idiomas, computación y en la administración de los recursos humanos y materiales. Es por eso, que nos sentimos impulsados día a día a ser mejores, por aprender de nuestros errores y volcar nuestras experiencias a todos los futuros Oficiales, para así poder mantener en el sitio de privilegio que ocupa nuestra Fuerza Aérea y cumplir con nuestro país equipándonos y entrenándonos para planificar, conducir y ejecutar los actos que impone la defensa nacional en lo referente al poder aerospacial. ▲

Cbo. Hrio. Roderick Islas

Entrevista al autor de "Campereando en Monomotor"

Esta es la historia relatada por una persona muy singular, nacida en Octubre de 1922 en la zona de Villa Colón, Montevideo. Julio Carrau, el noveno de once hermanos, siguió desde muy pequeño los albores de la aviación nacional defendiendo un sueño que se encuentra en cada corazón de aquellas personas entusiastas y con sentido de la aventura.

Hablando con él, se inspiró a explicarme el por qué de su sueño que lo llevó a escribir "CAMPEREANDO EN MONOMOTOR, memorias de un piloto amateur".

"Mi intención fue narrar algunas experiencias personales vividas en los años de vuelo y recordar algunos lugares que por su belleza o su contenido emotivo, se grabaron en la memoria. Luego de comenzar el trabajo, los recuerdos empezaron a llegar solos. Unos traían a los otros y al relacionarlos mi interés en el tema aumentaba, sumergiéndome en un intento de revivir mis experiencias que me hacían volar por el pasado".

"Cuan presto se va el placer. Cómo, después de acordado, da dolor cómo a nuestro parecer, Cualquier tiempo pasado fue mejor" (Jorge Manrique 1460)

Y así, dice, empezó una nueva etapa del volar, escribiendo.

"En la época del treinta, Melilla era un campo llano y verde, con una pista grande Norte-Sur y otra muy corta que la cruzaba. Un verdadero pastizal, cosa que no venía mal si se considera que los aeroplanos eran máquinas altas, zancudas, sin frenos en sus ruedas... Los paseos a Melilla con mis hermanos, tenían un sabor especial. Algo de magia. Cierta mística, mezcla de admiración y aventura... Aldo Bernardinis, amigo de mis hermanos, el mecánico y aviador desde los

primeros tiempos de Melilla, nos hacía de guía entre aquellas maravillas voladoras. Todas eran biplazas en tandem. La mayoría biplanos con dos asientos anidados en el fuselaje donde el piloto ocupaba el de atrás. La tripulación iba con la cabeza afuera al aire libre, por lo cual usaban casco de cuero blando y antiparras".

"Aldo me permitió subir al De Havilland. Me acomodé en el asiento con el bastón de

A los doce años, un desprendimiento de retina lo dejó sin su visión izquierda.

"Este hecho no me afectó en absoluto, salvo que no iba a poder realizar un sueño de mi vida que era poder volar".

¿Cómo logró volar? Fue toda una demostración de temple y espíritu aeronáutico.



Delante del Cessna 172 en Kansas Texas

"Quería volar. Sí o sí".

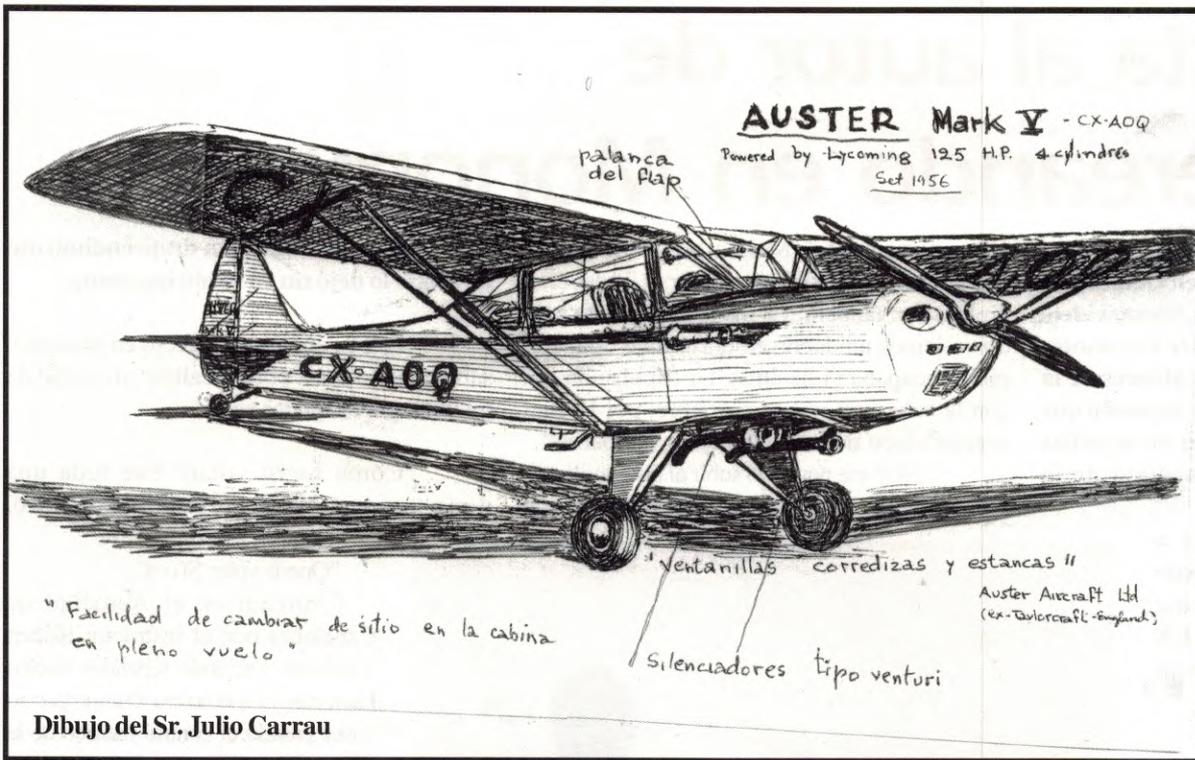
"Aprendí en el Aeroclub de Canelones con el instructor Rúben Vanzino, haciendo repetidos vuelos bautismo ya que no era alumno por no haber pasado el control médico de la vista. El avión era un Aeronca Champion. Las primeras veces que volé me mareaba. Tal es así que llegué a pensar que no era para mí pero mis ansias de volar vencieron el trance".

"Una vez que el instructor consideró que estaba listo para volar solo me dijo: lamentablemente no te puedo dejar el avión para completar tu instrucción porque no sos alumno. No tuve más remedio que salir a buscar una máquina, o de lo contrario la historia se terminaba allí".

"Hubo una circunstancia que me ayudó en esta oportunidad. Mi padre se había retirado a vivir en una granja en la zona rural de progreso. Mi hermano menor Carlos tenía un biplaza metálico; un Luscombe. Con él se desplazaba al interior de la República en su trabajo de ventas. Con su ayuda luego de mucho buscar adquirí un viejo Auster Marck V desvencijado. convencimos a Don Julio nuestro padre de la conveniencia de hacer una pista

en el fondo de la chacra donde la tierra era pobre para el cultivo".

"Adquirimos el hangar del aeroclub "Los cuatro vientos" de La Paz (Depto. de Colonia) que estaba afuera de servicio y lo instalamos en la granja "Margarita". Marcamos la pista de cuatrocientos metros que tenía una pendiente de mas del 5 % con dos lomos. No era una pista convencional. Había que decolar en bajada a



al tiempo que con la izquierda, tiraba suavemente hacia mí el bastón de mando para restablecer la línea de vuelo y volver a atentar el aterrizaje en sentido contrario, cuesta abajo y con viento en contra. En ese instante, el motor empezó a ratear, a toser. Justo ahí!...a un metro del pasto y terminando la pista. Eso quería decir que se terminaba la última gota del tanque derecho y que no había abierto los dos tanques como se debe hacer siempre antes de aterrizar. Bajé rápidamente mi mano hacia la llave de la nafta y agarrando la palanca en flecha, la giré hacia adelante con energía, conectando el otro tanque. Por suerte, veníamos con exceso de velocidad. Con el

menos que hubiera viento fuerte de cola y para aterrizar debía hacerse siempre una subida. Por eso, una vez, aterrizando con un amigo médico, su padre y sus dos hijos tuvimos un aterrizaje inédito. Habíamos salido a recorrer desde el aire nuestra costa este. Como era un vuelo corto, salimos sin los tanques llenos. El día era espléndido. Disfrutábamos del paisaje que une la Sierras de Minas con el Cerro Pan de Azúcar y las costas del Solis. De vuelta al llegar a la granja

de Progreso, entramos en la pierna de viento para el aterrizaje. Luego la básica para entrar en final frente a la pista, cuesta arriba. Muy cerca del pasto, atravesamos la línea blanca que marcaba la cabecera de la misma. Veníamos con demasiada velocidad, tal vez debido al viento de cola. La pista terminaba en un alambrado de siete hilos, lindando con la viña. Tome entonces una decisión instantánea, sin dejar de mirar adelante, apoye la mano derecha a fondo en la palanca del acelerador

avión bien prendido en el aire. En segundos de suspenso el motor volvió a roncar a fondo al llegarle el combustible. Ya pasábamos por encima del alambrado sobrevolando al ras las viñas. Alberto me dijo preocupado... ese ruido... ¿es normal?. Si, le contesté, es parte de la rutina. Yo tragaba saliva, pero había que tranquilizar al pasaje. Luego terminé siendo un aterrizaje corto, normal. Al tiempo, me encontré nuevamente con mi amigo que me dijo: dime Julio, aquella rateada



Un aterrizaje de rutina

del motor en la granja,... fue normal?, ¿siempre haces ese procedimiento antes de aterrizar tu Cessna?. No hice mas que mirarlo y sonreír. Fue la respuesta mas completa que encontré".

Siguiendo con mi pregunta inicial ¿Cómo pudo llegar a conseguir su licencia?.

"Cuando estuve completamente seguro de mi capacidad de dominar la máquina, junte una comisión de instructores y médicos ofreciéndoles realizar cien aterrizajes en terrenos no preparados con mi Cessna".

"Comenzó la prueba, realizando más de cuarenta aterrizajes. Salve el examen y me otorgaron la licencia".

¿Cómo pudo acostumbrarse a aterrizar con una visión incompleta?.

"Luego de 25 años y 1750 horas de vuelo, volando con mi ojo derecho, puedo asegurar que la certeza de tocar suavemente la pista con las ruedas en el momento de aterrizar la da la experiencia adquirida en base a varios factores":

1)"la sensación progresiva de desdibujamiento intenso es un claro signo de la cercanía inminente de la superficie de la pista".

2)"la visión angular con un solo ojo no se reduce en un 50% sino solo un 33%. Con dos ojos se ve 180 grados. Con un ojo 120 grados. Esto se compensa girando la cabeza hacia el lado del ojo



Julio Carrau con su familia junto al Cessna 175

ciego unos 100 grados".

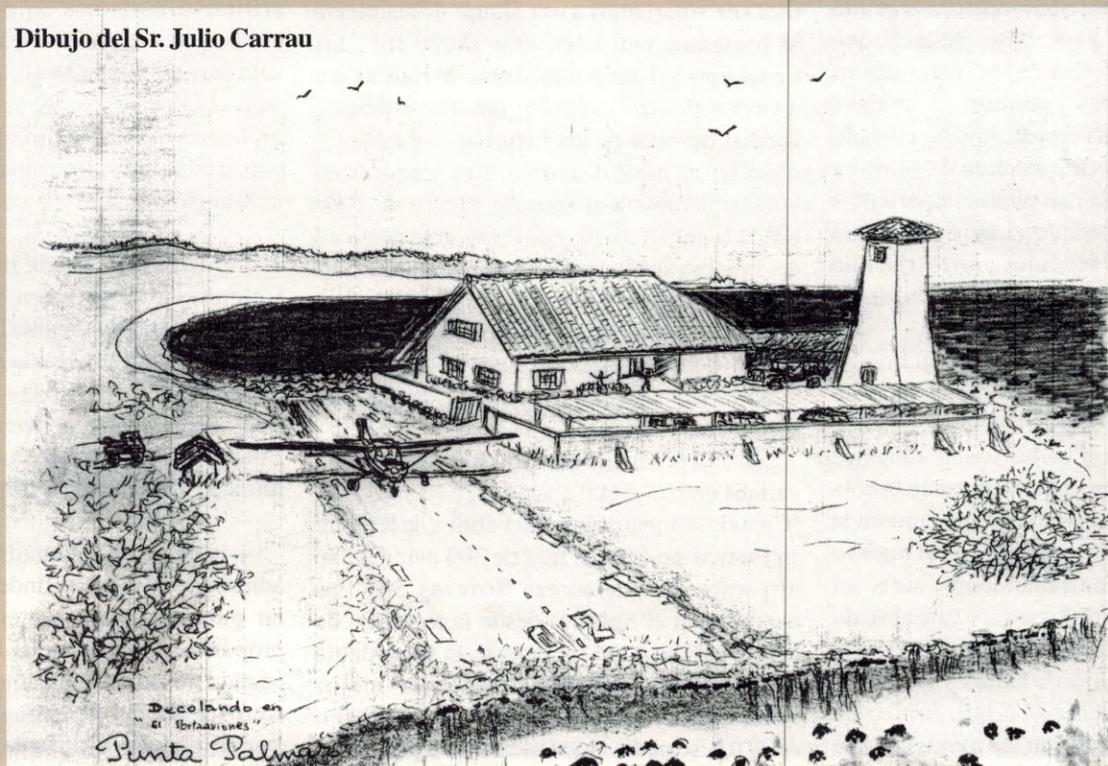
3) "la noción de perspectiva del paisaje, avisa con bastante exactitud que se esta tocando la pista".

"El "Ferry" del Cessna 172 desde Wichita, Kansas hasta Montevideo fue una travesía que pocos se animan a realizar y menos aun con la poca experiencia de su amigo Máximo Bauer de solo 400 horas que era el piloto titular. Fue nuestro primer vuelo internacional. Llegamos a Melilla, algo cansados pero con el orgullo de haberlo podido hacer".

De esta forma, pude conocer un poco de la vida de un hombre lleno de aventuras y de historia que solo redactadas por él, toman ese profundo sentimiento de riesgo y seguridad, vividos en aquellos momentos. Nos trasmite la capacidad de ubicarnos en el maravilloso mundo natural visto desde otra perspectiva, el cielo. ▲

Cad 2º Pablo Machado

Dibujo del Sr. Julio Carrau



Volando por la R.A.F...

Nacido en 1916, Jorge Shaw es un uruguayo que descendiente de ingleses combatió por la Royal Air Force (R.A.F) durante la Segunda Guerra Mundial. Entre los años 1933 al 37 realizó sus estudios en la Escuela Militar , recibíendose como Alférez del Arma de Artillería del Ejército Nacional. Tras hacer el curso de Aviación Civil en aviones Tiger Month obtuvo el brevet de Piloto Comercial.

En 1939 estalla la Segunda Guerra Mundial , familiares y amigos de Shaw deciden enlistarse como voluntarios de las Fuerzas Británicas , lo que provoca en el mismo un ímpetu de defender sus raíces. Este sería el comienzo de un largo camino...

"Nos embarcamos el martes 13 de diciembre de 1941, mi hermano mayor ya había partido para pelear por el ejército británico. A mi llegada me aconsejaron que me enrolara en la R.A.F , ya que estaba combatiendo asiduamente. Cuando yo entre lo hice como Soldado Raso ; tuve la suerte de haber volado Tiger Month en la aviación civil uruguaya ya que este biplano era usado como entrenador en la R.A.F. Allí volé 10 minutos y tras unas vueltas de pista, salí a volar solo".

Una vez piloto, Shaw alcanzó el grado de Sargento, siendo importante destacar que los Sargentos y Oficiales que caían prisioneros no se les mandaba a realizar trabajos forzados. En breve tiempo fue enviado a un curso de perfeccionamiento de vuelo en donde se encontraría con pilotos experientes de distintas nacionalidades. Logró realizar el curso en tan solo 2 semanas , mientras que otros pilotos permanecían aprendiendo inglés.

"Fue ahí cuando pase al Escuadrón 76 como novicio. Este Escuadrón recién salía del frente de batalla y estaba en descanso, contaba con aviones Hurricane en los cuales comencé a volar. Lo hacía como ladero cuidando la cola de mi líder pero sin tener quien me cuidara la cola a mí. En mí décima tercer hora, al regreso de una misión de entrenamiento, sufrí un accidente. Era un día de invierno y había estado nevando, por lo que dispusieron limpiar la pista quedando una fina capa de hielo en la misma. En el momento del aterrizaje el líder lo hizo sin problemas pero yo al aplicar los frenos derrapé y me di vuelta. El avión se incendió , al igual

que mi paracaídas provocándome una quemadura en la espalda".

Tras un examen médico le informaron a Shaw que por cierto tiempo estaría en una oficina , perdiendo el grado de Sargento, lo cual se rehusó alegando que había venido a volar y no estar frente a un escritorio.

"Como me rehusé a pasar 6 meses detrás de un escritorio me ofrecieron realizar un curso de Artillería Aérea . Conservé el grado y pasé del Comando de Caza al Comando de Bombardeo como Artillero. Como ya conocía las Tácticas de caza , me pasaron enseguida como artillero de cola".

"Fui integrado a una tripulación de Handley Page Halifax. Este avión tenía un techo de servicio de 30000 fts., pero que nosotros rara vez volaríamos a esa altura . Usualmente lo hacíamos entre 16000 a 18000 fts ; los Lancasters lo hacían más arriba. El Halifax era un avión pesado y rápido ; nosotros solíamos decolar después de los Lancaster , y llegar al objetivo al mismo tiempo. Los motores de nuestro bombardero eran los Merlin de 2000 HP cada uno , y podíamos llevar gran cantidad de bombas incendiarias ó una bomba de tres toneladas, dependiendo de cual fuera nuestro objetivo. Las misiones más comunes eran llevar cuatro bombas de 8000 lbs , aparte de las bombas sub-alares , que por lo general eran incendiarias".

"El promedio de aviones en cada misión variaba entre 5 a 600 aparatos".

"Cuando bombardeamos la Fábrica de Renault en Francia no éramos más de 300 aviones. Yo disparaba ametralladoras Browning 303 (las mismas que el Spitfire) desde la torrecilla de cola ; esta era de "perspect" la cual debía tenerse bien lustrada para tener mejor visibilidad. Cuando llegábamos a los 3000 o 4000 fts , se pedía autorización para probar las armas".

"Mi tripulación estaba compuesta por :
Telegrafista , Sgto. Robert Long (Argentino)
Artillero dorsal , Sgto. Westall (Venezolano)
Ingeniero de vuelo, Sgto. Jim Seward (Costarricense)
Navegante , Sub-Off. Michael Armstrong (Canadiense)
Piloto , Tte 2º Harold Brown (Chileno)"

"A nosotros nos llamaban la tripulación de América. Recuerdo que gracias a esto tuvimos problemas ya que al canadiense le enseñamos a hablar en español y cuando en alguna oportunidad dejábamos la radio abierta nos escuchaban desde la torre".

"Nuestro avión era un Halifax II con la matrícula G-1716".

"Cada tripulación tenía sacos de cuero forrados de lana y pantalones de cuero. Los artilleros teníamos lo mismo , y además estábamos enchufados a la calefacción pero solo nos calentaba los brazos y las piernas , pero el torso no ... ; No servía para nada ! En las manos usábamos primero guantes de seda, por encima de estos, mitones de lana, y por último guantes de lana y cuero".

El 30 de mayo de 1942 , la R.A.F. atacó Colonia en su primera incursión de 1000 aparatos y en junio repitió la dosis devastadora en Ruhr y Bremen con la misma cantidad de aviones. La R.A.F abogaba por incursiones nocturnas y bombardeos de saturación , la Fuerza Aérea Americana prefería los raids diurnos y bombardeos de precisión.

"Nuestro Escuadrón estaba siendo adiestrado como Pathfinder*". Mi tripulación en particular no fue entrenada con ese propósito y ocupamos un lugar en la 4ª Ola cuando nosotros llegábamos ya no había nada solo fuego. En Colonia , utilizamos hasta aviones de la Escuadrilla de Entrenamiento para bombardear y sus tripulaciones estaban

compuestas por instructores y cadetes en los puestos de artillería".

"Cuando bombardeábamos Colonia y Puerto Bremen mi puesto era de artillero dorsal. Nunca estuve en la 1° Ola , debido a que esta era para los aviones livianos , la 2° Ola eran los Wellington bimotores y la 3° y 4° Ola eran los pesados cuatrimotores Stirling , Halifax , y Lancaster".

"Escoltas no llevábamos , lo único que teníamos era la acción de los Mosquito y Spitfire en los aeródromos enemigos para evitar que los cazas alemanes decolaran".

"En este 1° raid de más de 1000 aviones, 40 bombarderos no regresaron a sus bases , y 116 lo hicieron con distintas averías".

En tiempos de paz los aeródromos tenían casas para las familias de los aviadores. Cuando estalló la guerra , las familias se retiraron y las viviendas fueron ocupadas por las tripulaciones allí destinadas.

**Pathfinder: es un cuerpo específico equipado con tripulaciones escogidas y provistas de los mejores y más modernos materiales, los cuales servían para marcar los blancos para los demás bombarderos.*

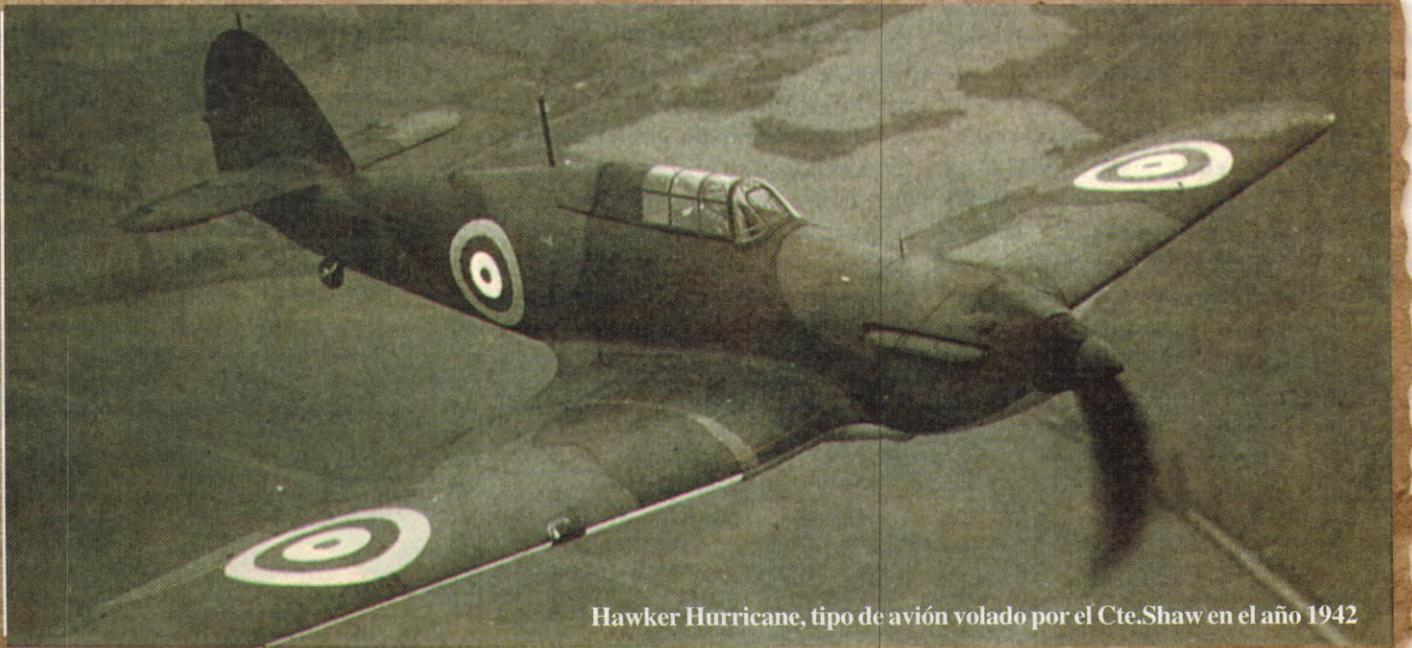
"En nuestra casa vivíamos 14 artilleros; una mañana al regresar de una misión, no encontré a mi compañero de cuarto (un neozelandés) . Sonó el primer clarín y él aún no había llegado , sonó el segundo clarín y a las 11 de la mañana me levanté y recorrí la casa. No encontré a nadie. Esa noche 13 no volvieron. Diez días después la casa estaba llena de chiquilines de entre 18 y 19 años recién salidos de la Escuela de Artillería".

"El objetivo más temido era Rhurh , (la parte del río Rín), en donde estaban las fábricas. Ahí también llegué a bombardear. Demorábamos en alcanzar el blanco aproximadamente 2 hs. y el regreso entre 3 y 4 hs., ya que nos desviábamos por arriba de Francia o al norte de Dinamarca".

"Una vez fuimos atacados sobre Francia ó Bélgica al regreso de una incursión. Se podría apreciar el humo de las explosiones de la antiaérea una y otra vez , y le dije al piloto que esquivara a la derecha que sino nos pegaban. Felizmente pese a las cercanías de las explosiones no fuimos alcanzados".

"En otra ocasión un avión explotó a la misma altura que nosotros. Gracias a la separación que existía entre los bombarderos , la aviación alemana no percibía la presencia de las otras aeronaves".

La táctica puesta en práctica por la R.A.F. era no utilizar formaciones para bombardear, lo que evitaba que al quedar al descubierto un avión delatara la posición de los demás. Debido a esto, en más de una oportunidad, artilleros de otras aeronaves han visto como han sido derribado sus camaradas sin poder ayudarlos , pese a tener a los aviones enemigos en sus miras. Su misión era bombardear, no derribar un caza.



Hawker Hurricane, tipo de avión volado por el Cte.Shaw en el año 1942

S FERRETERIA
SANTO S R L

- * EL MAS COMPLETO STOCK
- * EL MEJOR DE LOS SERVICIOS
- * LOS PRECIOS MAS CONVENIENTES

CONSULTENOS A NUESTROS TELEFONOS O SOLICITE VENDEDOR

AV. MILLAN 2727 TELEFAX 203 40 02 - MONTEVIDEO

"Solo podíamos ver a un avión delante del nuestro por el color amarillo naranja de sus escapes. El susto más grande que me llevé , fue cuando nos engancharon en un cono de luces de la antiaérea alemana , luego de haber arrojado las bombas. Harold (el piloto) , usó el cuatrimotor como si fuera un caza , para eludir los focos. En el momento en que lo enfocan a uno no se ve nada , es tan fuerte la luz que afecta las pupilas y se ve todo oscuro".

Anécdotas

"Una buena manera de aliviar tensiones era cuando el piloto sintonizaba canciones alemanas como Lily Marlen. De regreso de una misión , cuando nos disponíamos a aterrizar , la torre le avisó al piloto que teníamos las puertas del compartimiento de bombas abiertas , con una de ellas colgando. Yo no había oído nada ; lo que sí percibí fueron los empujones y pisotones de mis compañeros al tratar de evacuar el avión".

" Una noche me encontraba en un vuelo de entrenamiento al norte de Escocia. Estaba entrenando como artillero en un avión muy parecido a un caza obsoleto. Cuando nos disponíamos a aterrizar , la torre nos informa que nos mantuviéramos en espera ya que había una obstrucción en la pista debido a un accidente. Cada cierto tiempo me comunicaba con la torre para solicitar descender debido a la escasez de combustible ; la respuesta no variaba : aguarde en espera. Cuando llegamos

al límite de nuestro combustible , ante la imposibilidad de aterrizar se nos ordenó apuntar con la nariz de avión hacia el Mar del Norte y saltásemos. Como yo era el artillero lo hice primero. El descenso transcurrió tranquilamente , pero caí en la cúspide de un árbol. Comencé a gritar hasta que logré calmarme ; horas más tarde amaneció y de repente una voz a mi lado me decía que bajara , y ahí percibí que no estaba en la cima de un árbol , sino que era un seto a medio metro del suelo. Lo que hice fue apoyarme y bajar. El campesino ahora a mi lado , me amenazaba con una guadaña , creyendo que yo era un piloto alemán. Volví al aeródromo que quedaba relativamente cerca de donde había caído y allí me enteré que instantes después el piloto había recibido la autorización para aterrizar".

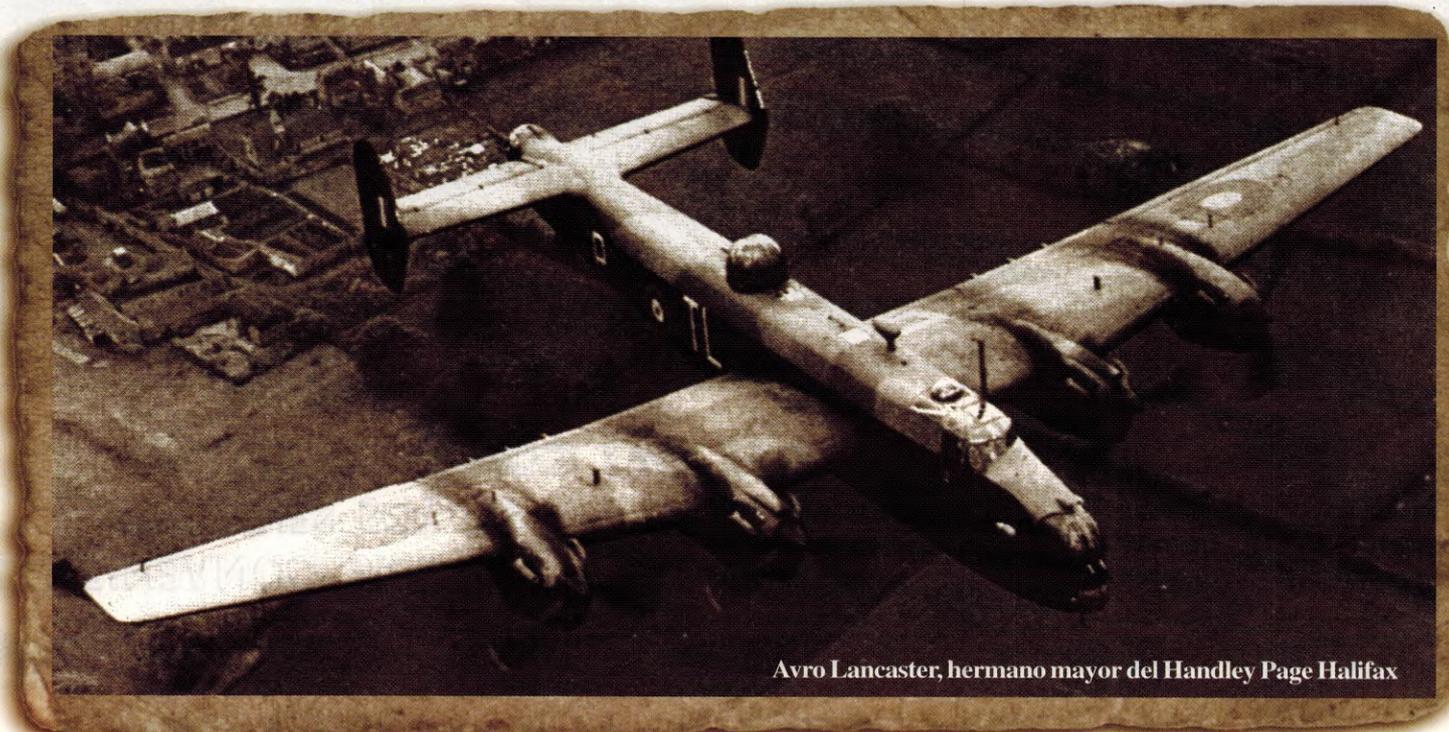
Africa

"Nuestra tripulación pasó a volar el Halifax V mucho más moderno. A fines del '42 pasé a operar en Africa donde estuve peleando contra el Zorro del Desierto. Nos mandaron al Escuadrón 76 en Gibraltar para bombardear Livornio. Al llegar a Gibraltar mi escuadrón recibió órdenes de decolar directamente a Palestina. Recuerdo que atravesamos una tormenta eléctrica y el artillero dorsal me dijo que mirara mis ametralladoras de las cuales salían chorros de electricidad. Cuando las tomé por el disparador recibí un shock que me hizo traspasar las dos puertecillas que unen la torreta

con el resto del fuselaje".

"De Palestina pasamos a Egipto por el Canal de Suez , en donde comenzamos a tener problemas con los pilotos automáticos de los bombarderos, ya que escaseaban los repuestos. Debido a mi experiencia como piloto de caza comencé a volar como piloto acompañante durante el día , con el fin de descansar al piloto , lo único que no hacía era decolar y aterrizar por falta de entrenamiento; cuando nuestro piloto se enfermó de malaria , me asignaron como piloto del bombardero luego de realizar unos cuantos despegues y aterrizajes de práctica".

"Al realizar el tercer vuelo en una misión sobre Tobruk , nos tomó por sorpresa la antiaérea , haciéndonos perder el motor de babor externo. Debíamos ir sobre tierra , bombardear y volver sobre el Mediterráneo. Todavía era aceptable la idea de volar con tres motores sobre el mar. De repente se apagó el motor interno de estribor y el avión comenzó a bajar. El ingeniero de vuelo me aconsejó alivianar la aeronave y dar máxima potencia a los dos motores restantes , con lo cual tendríamos una buena chance de llegar. Le di la orden al navegante que me diera un curso sobre tierra por si debíamos de hacer un aterrizaje forzoso. Sobre el desierto de Libia , dejó de funcionar el segundo motor de estribor; y con un motor no vuela. Ya estaba amaneciendo , eran alrededor de las 5 AM, y decidí aterrizar sin tren por no saber el tipo de superficie que teníamos debajo. Una



Avro Lancaster, hermano mayor del Handley Page Halifax



Los Caballeros Cadetes E. Correa y G. Tajés, acompañados por el Sr. Jorge Shaw

vez que hicimos contacto , nos cubrió una nube de polvo; inmediatamente todos abandonaron el avión , pero cuando yo me dispuse a levantarme no pude , no tenía fuerza en las piernas debido a que había sido alcanzado por la metralla de la antiaérea".

"Después de la batalla de "El Alamein" el Octavo Ejército Británico seguía avanzando , el navegante calculó que las avanzadas británicas estarían a 50 km., mientras que la retirada del Africa Korps estaría a tan solo 15 km. , lo que nos dejaba detrás de las líneas enemigas. Di la orden de que se ocultaran , ya que un cuatrimotor derribado no era fácil de ocultar. Tras quedarme solo en el avión llegó una patrulla italiana y fui tomado prisionero".

Luego de ser atendido en un Hospital de Campaña alemán , Jorge Shaw fue abandonado con un médico y dos enfermeras alemanas a la espera de las Fuerzas Aliadas. Días después fue derivado al Hospital Militar Británico , en El Cairo ,y tres meses mas tarde a un hospital en Londres.

En Febrero de 1943 realizó el curso de Instructor de Artillería, volando sus últimas tres misiones de combate en aviones Lancaster siendo ascendido al grado de Sub Oficial.

En 1945 fue ascendido a Teniente

encontrándose en el Departamento de Inteligencia en el Ministerio del Aire como Oficial Traductor. Durante ese mismo año alcanzó el grado de Dragoniante (provisorio) Teniente Coronel , con el cargo de "Comandante de Ala de la R.A.F, posterior pasaje por los anteriores grados". ▲

Cad. 2º Gerardo Tajés
Cad. 2º Eduardo Correa

LA REALIZACION DE ESTE ARTICULO FUE POSIBLE GRACIAS A LA INFORMACION DE LA SRA. MELANEA FUICA, Y A LA COLABORACION Y BUENA VOLUNTAD DEL TTE. CNEL. JORGE SHAW.



Dos eras diferentes...

Confraternidad Intertandas entre Escuelas

El 1° de Octubre de este año, enmarcó una jornada muy especial para todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, y no solo de esta institución, sino que para los integrantes del Cuerpo de Alumnos de las tres Escuelas de formación de Oficiales de las Fuerzas Armadas, al realizarse la JORNADA DE CONFRATERNIZARON ENTRE ESCUELAS MILITARES.

En ella se manifestaron la camaradería, espíritu deportivo y una sana competencia entre hermanos de armas.

En esta jornada se realizaron distintas disciplinas, demostrando cada uno sus diferentes habilidades físicas.

Primeramente se compitió en Basketball, Volleyball y fútbol, donde

participaron en conjunto cada generación. La competencia se realizó de la siguiente manera:

Cada año de las tres Escuelas formaron grupos en cada una de las disciplinas a competir, enfrentándose a los restantes años. Se dio lugar así al desarrollo de actividades en conjunto, probando con ello que podemos trabajar unidos.

También se compitió en Tiro y en Esgrima, concluyendo con éxito todos los encuentros.

Finalizando todas las actividades antes enumeradas, nos dirigimos a la piscina para ser observadores de una competencia en la misma, culminó la jornada deportiva con una maratón de 4000 metros, donde participaron todos aquellos que así lo deseaban.

Una vez más quedó demostrado el esfuerzo y compañerismo de todos los competidores. Se creó un ambiente propicio para la camaradería, dándose lugar a nuevas amistades entre las distintas fuerzas.

Para despedir esta feliz jornada se organizó un show, en el cual participó la Banda de músicos de la Fuerza Aérea, interpretando diversas melodías, alegrando aún más el Casino de Alumnos donde nos habíamos reunido. Luego nos dirigimos al comedor a compartir un almuerzo en el cual reinaron las conversaciones sobre el desempeño de las actividades.

Como es tradicional en todas las celebraciones de nuestra Escuela, se realizó el "Corte de Torta", al cual



Cadetes de Primer Año de las tres Escuelas festejan luego de uno de los encuentros de fútbol

acudieron tres alumnos del último año de las distintas Escuelas, plasmando así la unión de las Fuerzas Armadas.

Posteriormente el Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, Cnel. (Av) Enrique Bonelli, dirigió breves palabras en las que resaltó la importancia de la amistad, compañerismo y unión.

Para concluir se procedió a leer los resultados generales de las competencias, siendo este el resultado:

1° puesto: Cadetes de Segundo Año

2° puesto: Cadetes de Tercer Año

3° puesto: Aspirantes

4° puesto: Cadetes de Primer Año

Como broche de oro y al ser nosotros los anfitriones de esta



Los participantes de la competencia en la disciplina "Tiro"



Reencuentro entre camaradas

jornada, invitamos a las distintas Escuelas a un baile a realizarse en el Club de la Fuerza Aérea, disfrutando así de la compañía de los nuevos amigos que habíamos hecho.

Este evento, que fue el primero de este tipo en realizarse, fue visto como una muy grata experiencia, la cual esperamos que se vuelva a repetir, ya que sirvió para relacionarnos más con nuestros camaradas de las distintas Escuelas, y aumentar el espíritu deportivo característico de los integrantes de las Fuerzas Armadas de nuestro país. ▲

Asp. María Canc
Asp. Richard Brunc

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



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

En la Rambla

ACLARACION NECESARIA

Debo de reconocer que esperaba la llamada del Tte Sosa. Sucumbía mi espíritu por la reciente herida que le provocara la Comisión Directiva de mi querido Club de Pescadores al sugerirme el descanso de mi pluma en "El Pejerrey", pequeño libelo de escasas tres hojas, tiraje reducido y de incierta continuidad. Cubría sin embargo mis menguadas pretensiones literarias. Lo más doloroso del hecho resultó la forma en que el Presidente, delicadamente indirecto, me dio a entender que esperaba del impresor: "Algo- dijo- que pueda leerse mientras uno está en el baño". Ante tanta contundencia intelectual que transcribo textualmente abandoné el campo de las letras a los hunos de manos callosas, orfebres delicados en afilar puntas de anzuelos y descamar corvinas.

Y otra vez la venerada E.M.A. es consecuente conmigo. Me ofrece un lugar para el recuerdo y el disparate, esta vez en una serie de encuentros con personajes que no necesariamente se corresponden con la realidad. Acaso caracteres generales que pueden atribuirse a tal o cual persona. La sátira constituye una forma literaria bien concreta que puede darse en prosa o en verso, en que la actitud crítica se confunde con las notas de humor y de agudeza para producir efectos de hilaridad. Muy apreciada por la culta sociedad griega, fue por el contrario rechazada por la romana, en particular por las familias influyentes que se sentían aludidas. Según Indro Montanelli, en su "Historia de Roma", "eran demasiado toscas y zafias para aceptar la sátira que sólo encuentra carta de ciudadanía en los pueblos muy civilizados".

Lamentablemente lo que inicialmente fuera dirigido a los Cadetes de la Escuela tomó un rumbo inesperado y me introduje en la paleontología y en la historia, por lo que, para una mayor comprensión del artículo aconsejo la lectura de "Guía para el Reconocimiento de los Grandes Mamíferos Antidiluvianos" de Preston Foster (HARVARD 1904) y "Principes de la Familia Claudia" de Pascualini y Servetti (ROMA 1911). Sobre Sexto Pompeyo, puede leerse, aunque con cierta dificultad, son ochocientas páginas de eruditas reflexiones, "Diálogos" de la Editorial Plomo (PANDO- 1955) que escribiera durante sus viajes a las Galias y puede encontrarse en los puestos de libros usados en la Feria de Tristán Narvaja.

Por televisión - cable puede verse en "Animal Planet", una serie dedicada al "Bobalicus Bāba" y las medidas de prevención que debemos tomar durante su época de celo. Sobre "GOT-H-DOY" nombre original de Godoy en Ganimedes, debo recomendar, a riesgo de ser tildado de inmodesto "El examen" y "Del extraño origen del cadete Godoy" publicados en "Alas".

Para lectores interesados en conocer más sobre este alienígena, una página en internet informa, detalladamente sobre la "Halitosis Extrema" y su relación directa con los mutantes del tipo "Got".

Y ahora al grito criollo de ¡Camanbois! Corramos a la Rambla.

No debe existir en Montevideo otro lugar de encuentro como la Rambla. Los aviadores en particular amamos ese lugar. Día a día lo compruebo al reconocer antiguos camaradas, compañeros, Oficiales jóvenes y no tan jóvenes y sobre todo los eternos superiores que ya eran viejos cuando nosotros ingresamos. Verdaderos dinosaurios de la Fuerza Aérea que mantienen una vitalidad encomiable, señal inequívoca de lo saludable de nuestra profesión. Disciplina, comida sana, mucho ejercicio, nada de cigarros, poca bebida.....

El lunes, sin ir más lejos, me crucé con César Claudio. Lo reconocí de lejos caminando por Ellauri. Admiraba con mirada embelesada las muestras de Art Decó en la arquitectura pocitense. Caminaba con paso lento y la cabeza erguida. Siempre admiré en Claudio su fidelidad a la cultura itálica, en particular su marcado afecto por el pasado imperial de Roma. Su gusto por lo refinado. Recuerdo sus esfuerzos cuando comandó la Legión de implantar la toga en sustitución del pesado capote azul. Nunca supe las razones por las cuales el proyecto no se concretó. Con respecto a las sandalias de cuero repujado, tan frescas y cómodas, que el propio Claudio había diseñado a partir de una pintura pompeyana, fue vetado al parecer por

intereses ajenos a la Fuerza. Me gusta hablar con César Claudio. Sus movimientos pausados, su beatífico rostro y sus expresivas manos me inundan de paz.

Nos encontramos frente a Mc. Donald. Efusivo sin extremos, Claudio me habló de sus actividades últimas.

La lira ocupaba todo su tiempo y deduje por sus palabras que debía ser un buen ejecutante. Impertérrito al coro procaz de adolescentes y al viento que levantaba su toga de impoluta blancura, Claudio se acomodó la corona de laurel y se alejó rumbo a la rambla.

Más a menudo que Claudio suelo

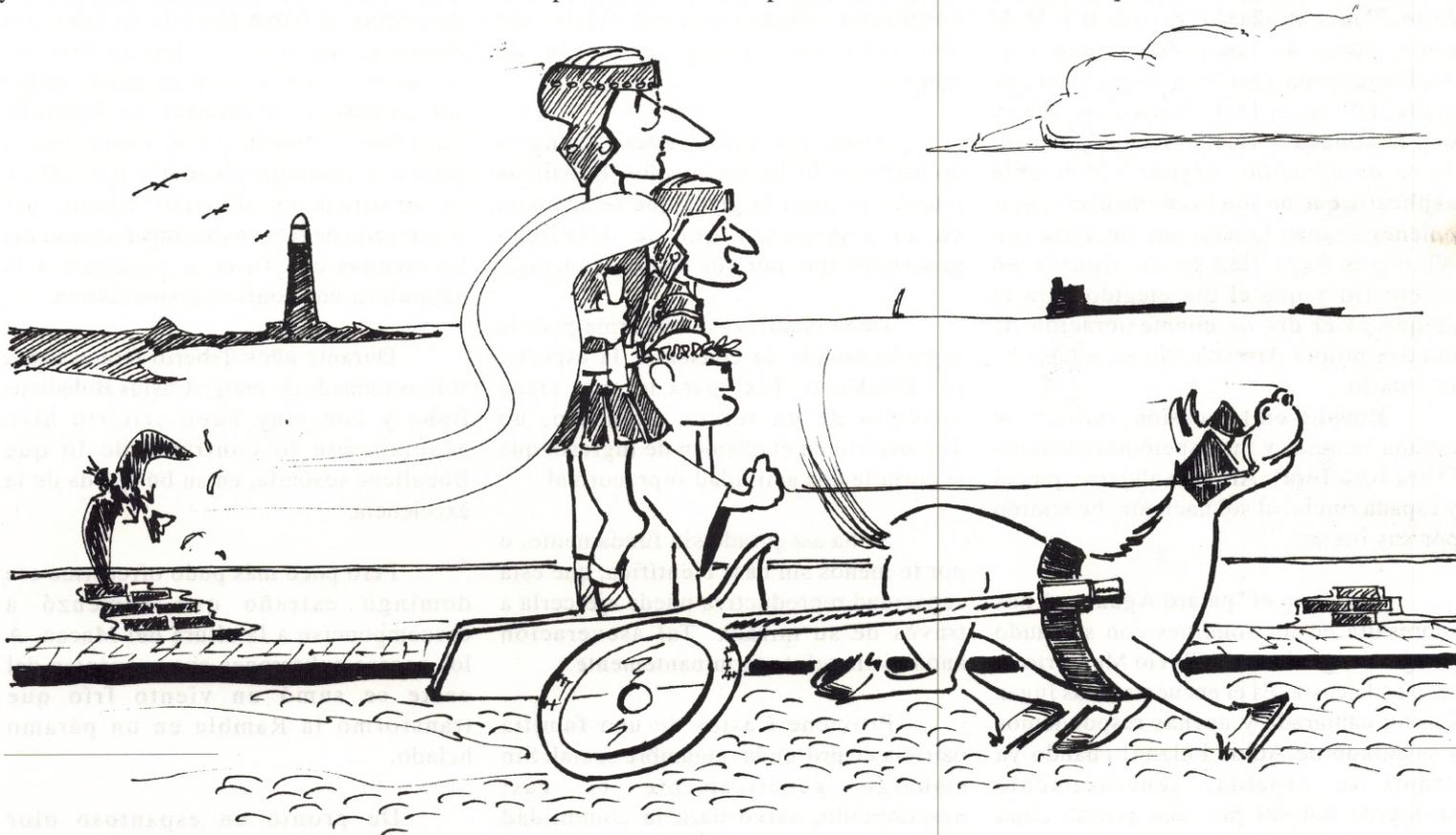
cruzarme con Sexto Pompeyo durante sus ejercicios matinales. Confieso que si lo reconozco a distancia cruzo y me distraigo con las vidrieras de Walmer's. Me apresuro a decir que no por antipatía. Sexto ha sido siempre un deportista al que su exagerada intelectualidad privó del regocijo de su cuerpo en los esfuerzos físicos. Por eso prefiero no distraerlo. Siempre lo recuerdo atareado en un buen discurso. Contrariamente a Claudio, Sexto no ocultaba sus preferencias por la cultura francesa y en especial su cocina, responsable de su abultado abdomen del que nunca pudo desprenderse. Su modestia natural le hace ocultar un título nobiliario del que en el fondo se enorgullece. Dos de mis compañeros escriben su biografía, la mitad del extenso documento relata en primera persona sus habilidades profundas con el "Mustang" y defiende la teoría de incluir esta

aeronave como punta de lanza en la "Operación Treboleque 2.000".-

El tramo de la Rambla que se extiende desde Kibon a Trouville ofrece las mayores posibilidades de encuentros cercanos del tercer tipo, muchos de los cuales suelen ser inevitables; a veces creo que Amundsen se oculta detrás de estos nuevos recipientes que instaló la Intendencia para abordarnos como Drake y contribuir con su erudición a distender nuestros músculos fatigados por la caminata. Como una letanía antártica de vientos helados su voz, de profundas connotaciones hipnóticas me induce al pesado sueño del "Noptril", droga que en su momento formó parte de su "Vademécum" cuando Godoy, descubierta su condición de octavo pasajero lanzó su jauría de perros estelares contra mi persona. Amundsen mantiene su circuito de espera frente a Conaprole, a la altura

de Solano Antuña, y es fácilmente reconocible en verano por cuanto lleva gruesas botas de goma, el equipo antártico reglamentario, doble par de guantes, gafas y en ocasiones le acompaña un pingüino real (Antartic Real Penguin) con el que comparte bocados de krill.

En el año 1935, González Vázquez Barriere, realiza en la esquina este de Avenida Brasil y Benito Blanco el edificio "El Mástil", una de las mejores obras de la arquitectura nacional, hoy conocido como Expreso Pocitos. Allí precisamente, frente a sus puertas tuve el agradable y sorpresivo encuentro con Solimán, apodado el magnífico por su espléndida presencia de príncipe turco. Tostado por el sol, no solo de este verano, sino por los vientos ardientes de las planicies otomanas que dieron a sus ancestros el



"Fue ese día que ví a Julio César pasar como una ráfaga en su cuádriga dorada..."

Interpretación gráfica: Carlos Colman Amaro

mismo tono de piel, Solimán me regaló una brillante sonrisa que su bigote negro, de cuidada factura, rodeaba armoniosamente.

No es Pocitos el campo de Operaciones de Solimán. El polvo de ladrillos de las canchas de Carrasco es un hábitat natural, seguramente hacia allí iba en busca de su escudero, el fornido Littleiron para enfrentar en amistosa contienda al atildado Ramsés II y el desconfiado Horseman.

Los domingos de mañana es seguro encontrar al Almirante Irosoku Yamamoto festejando aquel otro glorioso domingo del año 41. Lleva en su mano izquierda una espada Samurai y en la derecha un pincel. Me platica ameno de sus actividades en retiro. Mantiene la idea del desembarco en la isla de flores convencido de que la operación será un éxito. Planea utilizar los Zero de la E.M.A. como punta de lanza del ataque y la explotación máxima de la sorpresa ya que el día "D" será el 15 de Noviembre, día en que la armada norteamericana festeja su fecha de creación. Alguna vez intenté explicarle que no son los norteamericanos quienes ocupan la isla, que los Zero son AT-6 que hace tiempo no figuran en inventario y que el día elegido para el ataque es el día de conmemoración de nuestra propia Armada. No he vuelto ha intentarlo.

Blandió en la ocasión, furioso, su espada samurai y me espetó desencajado "Tora Tora Tora". Al verlo alejarse, pincel y espada rumbo al sol naciente, he temido por sus orejas.

Así como el "pájaro Aguatero" nos sobresalta en los rondines con su raudo pasaje, de igual forma Flavio Mercurio lo hace en la costa. Es el encuentro más fugaz con un camarada y apenas respondemos a su saludo de Adiós Fulano! cuando ya vemos su espalda, generosamente protegida del sol por una gruesa capa pilosa, alejándose rumbo no se sabe dónde.

Flavio es famoso por su ponderación económica y recuerdo la "chanchita" que tiene en su escritorio donde depositaba cada vintencito perdido. Hoy Flavio Mercurio posee una empresa que combina sus posibilidades

físicas con la eficiencia y ahorro evidente de combustible. El "Toga Washing Express" recoge y entrega, limpios y planchados, en el día, toda su ropa con el toque pedestre del propio Flavio. En honor a Claudio César quien confía una toga diaria para su llimpieza, Flavio, le puso el nombre que distingue su negocio.

Personalmente considero que el lugar de más riesgo de la Rambla es frente a la piscina de Trouville donde mi viejo camarada Casius Bobalicus ejercita su casi sexagenario cuerpo.

Asumida mi incapacidad para evitarlo me preparo para el inevitable encuentro con su transpirosa humanidad. Elige Casius la hora y el lugar donde menos pueda molestar a la multitud de paseantes del domingo, las once de la mañana al medio de la vereda. Me abraza afectuosamente y sus líquidos corporales, abundantes por cierto, me provocan una ligera sensación de náuseas.

Atento a los especímenes femeninos no mayores de dieciocho años, Bobalicus mueve sin parar la grasa que se acumula en su abdomen y que se despliega generosamente por sus anchas caderas.

Debe mantenerse en forma para la sagrada misión de conservar la especie, la "Bobalicus Rex" para lo cual viene provisto de un tercer elemento, no descubierto en el examen de ingreso, que le permite una actividad supranormal.

Se ha asegurado sin fundamento, o por lo menos sin base científica, que esta capacidad reproductiva puede ejercerla a través de su mirada. Tal aseveración anónima la refuto terminantemente.

Proviene Casius de una familia patricia de profunda raigambre social. Sin embargo genéticamente es casi desconocido, salvo para la comunidad científica, que en el Cuaternario los denominados "Bobalicus Baba" eran una especie en extinción que solo sobrevivieron gracias al desarrollo del "Salvatio Terzo" y a una desenfundada actividad sexual. Lamentablemente para mantener tan frenética actividad la naturaleza desarrollo en los "Bobalicus" desmesuradas glándulas salivales que

durante toda la carrera plantearon serios problemas sociales a Casius. De allí también proviene su segundo apellido.

Dependiendo del estado del tiempo, y también de mi ánimo, prolongo mis caminatas. Este domingo próximo pasado recordarán que fue un día particularmente ambiguo.

Habiendo amanecido con una ligera bruma, el cielo se fue despejando y hacia mediodía las últimas nubes desaparecieron totalmente. La temperatura agradable y apenas una ligera brisa me impulsaron más allá de Punta Gorda Donde una sensible disminución de paseantes conocidos me aseguraban un ejercicio físico constante.

Fue ese día que vi a Julio César pasar como una ráfaga en su cuadriga dorada. Un poco más atrás los hermanos Graco, deliciosos Césares rubios, mantenían el firme paso de su líder sin detener la marcha y casi simultáneamente levantaron sus brazos en un saludo grácil que reconfortó mi espíritu. La figura de Cayo Graco sensible y físicamente etérea parecía a punto desprenderse del carro y ser arrastrada por el viento. Tiberio, por el contrario de recia nariz imperial sostenía las riendas con firmeza y ofrecía a la naturaleza una sonrisa despreciativa.

Durante años Tiberio Graco había sido alumno de mi amigo Casius Bobalicus Baba y con muy buen criterio hizo exactamente lo contrario de lo que Bobalicus sostenía, en su búsqueda de la excelencia.

Pero poco más pudo ofrecerme ese domingo extraño que comenzó a descomponerse a la altura del Macao. A los negros nubarrones que provenían del oeste se sumó un viento frío que transformó la Rambla en un páramo helado.

De pronto un espantoso olor agredió mis sensibles narinas. Imposible descubrir aquella suma de pestilencias que atribuí a algún lobo marino muerto en la playa. En tanto corría para protegerme de la lluvia que empezaba a caer, buscaba con mirada el origen del pútrido vaho cuando divisé una figura que venía en sentido contrario. La distancia que me separaba, el viento y la lluvia mas la

ausencia de mis lentes me confundieron. Tarde comprendí mi error. Godoy estaba allí.

Mi viejo enemigo no me había perdido el rastro. Volví sobre mis pasos y corrí desesperado perdiendo mis fuerzas a medida que su hálito excremento me alcanzaba.

Hace días que reposo en el Hospital Militar en una sala mullida. Han vuelto las viejas pastillas y tengo largas jornadas de sueño. Aunque las heridas que Got me provocara van cerrando, siento la terrible sensación de que mis camaradas no creen mi versión de los hechos. Médicos y amigos se cruzan miradas cómplices

cuando por enésima vez inicio el relato del ataque sufrido. Desistí de volver a hacerlo.

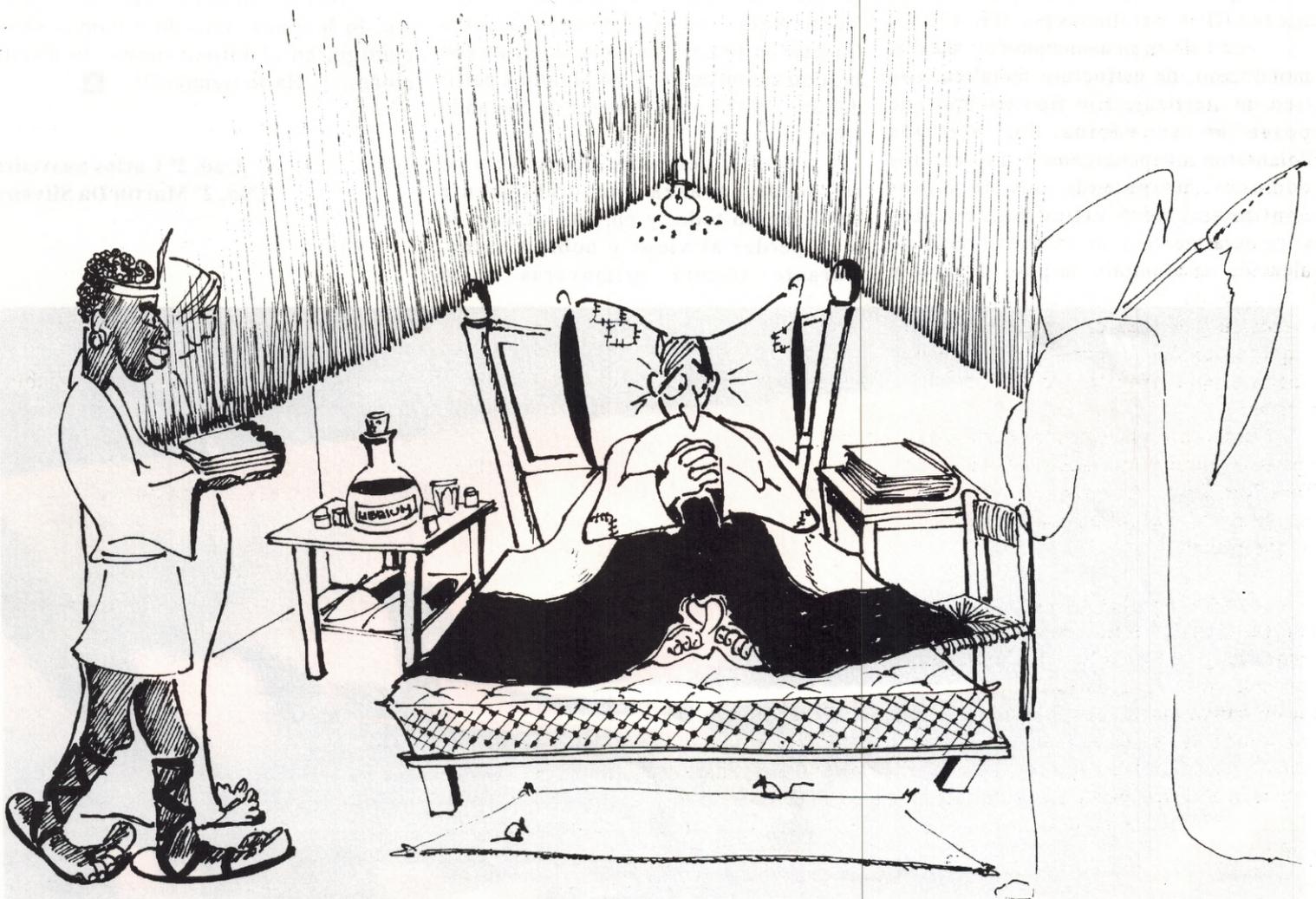
Me han prohibido televisión y radio para evitarme noticias que puedan provocarme una recaída. Solo han consentido el material de lectura edificante y aséptico, que mis viejos amigos Escipión el africano y Marcos Galitzio Cúbico me alcanzarían en la tarde.

A la luz mortecina de una inalcanzable bombita eléctrica acaricio el paquete cuidadosamente envuelto que me ha traído. Prolongando el placer de descubrirlo. Por fin lo hice. Miré hacia la

ventana de disimulados barrotes, la puerta acolchada y la cámara del video que seguía todos mis movimientos en la pequeña estancia. Cerré los ojos fuertemente pidiendo por el imposible milagro de una vidriera de Walmer's.

Sobre mis temblorosas manos, pesado y grande como un adoquín los "diálogos" de Sexto Pompeyo, de la Editorial Plomo (PANDO- 1955) me acechaban inmisericordes. ▀

**Cnel. (Av.) Elbio Firpo
Setiembre de 1999**



"...material de lectura edificante y ascéptico que mis viejos amigos Escipión El Africano y Marcos Galitzio Cúbico me alcanzarían en la tarde..."

Interpretación gráfica: Carlos Colman Amaro

Despedida del T-41

En el año 1969 llegan a nuestro país cinco aeronaves Cessna T-41 D Mescalero completándose un total de siete aeronaves. Dos años más tarde, numerándose del 600 al 606. Este noble avión sustituyó a los entrenadores con los que contaba la Escuela Militar de Aeronáutica desde su creación: PT-19, PT-26 y AT-6 Texan los cuales cumplían con los programas de entrenamiento básico y avanzado.

El T-41 D es la versión militar del R-172 civil, con la diferencia que esta versión militar posee 210 HP en comparación con los 140 HP desarrollados por el R-172.

El T-41 es un monomotor de ala alta, monoplano, de estructura metálica, con tren de aterrizaje fijo tipo triciclo que posee en su cabina dos asientos delanteros independientes y dos traseros comunes, propulsado por un motor continental de 6 cilindros opuestos horizontalmente y una hélice bipala de aleación de aluminio de paso variable y

velocidad constante. Utilizado en la Escuela Militar de Aeronáutica en dos versiones: versión utilitaria que consiste en una tripulación formada en el Curso de Selección de Vuelo por el piloto instructor y el alumno piloto, lo cual admite ciertas maniobras acrobáticas que están prohibidas en su otra versión; la versión normal consta de una tripulación formada por el piloto instructor y tres alumnos pilotos para parte de la fase de vuelo avanzado y navegaciones.

En este pequeño Cessna treinta generaciones han realizado su "Primer Vuelo Solo", en sus comienzos como Cadetes de Tercer Año y más adelante con la adquisición de los T-34 Mentor a partir del año 1977 como Cadetes de Segundo Año.

Pero el tiempo es incansable y no retrocede, avanza inexorablemente devorándolo todo, y en esta ocasión le tocó perder al viejo y noble Cessna. Durante treinta primaveras salió

victorioso, siempre gallardo, pero ya no más ..., no te preocupes Tecu ..., amigo ..., hermano, luchaste como Texan, forjando las más bellas ilusiones, formando hombres, creando mitos, y estamos seguros de tu orgullo por ello, por eso creemos que no te duele tanto la despedida; porque no te vas, te quedas en el alma de tus hijos, a los que educaste con tu mejor afán, ¿cómo decirte adiós?, si estás y estarás presente hasta nuestra muerte, porque nos diste lo que soñábamos.

Hoy te miramos estoicos, al igual que lo hicimos cuando volamos solos contigo, en el último otoño, tu último otoño... ¡¡¡Hasta siempre!!!. ▲

**Cad. 2° Carlos Saavedra
Cad. 2° Martín Da Silveira**



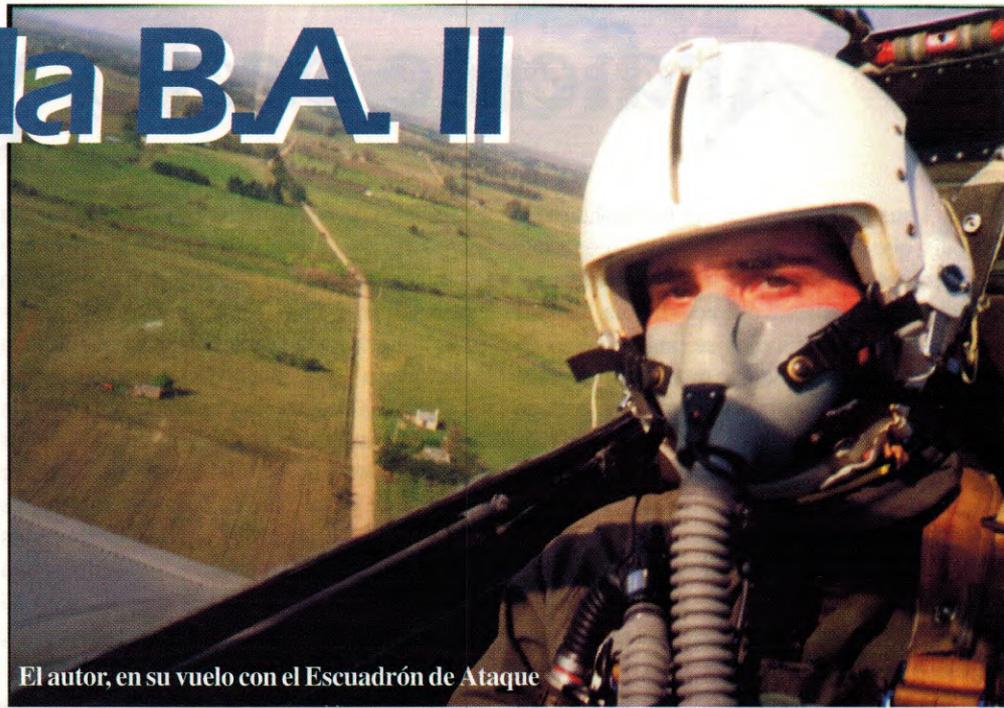
T-41D Mescalero en pleno vuelo

Visita a la B.A. II

Nuestra vocación como pilotos militares fue más que nunca afianzada el día 2 de setiembre del presente año en que visitamos la Base Aérea en la ciudad de Durazno. La visita fue realizada por parte de los Caballeros Cadetes de Tercer Año quienes fuimos con el Teniente Coronel (Av.) W. Martínez, y el Mayor (Av.) H. Jackson; sintiendo una gran expectativa por conocer la unidad militar en que experimentaremos nuestros primeros pasos como Oficiales de la F.A.U.

Partimos de la Base Aérea General Artigas en un Casa C212 Aviocar al mando del Cap.(Av.) M.Sunhary y el Alf. (Av.) M. Giacoia. Desde la partida ya sentíamos la felicidad de poder surcar por nuestro cielo, alegría que se acentuaba por la expectativa de realizar vuelos también en los escuadrones de la Base Aérea II.

A nuestra llegada, fuimos recibidos por oficiales integrantes de la unidad en las instalaciones del E.V.A. donde recibimos nuestro primer briefing sobre las actividades que la Base realiza y su adecuación con la ciudad de Durazno, impartido por el Tte. Cnel.(Av.)Carlos Morassi. Nuestro interés fue muy grande, siendo este el primer escuadrón de vuelo que integraremos como oficiales, por lo



El autor, en su vuelo con el Escuadrón de Ataque

que durante la recorrida de las instalaciones nuestra atención estaba enfocada hacia las actividades que realizan el personal superior y subalterno.

Nuestra recorrida continuó con la visita a los distintos escuadrones de vuelo, en cada uno de los cuales eramos recibidos por los Oficiales a cargo quienes nos brindaron interesantes briefings sobre las misiones y operaciones que se realizan. Nos recibieron en el Escuadrón 1 (Ataque) el Tte.1° (Av.)Leonardo Blengini, en el escuadrón 2 (Caza) el Cap.(Av)Julio

Dávila y en el Escuadrón de enlace el Cap.(Av.)Germán Gonzalez . Así también al finalizar las visitas fuimos recibidos por el Jefe de la Base Aérea II, el Cnel. (Av.) Castillos ,en ese día pudimos apreciar el gran profesionalismo y capacidad operativa de nuestra fuerza lo que nos llenó de orgullo.

Para más emociones tendríamos la alegría de poder volar en IA58 Pucará, A-37B Dragonfly, C-206, PC-7 Pilatus sintiendo el honor de ocupar estas cabinas que nos fascinaban con sus instrumentos. El vuelo fue excelente, navegaciones tácticas, navegaciones para los Cadetes Navegantes, tiro con ametralladoras y bombas, vuelos en formación..... y muchas maniobras que no dejaban de sorprendernos.

Sin dejar nuestra emoción, la que nos acompañara nuestra base en el C-212 Aviocar, con la voluntad y el orgullo de decir que volveremos, vistiendo con gallardía y honor el uniforme de Alférez de nuestra Aviación Militar.

El agradecimiento de la tanda Rapaces 96' por el excelente trato recibido por parte de todo el personal, Superior y Subalterno el cual debe estar orgulloso como nosotros, de que exista una base en nuestra fuerza con tanto profesionalismo. ▣



Viraje escarpado en un IA-58 Pucará

Sgto. Hrio. Osvaldo Rigamonti

Ardiente pecho y motor...

El susurro del viento era la más hermosa melodía, que me envolvía como el arrullo de una madre; me atrapaba, y yo me negaba a escaparme, me hablaba con palabras que no entendía, hablaba con sensaciones. Mis ojos se embriagaban de espacio, de libertad; el tiempo transcurría sin prisa, cada segundo allá arriba era como una gota de eternidad, la vida fluía por mis venas con más intensidad, y el corazón parecía detenerse y después estallar.

La máquina en la que estaba, era una extensión de mi cuerpo, una extensión de mis sueños. Ella vivía porque yo estaba dentro de ella, y yo, por volar en ella. Nos explayábamos en movimientos amplios y armónicos, no había límite para nuestra pasión, no había límites para el vuelo, el horizonte infinito era nuestra única referencia.

Las nubes algodonadas, brillantes y extremadamente blancas eran algunas, otras como delicados y frágiles velos de seda, sin mancha, sin rastros de impurezas. Abajo la confusión de colores era total, arriba el azul perfecto del cielo; abajo el caos del hombre, arriba la perfección de Dios. Era el escenario ideal, el marco perfecto para una visión celestial...

Navegando en este mar de sensaciones nos encontrábamos, persiguiendo límites, buscando emociones, soñando, viviendo. Sin importar lo que sucedía allá abajo estábamos, porque estaba muy lejos de nuestra razón de ser. Solo cielo porque no había nada más... solo vuelo, porque nuestro corazón nos lo pedía...

No hay nadie que como nosotros anhele la libertad del vuelo de un pájaro, aunque sea por un instante, para después regresar a las cadenas de la tierra; pero quien puede disfrutar del elixir de la libertad, sin haber estado encarcelado antes, el placer es inmensurable, aunque momentáneo.

Hay quienes nunca han sentido esta sensación, nunca han sentido el pecho ardiente por un vuelo, ni su piel estremecer al escuchar un motor surcar el cielo. Ellos, aunque poseen alas en su corazón, son como esas aves que no han desarrollado su instinto de vuelo, permanecen encarceladas con su cabeza mirando el suelo, sin otros horizontes que una vida predecible; ellos no son como el águila que anida en lo alto, se alimenta de espacio, y su vida es el vuelo, es libertad. Se encuentra atados a cadenas invisibles, aunque parezcan ser felices una discreta mirada directa a sus ojos delatará su tristeza, y si se escudriña aun más en lo profundo, se verá su sufrimiento.

Hay un lugar donde se ofrece romper las cadenas que nos atan a la tierra, se ofrece la posibilidad de negarse a seguir mirando el suelo, de tener un futuro predecible, se ofrece nuevos horizontes, para aquellos sedientos de espacio. Ese lugar es la Escuela Militar de Aeronáutica, donde las cadenas se rompen; hoy formo parte de ella, sé que hay muchos obstáculos, sé que no es fácil, pero me niego a seguir mirando el suelo, me niego a tener un futuro predecible, quiero poder desplegar mis alas, quiero poder sentir en mi, ardiente pecho y motor... ▲

Asp. Daniel Brihante



Antonio R. Araujo

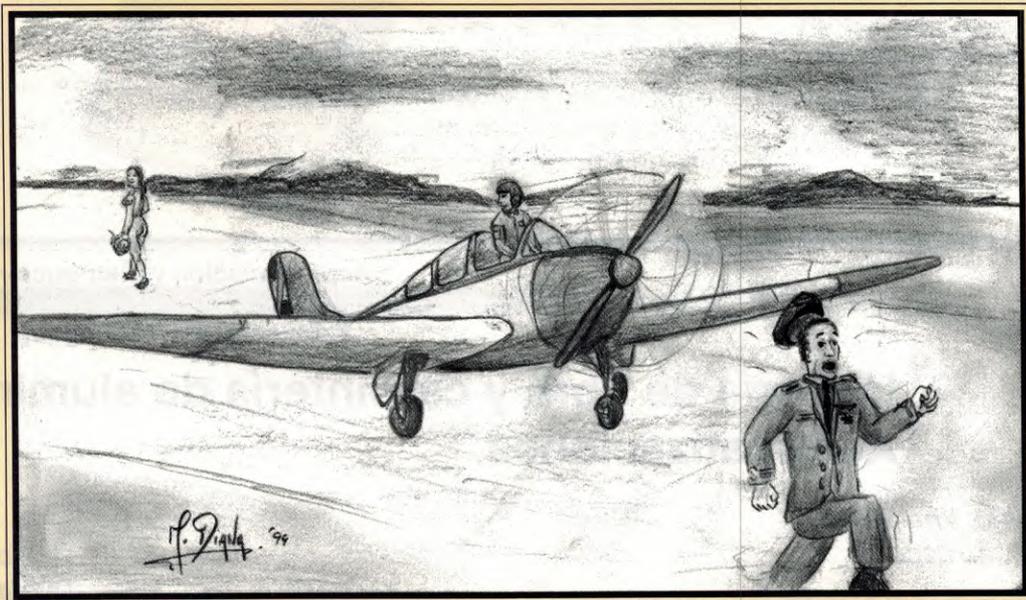
Fotografía profesional

Diedras 731 -

Dando Canelones

Tel: 292 3074

HUMOR



Algo que nos identifica

El día 21 de Octubre fue el Aniversario de la Escuela Técnica de Aeronáutica y con tal motivo ellos organizaron una forma de celebrarlo algo fuera de lo común. Una corrida en la que podía participar cualquier integrante de la Fuerza Aérea. La salida fue desde la cancha de fútbol que se encuentra bordeada por la pista de atletismo en nuestro Instituto. La llegada estaba 14 kilómetros después, en la cancha de fútbol de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

A primera hora de la mañana recibimos la visita del Señor Ministro de Defensa Don Storache., quien largaría la corrida más tarde.

Inmediatamente nos dirigimos a cambiarnos de Educación Física, la largada sería pronto. Mientras el Señor Ministro recorría las instalaciones de la Escuela junto con el Señor Director del nuestro Instituto, los Cadetes nos fuimos para la cancha de fútbol. Al llegar allí, éramos más de cincuenta personas, para sorpresa de muchos. Integrantes de la Brigada Aérea I, de la Brigada Aérea II, de la Brigada

Aérea III, de la E.M.A. y de la E.T.A. por supuesto estábamos presentes. Lo que más nos impactó fue saber que allí se encontraba representada toda nuestra fuerza. Personal superior, personal subalterno y los cadetes; hombres y mujeres; todos amalgamados con un mismo fin.

Para que nadie quedara afuera se hicieron dos divisiones; algunos corrían en posta, compuesta por cuatro integrantes los cuales cada uno correría 3 1/2 kilómetros y los que querían podían hacer todo el trayecto.

Esa semana hizo unos día de pleno verano acompañados de un calor irresistible. Por lo que estaba descontado que la meteorología no cambiaría. Pero como marcado por un ser supremo, apenas pisamos la cancha donde comenzábamos a hacer el calentamiento se descolgó un aguacero que pararía por unos minutos por varias razones: darle tiempo al aire a secar un poco nuestros equipos, que el Señor Ministro largara la gran corrida y que quienes compitiéramos corriéramos alrededor de 8

kilómetros para sí luego no parar hasta la tarde.

A quienes salieron entre el primer y el tercer puesto inclusive se les otorgó una medalla. Habían formadas varias categorías, divididas éstas por las edades de los integrantes. La única que no se pudo dividir así, fue la posta femenina, debido a que solamente corrieron tres equipos. Uno de las Cadetes de la E.M.A., otro de las Cadetes de la E.T.A. y el tercer equipo estaba compuesto por Personal Subalterno de la Brigada Aérea I.

Finalmente se entregaron dos trofeos a las dos unidades que llevaron más competidores. Como no podía ser de otra forma, los integrantes de la E.M.A. nos trajimos uno de ellos y el otro fue para la Brigada Aérea III.

En definitiva, presenciamos algo más que importante. Todos pudimos salir de la rutina que nos aboca día a día, sin dejar aquello que nos identifica, el espíritu militar y el espíritu de cuerpo. ▲

Cad. 2º María Etcheverry



Av. Giannatasio, km. 20,200
San José de Carrasco
CP. 15.002

Representación y Distribución

Exclusiva para el Uruguay

**Herrería de obra y carpintería de aluminio.
Automatizaciones.**

Tel. (02) 682 16 30
Telefax (02) 682 60 36

Día de los Mártires de la Aviación Militar

Palabras del Cnel. (Av.) Gustavo Sclavo,
10 de Agosto de 1999.

"Estamos hoy aquí, a diferencia de años anteriores, en este aeródromo que tantos recuerdos tiene, para la aviación militar, siendo en 1917 bajo la denominación de Campo de Mendoza, el hogar de la Escuela Militar de Aviación, como se la llamó en sus comienzos.

Quiso el destino que su primer director fuera el Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, máximo responsable, de quienes se incorporaban al aprendizaje de la ciencia aeronáutica, creada solamente, para los hombres que encubren en su envoltura material, el espíritu de los héroes.

Quiso también el destino, que un inmenso amor a la libertad y una pasión indecible por el vuelo, llevaran al Capitán Boiso Lanza a Francia "bajo cuyas banderas rindió su vida", la mañana de un 10 de Agosto como hoy, pero de 1918. Nuestro primer mártir pasaba desde ese momento, a comandar la Escuadrilla del Silencio...

Cada vez que uno de los nuestros se une al Capitán Boiso Lanza como numeral en tan gloriosa escuadrilla, no invade un sentimiento de congoja, que nos aprieta el pecho, nos humedece los ojos y aprieta nuestros puños de ira, pero solo el tiempo, nos da la perspectiva necesaria, para reflexionar, de que ese momento no debe ser de tristeza, debido a que ellos, nunca más, tendrán que solicitar instrucciones para aterrizar, pues eligieron el vuelo eterno, en el que serán por siempre jóvenes, ya que en un luminoso instante, cruzaron el umbral del recuerdo, para pasar así a la inmortalidad.

Nos queda la satisfacción, que ese momento, lo ha encontrado en el puesto del deber, abrazado a sus ideales, y su bandera, con la serenidad y el arrojo que todos les conocimos. Es por ello y lo que representa para nosotros, la sagrada reserva espiritual de nuestra grandeza, que hacemos una pausa en la labor diaria, para evocar lo más profundo de nuestros recuerdos, lo más sublime de nuestros sentimientos y así, reflexionar sobre la más pura fuente de su ejemplo.

Luego, cuando el clarín toque silencio y nos sobrevuela ruidosa una escuadrilla, sigámosla con la vista, pero hagámoslo, más allá del horizonte, allá, donde vuela el espíritu, donde se confunden las épocas, donde no importa la materia y tan solo

existe luz.

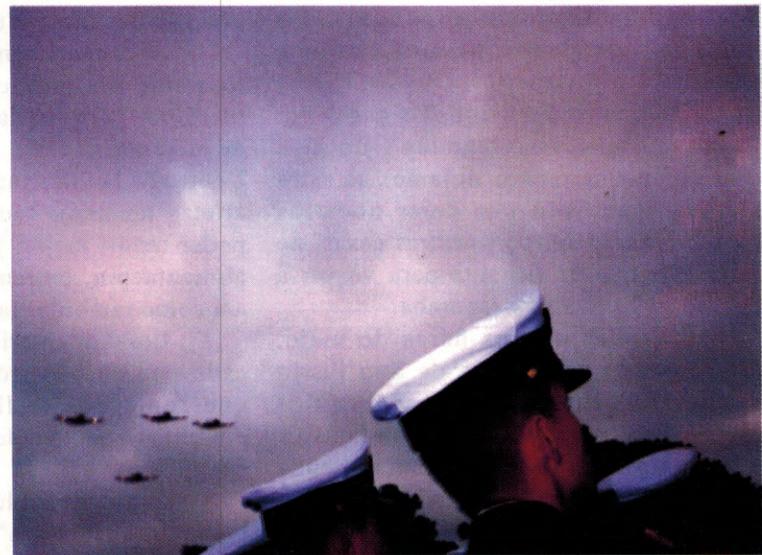
Allá están ellos, nuestros hermanos, nuestros hijos, nuestros padres, nuestros amigos y nuestros camaradas, quienes conquistaron para la patria, su tercera dimensión, sus memorias vivirán eternamente entre nosotros, desplegando en la vanguardia sus alas, a la imperiosa vocación del dominio de los cielos y si el destino nos lleva a su encuentro, quiera dios que sea, como ellos, vestidos en brillante acero.

Quiero cerrar estas palabras, rescatando un compromiso, que nos viene desde nuestra más querida historia de la aeronáutica militar, asumido en 1919 al despedir los restos mortales del Capitán Boiso Lanza, por quien fuera su Jefe de Misión en Francia, el General de Brigada Julio Defrechou.

Decía:

"Todavía, pues, bajo el peso de la horrible catástrofe que ha conmovido los fundamentos, sobre los que se asienta nuestra aviación militar, yo debo decir aquí, que se honra mejor la memoria de este intrépido oficial, recordando, que esta contraído en el ánimo de todos, un compromiso solemne, que hay un juramento que cumplir, el de sostener bien alto la bandera, que al caer para siempre Boiso Lanza, lega a sus compañeros y a sus discípulos".

Por tanto a todos nosotros y a los que vendrán por siempre."



Juegos panamericanos Winnipeg '99

Desde el primer momento y debido a todo lo que se hablaba y promocionaba, sabía que este no iba a ser un campeonato como cualquier otro.

Este era mi segundo evento de carácter olímpico (después del sudamericano de Cuenca) y no sé porque tenía el presentimiento de que iba a ser algo especial para mi carrera deportiva. Después de millones de vueltas y trámites entre pasajes, pasaportes, visas, arreglos de armas, entrega de equipos, la hora de la partida no llegaba más.

Todo comenzó un día de lluvia en el que poniendo las últimas cosas en el bolso pensaba en lo que me esperaba más allá del Ecuador. Fué así como llegué al aeropuerto lleno de ansiedad así como de esperanza al igual que otras 12 caras a las cuales mucho no conocía pero nos distinguíamos por nuestro llamativo equipo deportivo.

En ese momento no cruzamos más que un "hola" pero sabíamos que tarde o temprano formaríamos un grupo unido debido a la finalidad de nuestro propósito "defender nuestros colores patrios".

Entre despedidas de familiares, chequeo de pasajes y a cuatro o cinco azafatas haciéndonos preguntas, las horas del aeropuerto pasaron bastante agitadas.

Ya dentro del avión, las ganas por llegar se hacían insostenibles; y pese a que por un momento dejamos nuestra alegría a un lado por dejar nuestras costumbres, amigos y nuestras casas, no faltó más que un instante para volver a pensar en lo que nos esperaba.

Después de tres horas de viaje, arribamos al aeropuerto de San Pablo donde las ocho horas de espera nos dieron tiempo para conocernos más, y como no podían faltar, una buena ronda de mate y el infaltable partido de truco para no perder la costumbre. Las horas



El Cad. P. Odella representando a nuestro país

de espera no terminaban más y no veíamos el momento de volver a subir al avión.

Una vez en viaje y luego de una pequeña cena, nuestras voces se fueron apagando hasta quedarnos completamente dormidos y despertarnos al otro día, al arribar a Miami.

Ya en Miami y como no podía ser de otra manera tuvimos que esperar cuatro horas más, las cuales pudimos sobrellevar entre Free-Shops y juegos varios.

Luego de Miami hicimos nuestra última escala en Toronto para llegar, y después de treinta horas a nuestro tan ansiado destino: Winnipeg.

Al llegar vimos que el ambiente existente era muy cálido y confortable tanto por parte de la organización como de la gente.

Dentro de la villa panamericana todos los atletas teníamos todo lo necesario para poder rendir mejor, ya sea en la parte de alimentación, entrenamiento, recreación así como también transporte.

Los días anteriores a la competencia cada uno de nosotros fuera del deporte que fuera nos dedicamos a entrenar, entrenamiento que debía ser duro pero no desgastante.

Luego de cada jornada de trabajo la "legión uruguaya" se desplazaba toda

junta a ver todos los eventos en el cual participábamos; como ser básquetbol, fútbol, judo, etc. para alentar a nuestro país.

El día de la competencia no llegaba más y los nervios se hacían cada vez más grandes a medida que se acercaba el momento. La noche anterior me fue difícil conciliar el sueño, pero estaba tranquilo pues pensaba que poniendo todo de una nada podía salir mal.

Por fin llegó el gran día, después de 45 minutos de viaje al lugar de la competencia, nos establecimos en el lugar que teníamos los uruguayos y se realizó un pequeño desfile inaugural de las competencias de esgrima. Pese a saber nuestras limitaciones y la gran diferencia de técnica, entrenamiento y experiencia, con los otros competidores, nunca perdimos las esperanzas de poder sacar un buen resultado.

Al principio no me fue muy bien, pues aunque parece mentira el nivel lo vamos agarrando a medida que pasa la competencia.

Para los que no tienen conocimiento, en esgrima se forman series entre todos los competidores y luego se hace una clasificación general con los resultados para pasar luego a una eliminación directa.

Dentro de la serie quedé sexto ganándole a un competidor de las Islas Vírgenes y me tocó eliminarme con el campeón boliviano para pasar a los octavos de finales.

En los octavos de finales me tocó eliminarme con el campeón del mundo, y pese a que ya me imaginaba el final no paraba de pensar en que si había llegado hasta ahí era porque confiaba en mi capacidad.

En un principio la gente estaba mirando los otros asaltos y ni siquiera el técnico cubano le daba indicaciones a su competidor. Pero fué empezarle ganado cuatro a cero para que las gradas se llenaran a mirar el asalto y tanto argentinos como paraguayos y brasileños empezaran a hinchar por mí.

Un poco sorprendido por el resultado el campeón empezó a usar sus "mañas" para poder emparejar el encuentro y llegar a estar empatados seis a seis. Después de esto la mala suerte entró a jugar de mi lado pues se me rompieron armas lo que me provocó tener puntos en contra.

El final del asalto fue de quince a ocho a favor del cubano y aunque estaba un poco enojado por haber perdido de esa manera las felicitaciones de los hermanos sudamericanos y de los propios uruguayos me hicieron pensar que todo el esfuerzo realizado no había sido en vano.

Al otro día se realizó la competencia de espada y aunque el resultado fue el mismo el haberme tenido que eliminar con un compatriota no tiene el mismo mérito.

Al terminar todas las competencias y como en todo evento importante se realizó en el principal estadio de la ciudad de Winnipeg, la ceremonia de clausura. El

ambiente era increíble, todos los países con cánticos, bailes y porque no alguna broma que otra pasaban un momento de alfoje de tensiones.

La entrada al estadio fué emocionante, todo el público de pie aplaudiendo la entrada de los atletas mostrando el colorido y la calidez de las tribunas.

Entre palabras alusivas al tema del olimpismo, agradecimientos a toda la población así como a la organización del evento, Winnipeg 99 sé fué diluyendo poco a poco para darle paso a los Panamericanos de Santo Domingo 2003.

Al llegar a la villa tuvimos que empacar ya todas las cosas para volver, pues embarcábamos a las seis de la mañana del otro día.

El viaje de vuelta pareció más corto que el de ida y aunque igual esperamos doce horas en Miami y un retraso de dos horas en San Pablo por fin volvimos a nuestro querido Uruguay. Ya habíamos terminado con nuestra labor, ahora cada uno de nosotros regresaríamos a nuestros quehaceres y volveríamos a nuestras vidas normales.

Creo que este panamericano fue una experiencia inolvidable, tanto a nivel deportivo como social y no queda más que agradecer a todas aquellas instituciones como el C.O.U, la F.U.E y la F.A.U, así como también a entrenadores, compañeros y amigos y especialmente a mis padres que sin su ayuda nada de esto se podría haber realizado. ▲

Cad. 2º. Pablo Odella



Transporte de Escolares y Pasajeros Graciela Di Candia Canessa

- * Paseos
- * Cumpleaños
- * Bailes

**20 Años de Experiencia
en el Servicio**

**Teléfonos:
408 31 39
099-10 30 20**

50° Aniversario de la Creación del Curso Preparatorio

El pasado 1° de Junio tuvo lugar en nuestro instituto el acto en conmemoración del 50°. Aniversario de la creación del Curso Preparatorio. El curso de Cadetes de la Escuela Militar de aeronáutica se creó por decreto del Poder Ejecutivo N° 11438 de fecha 26 de Abril de 1948, y se integró con los Cadetes de 3°, 2°, y 1° año del curso de aeronáutica de la Escuela Militar. Al año siguiente los ingresos se efectuaron directamente en esta escuela, constituyendo sus integrantes la promoción fundadora del curso de aspirantes del cuerpo de Alumnos de la E.M.A..

A continuación recordamos las palabras pronunciadas por el Sr. Tte. Gral. (Av.) Carlos Pache en dicho acto que fueron más que elocuentes:

"Hace 50 años un grupo de jóvenes traspasábamos el portón de entrada de esta Escuela para encarar un futuro que ni nosotros mismos preveíamos.

A nuestro frente una leyenda: "AVIACION VANGUARDIA DE LA PATRIA".

Eramos los protagonistas. Los protagonistas de una etapa más, para conseguir el ideal de una aviación unificada e

independiente de las otras Fuerzas Armadas.

En el segundo tomo de su libro "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", nuestro historiador, Juan Maruri escribió: "el año 1949, que iba a traer tantas transformaciones en la Escuela Militar de Aeronáutica, encuentra a esta institución en plena preparación para recibir en unos cuantos meses otro importante grupo de alumnos, pero éstos provenientes de las aulas universitarias de todo el país, que conformarían el Cuerpo de Aspirantes o Preparatorios de la Escuela. Con ellos la Aeronáutica Militar comienza la selección directa de sus alumnos sin recurrir a la Escuela Militar. Fue autorizado su ingreso con fecha 7 de Febrero de 1949, por lo que a partir de ese día se comenzaron a tomar las providencias para respectivo llamado a aspirantes a ocupar becas en la Escuela Militar de Aeronáutica". Hasta aquí la fría cita histórica del Teniente Maruri.

Y así cumpliendo con la premisa de recibir postulantes de todo el país para conformar el Curso Preparatorio fuimos llegando jóvenes de todos los rincones de la patria, desde Artigas hasta Rocha desde Cerro

Largo hasta Soriano.

Nuestro exiguo equipaje estaba cargado con un montón de sueños.

Ingresamos 52 alumnos, los que a partir de el 1° de Junio de 1949 tuvimos este recinto por nuestro hogar. Aquí supimos de doradas y frías auroras que el rondín "fondo" nos mostraban el sol naciente sobre el pantano, aquí disfrutamos de rojos y nostálgicos atardeceres que nos acercaban a nuestra meta, esa meta tan deseada que era volar.

Entre estas blancas paredes fuimos moldeando nuestros caracteres y nuestras personalidades basados en principios éticos, de honor, de amor a la patria, de orgullo por el deber cumplido.

Las carencias materiales fueron superadas por la esperanza.

La nostalgia del hogar paterno fue sustituida por la amistad y el compañerismo de los nuevos camaradas; el egoísmo dejó paso al compartir.

Aquí vivimos alegrías y tristezas, triunfos y fracasos. Aquí lloramos al compañero caído con la congoja que aprieta el corazón y así, paso a paso, día a día, los jóvenes



El Curso Preparatorio en la actualidad

adolescentes nos fuimos convirtiendo en hombres.

Y por fin llegamos al gran día, el día del vuelo "solo", no tenemos palabras para expresar lo que esto significa para cada uno de nosotros, pero si les seguro que para todos fue la culminación de "nuestra gran empresa", aplicando a nuestro caso un feliz pensamiento de Julián Marias.

Pero, para lo que muchos de nosotros creíamos era una culminación, fue sólo el primer escalón de una larga escalera que nos han hecho ver la vida de cada uno, como una posición de realidad circunstancial y a la vez puesta al servicio de la vida colectiva. Y cuando ya no quedan más escalones, por subir, la fe y el espíritu nos acompañaran siempre.

Por todas estas cosas contadas tan rápidamente y muchas otras mas que llevamos en nuestras memorias es que no podíamos dejar pasar este feliz día que nos congrega en este altar laico, para expresar en una sencilla placa

nuestro eterno reconocimiento a esta Escuela Militar de Aeronáutica que no olvidaremos nunca.

No podemos dejar pasar este momento sin tener un recuerdo afectuoso. Expresar nuestro agradecimiento a todos aquellos profesores e instructores, civiles y militares, que nos transmitieron sus enseñanzas y que fueron los forjadores de parte de nuestras personalidades.

También queremos tener un respetuoso y sentido recuerdo para todos aquellos compañeros que fundaron el Curso de Aspirantes y que ya no estarán nunca más entre nosotros.

Permítansenos una reflexión final dirigida fundamentalmente a los integrantes del Cuerpo de Alumnos y en especial a los Jóvenes Aspirantes.

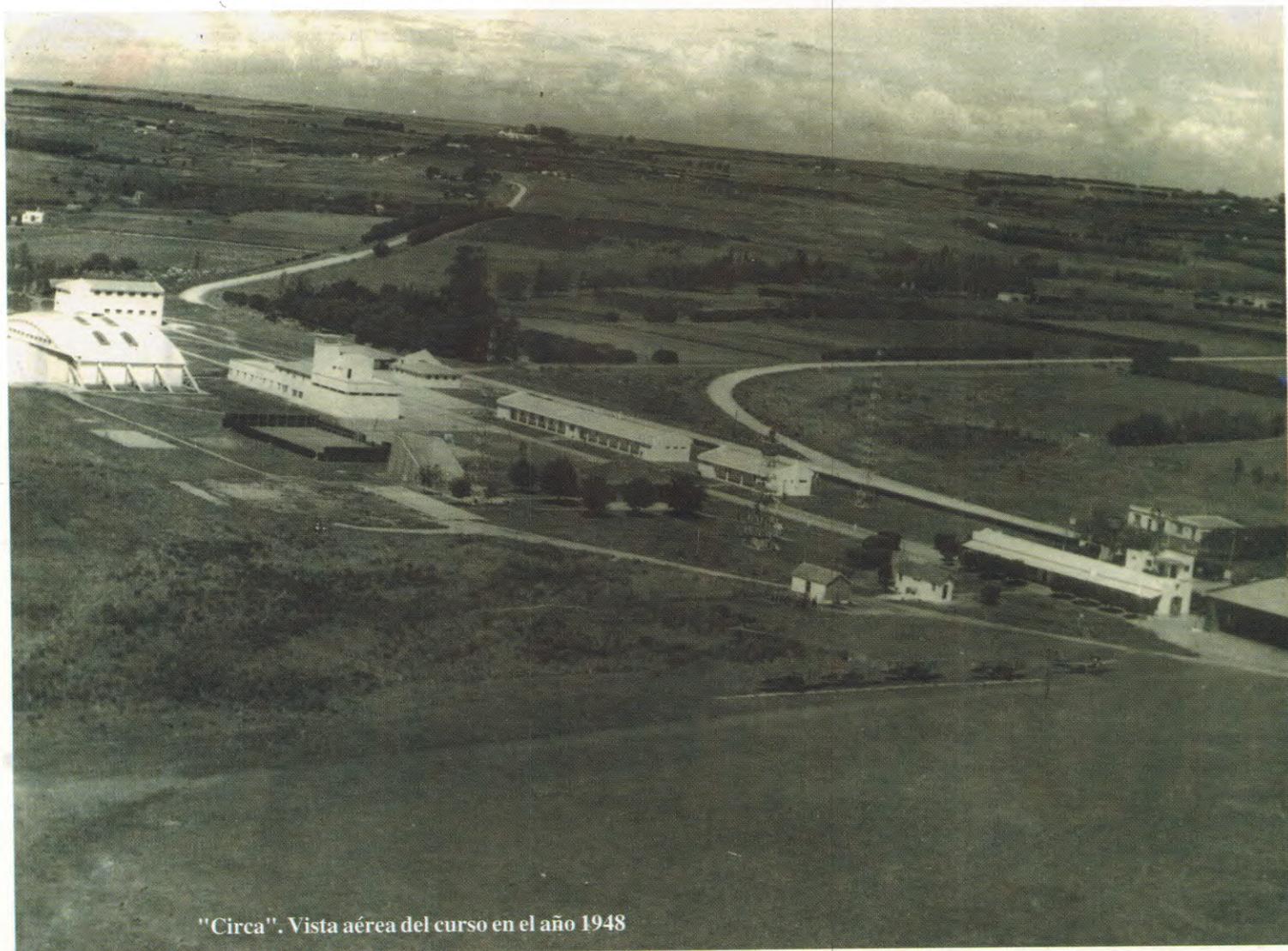
Cada generación de hombres del aire sucede a la anterior sin dramatismo ni confusiones, es una continuidad armónica en pos del progreso de la Fuerza Aérea y la

felicidad de los hombres que la integramos. Ustedes, las nuevas generaciones perfeccionadas más y mejor, cumplirán su misión en el respectivo proceso histórico que, como a nosotros les tocará realizar.

Hace 50 años nosotros fuimos los protagonistas de una etapa fundamental y fundacional en la actual Fuerza Aérea.

Hoy el protagonismo es de ustedes, las mujeres y los hombres del mañana que podrán seguir los caminos que elijan con total libertad y los que el destino les depare, pero no olviden nunca que los principios aquí aprendidos serán los que los lleven a ser lo más importante en la vida, lo mas sublime del ser humanopersonas de bien.

Y les auguramos, que dentro de 50 años, cuando les toque entregar una plaqueta recordatoria de agradecimiento por lo que este instituto ha hecho por ustedes, como hoy lo hemos hecho nosotros, sentirán vuestros corazones y vuestros espíritus tan regocijados como estan hoy los nuestros".



"Circa". Vista aérea del curso en el año 1948

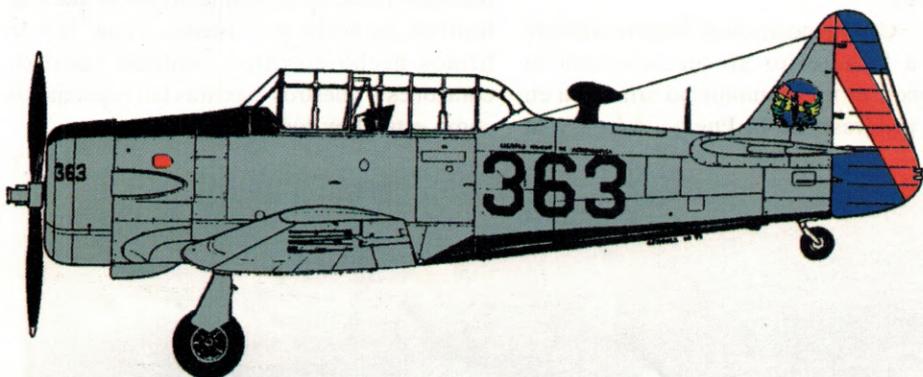
Insignias y Esquemas de Aviones de Entrenamiento

Los autores de este trabajo agradecen a los Sres: Sub. Of. (R) Araujo, Nery Mendiburu y Tte. 1° (R) Juan Maruri, que aportaron documentos fotográficos de sus respectivas colecciones para que esto se pudiera plasmar. Es indudable que algo más sobre el particular estará en otras documentaciones y porque no, también en la memoria de quienes estuvieron vinculados a esta Escuela, si así es, esperamos su aporte.

¡Gracias! a esta revista, a sus responsables, para que esto apareciera en sus páginas.

Eduardo Luzardo - Alberto Del Pino Menk - Otto Cerovaz.

North American AT-6D "Texan" F.A.U. 363 año 1965



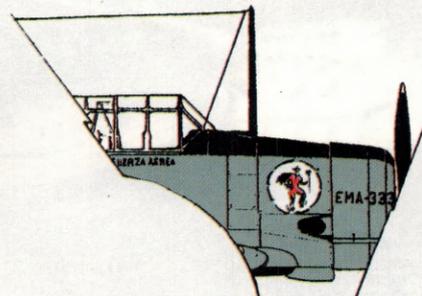
Avión color Aluminio, idem cono de hélice // en negro: Palas de helice, panel antirreflejo, letras, números, radiogonómetro, antena y parte inferior del fuselaje // Punta de alas en amarillo // Timón- Bandera de Artigas.

Emblema. Fondo en franjas horizontales de arriba hacia abajo. Azul blanco y azul, diagonal (estela del avión) en rojo // Alas en amarillo // antorcha en marrón con fuego en rojo, amarillo y anaranjado // Laureles en verde // Silueta del avión en negro.



North American AT-6B "Texan" F.A.U. E-333 año 1955

Avión color. Aluminio // Antena, panel antirreflejo, letras números y pala de hélice en negro // Punta de hélice en amarillo // Cappot del motor en rojo. Emblema fondo blanco // en negro: Borde exterior cortado, capa, pelo, ojos, cejas, bigote y barba del diablo // Cuerpo y cara del diablo en rojo // Llamas en rojo, amarillo y anaranjado.



Cessna T-41D "Mescalero" F.A.U. 604 año 1979

Avión. Gris // Números, letras, panel antirreflejo en negro // cono de hélice y palas en gris // Timón- Bandera de Artigas.

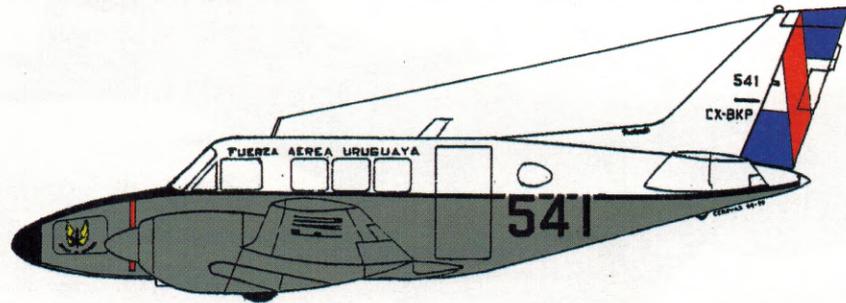
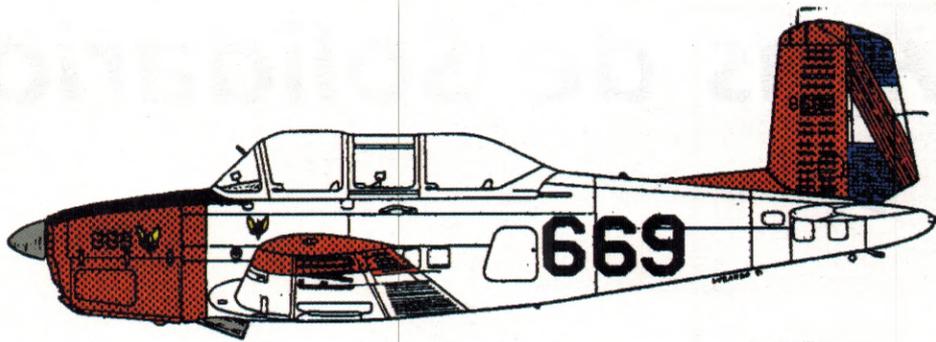
Emblema. Letras en negro / / Alas amarillas // Antorcha marrón con llamas en rojo / / Espadines; hojas en aluminio, empuñaduras amarillas, protectores en rojo.



Beechcraft T- 34 B "Mentor" F.A.U. 669 año 1980

Avión Blanco // Números y letras en negro // Cono de hélice en aluminio // parte delantera del fuselaje, punta de ala y empenaje vertical. Rojo- naranja // Timón- Bandera de Artigas.

Emblema // Idem al F.A.U. 604 sin las letras y laureles en verde.

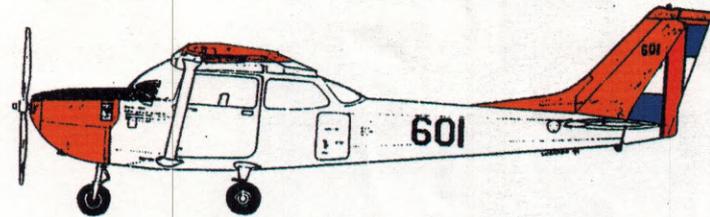


Beechcraft A- 65 "Queen Air" F.A.U. 541 año 1980.

Avión. Blanco arriba, gris abajo dividido por línea central a lo largo en negro // Letras números, panel antirreflejo y nariz en negro // cono de hélice en aluminio // Raya indicando peligro de hélice en rojo // Timón, bandera de Artigas.

Cessna T- 41 D "Mescalero" F.A.U. 603/601 año 1980

Avión Blanco // En negro, números y panel antirreflejo // Cono de hélice en gris // En rojo- anaranjado- Carenado del motor, punta de ala y empenaje vertical fijo // Timón- Bandera de Artigas. Emblema- Idem al F.A.U. 669 con fondo blanco y borde negro.



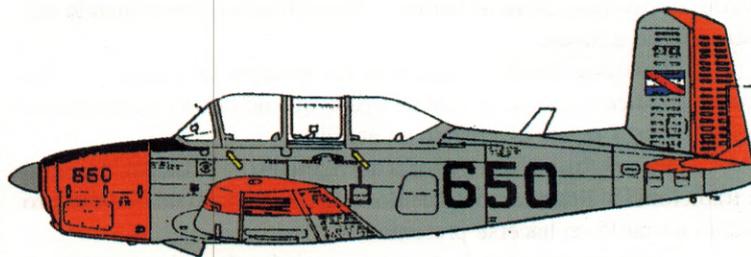
Beechcraft T-34 "Mentor" F.A.U. 677 año 1992

Avión idem al F.A.U. 669- Flechas para rescate en amarillo
Emblema idem al F.A.U. 603

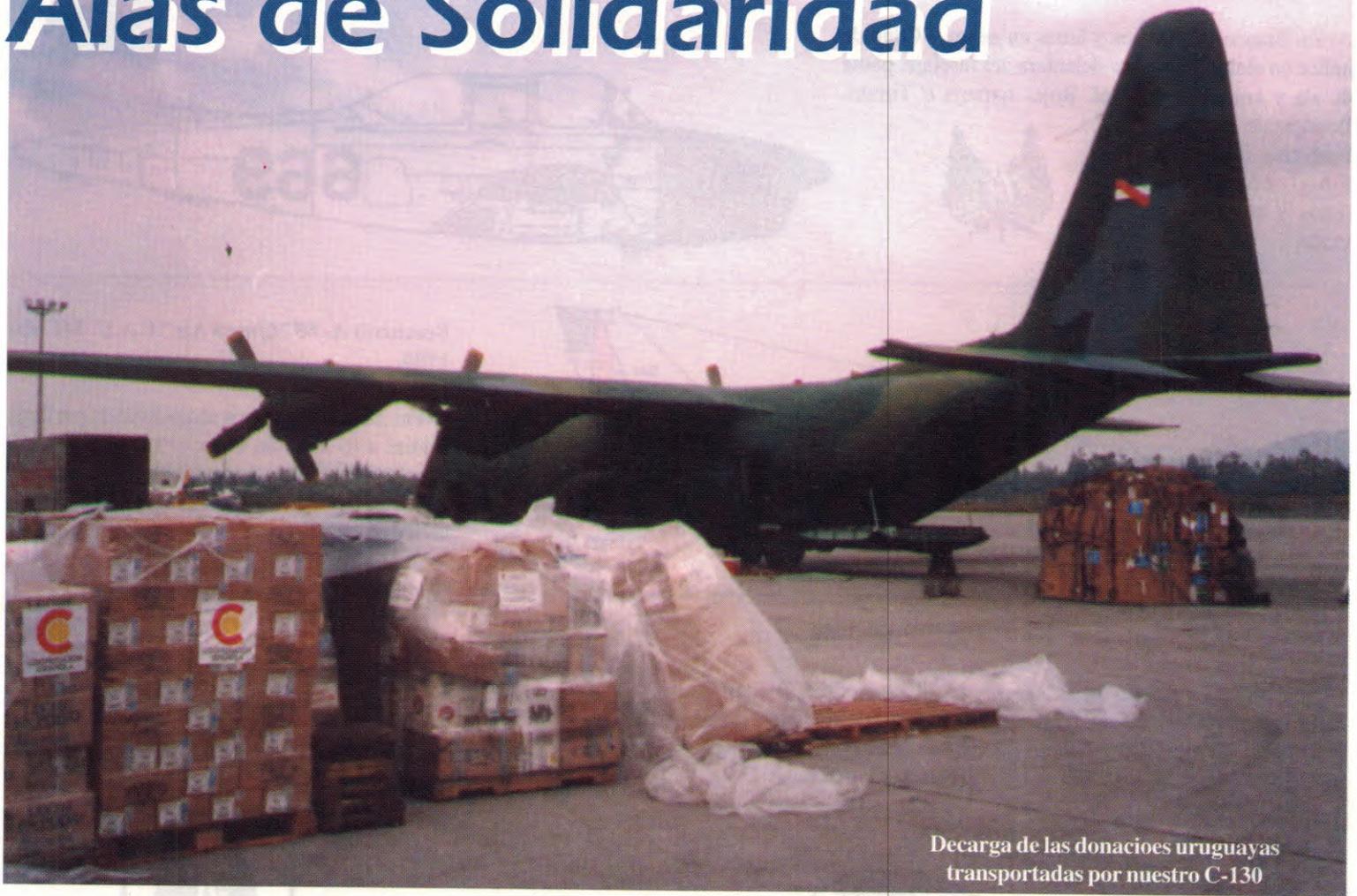


Beechcraft T- 34 "Mentor" F.A.U. 650 año 1997

Avión- Color aluminio, idem cono de hélice // Números y letras en negro // Carenado del motor, punta del ala, timón y empenaje horizontal en rojo-anaranjado // Bandera de Artigas en empenaje vertical. Emblema- Borde negro, fondo blanco // Aro exterior e interior de inscripción, aguilas, borde del escudo, aerodino y mano en dorado // Fondo del escudo celeste // Cielo (fondo del círculo) azul // Estrellas en blanco / / Aro en el exterior del círculo en rojo // Letras en negro.



Alas de Solidaridad



Descarga de las donaciones uruguayas transportadas por nuestro C-130

LA FUERZA AEREA TIENDE LA MANO DE NUESTRO PUEBLO EN AYUDA DEL HERMANO AMERICANO

El denominado "Eje Cafetero" es una de las zonas más ricas y prósperas de Colombia, en una región geográfica del continente sometida a las fuerzas tectónicas u orogénicas en constante y poderosa actividad que en forma reiterada han llegado a límites de inestabilidad y han originado sismos de diverso grado, muchas veces con resultados devastadores.

En esa región de América una vez más, el 25 de Enero de 1999, pasado el mediodía, la tierra volvió a estremecerse.

El epicentro del terremoto se localizó en Armenia, una ciudad de unos 800.000 habitantes, devastando barrios enteros y dejando centenares de muertos, miles de heridos y damnificados, conformando una situación de desastre.

Inmediatamente se iniciaron los trabajos de rescate, y muy pronto se patentizó la necesidad de ayuda que no tardó en concretarse desde diversos países acudiendo en auxilio.

En nuestro país, la tragedia del hermano de América, despertó la tradicional solidaridad del pueblo uruguayo y la ayuda de nuestro pueblo no tardó en hacerse presente.

La tarea del traslado de estas preciadas donaciones estuvo a

cargo de la Fuerza Aérea y, en tal sentido, el Comando General designó un Hércules C-130 del Escuadrón Aéreo N° 3 (Transp.) para desempeñar esa misión.

Luego de poco más de 11 horas de vuelo desde Montevideo, con escalas previstas en Asunción y Manaus, el FAU 592 aterrizó en la Ciudad de Cali, transportando aproximadamente 13 toneladas de ayuda humanitaria, que consistió primordialmente en alimentos, medicamentos y vestimenta.

Estando ya en suelo colombiano, se recibió por intermedio de nuestra Embajada, la solicitud del gobierno de este país para que preséntáramos colaboración en el traslado de las provisiones hacia la zona del desastre. El Comando de la F.A.U., basado en un tratado de asistencia para casos de desastre firmado entre los países de América, autorizó esta operación.

En consecuencia, se estableció la base de operaciones en la Base del Comando Aéreo del Transporte Militar (CATAM), en Santa Fe de Bogotá, asentado en el Aeropuerto Internacional "El Dorado". Este aeropuerto posee un elevado tránsito aéreo, realizándose aproximadamente 600 operaciones diarias, en sus dos pistas paralelas de más de 4.000 metros cada una. Su elevación, de 8.300 pies, penalizó nuestro peso máximo de decolaje a 125.000 libras (en condiciones normales nuestro Máximo peso de decolaje es 135.000 lbs), limitándonos a una carga de pago de 10.000 kgs.

Un poco más de 100 millas náuticas separan Armenia

de Bogotá. Su aeropuerto, EL Edén, cuenta con una pista de 1900 mts. y está ubicado a 4.000 fts. sobre el nivel del mar, tiene una temperatura promedio superior a los 20 grados. Los efectos del terremoto fueron evidentes, salvándose solamente su pista, en tanto el resto de su infraestructura resultó visiblemente dañada.

A pesar de relativa corta distancia en línea recta la difícil geografía de esa zona, hace que el acceso desde la capital vía terrestre demore no menos de 9 horas.

Entre ambas ciudades se estableció un puente aéreo con el fin de abastecer a la población de vitales elementos para su supervivencia, y asistir a los socorristas en su difícil labor.

Montañas que en oportunidades sobrepasan los 20.000 pies, con profundos valles, quebradas y volcanes describen perfectamente la zona de vuelo transitada. Las condiciones meteorológicas generalmente instrumentales, sumadas al elevado tránsi-

La ardua labor de descarga del FAU 592



to aéreo, y regímenes de descenso que en ocasiones llegaban a los 3.000 pies por minuto, sometieron a exigente prueba la capacidad y profesionalismo de la tripulación.

En Ocasiones, las nubes dejaban entrever la imponente geografía acercarse en forma inusual a nuestra cabina, como una advertencia muda pero inequívoca de los peligros del trayecto.

Se cumplieron 11 vuelos, completando 22.1 horas, en los cuales se transportó 110 toneladas de carga, 336 pasajeros y casi una veintena de evacuaciones sanitarias.

Algunas de esas misiones, dejaron una honda huella en el espíritu, que no olvidará los rostros de niños muy pequeños, cuyos cuerpecitos adolecían de múltiples fracturas en algún caso y otros luchando contra males consecuentes de la falta de agua potable, asistidos por vías de suero y otros medicamentos. -Sus miradas de alivio, quizás fueron el mejor premio para lo que pudo considerarse como un esfuerzo en algún momento.

Cabe resaltar que en la ocasión, Uruguay fue el único país presente con aeronave y tripulación. Esto le valió el espontáneo agradecimiento del pueblo de Armenia, entidades de salvamento de Colombia, junto con el reconocimiento de organismos internacionales tales como la Cruz Roja, presentes en el lugar.

La acción solidaria cumplida en el hermano país, pone de relieve que una adecuada preparación técnica y el entrenamiento racional constituyen entre otras, las herramientas que permiten el uso óptimo de esos valiosos recursos, que en esta oportunidad han sido el vehículo para el tradicional sentimiento de hermandad de nuestro pueblo, marcando desde los cielos de América la presencia uruguaya en alas de la Fuerza Aérea. ▲

Tte. 1º (Nav) Marcelo Boggiani

Aeropuerto Internacional de Paysandú: Brig. Gral. (Av.) Don Tydeo Larre Borges

El Ministerio de Defensa Nacional el 9 de diciembre de 1997, resolución 1287/997, declara Aeropuerto Internacional al Aeropuerto Departamental de Paysandú Brig. Gral. (Av.) Don Tydeo Larre Borges. Este Aeropuerto se ubica al sudeste de la ciudad de Paysandú a 8 Km. de la misma; y es administrado y operado por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A).

Dicho Aeropuerto cuenta con una pista de orientación 10-28, de 1.500 m de largo y 18 m de ancho. Visto la necesidad de mejorar la infraestructura aeroportuaria del Departamento de Paysandú y permitir la operación de aeronaves de mayor porte en mejores condiciones de servicio para el mejor desarrollo de la zona, se está construyendo en el Aeropuerto una nueva pista de orientación norte-sur, de 1.500 m de longitud y 30 metros de ancho de superficie asfáltica, según proyecto de la D.G.I.A.

Para estas obras se realizó un Convenio firmado en la ciudad de Montevideo el 16 de octubre de 1998, entre el Ministro de Defensa Nacional representado por el Señor Ministro Dr.

Raúl Iturria, y la Intendencia Municipal de Paysandú representado por el Intendente Municipal de Paysandú Dr. Jorge Larrañaga Fraga.

Esta obra está supervisada y realizada con recursos aportados por la D.G.I.A, y la ejecución de la obra, como ser los movimientos de tierra, colocación de capas base, construcción de alcantarillas, etc., están a cargo de la Intendencia Municipal de Paysandú (I.M.P).

La Intendencia ha subcontratado servicios del Ejército Nacional para la ejecución de tareas, como ser los movimientos de tierra. La I.M.P está ejecutando la obra con apoyo de un Ingeniero Civil, un Ingeniero Agrimensor y

ayudantes técnicos permanentes en obras, la supervisión de los trabajos está a cargo de la Dirección de Infraestructura de la D.G.I.A, trabajando como supervisor el Ingeniero Arturo Forteza, junto ayudantes permanentes en obra. La terminación de la nueva pista está prevista para el mes de setiembre de este año.

Se espera seguir con las mejoras, existiendo un proyecto para construir una nueva Torre de Control que aún se está tramitando, así como un moderno sistema de Balizaje de Pista. ▲

Asp. José Lima

(El autor agradece la particular colaboración del Ing. H. Forteza)

FOTOS:

* La pista en construcción, la faja central es la parte de la pista que es pavimentada, las fajas laterales van hasta 75 m y se ubican a cada lado de la faja central. Estas fajas laterales se regularizan y se nivelan como área libre de obstáculos y seguridad; de acuerdo a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I)

* Visita de autoridades a las obras de la nueva pista (de izq. A der.)

Director de Aeropuertos Cnel. (Av) Carlos E. Pena

Director de Infraestructura Cnel. (Av) José L. Lima

Jefe de Brigada Cnel. Pereira.

Jefe de Regionales Tte. Cnel. (Av) Richard Saurina.

Jefe de Batallón de Ingenieros N° 5 Tte. Cnel. Pizarro



Despedida



Llegamos así, al final de una nueva edición de nuestra revista **ALAS**, esperando haber cumplido con nuestros objetivos más preciados; tratando de despertar el recuerdo de los que pasaron por nuestra Escuela; recordar quienes somos y porque estamos aquí; y quizás despertar en algunos una dormida vocación, que encuentra en ésta su lugar y su razón de ser.

Nosotros, el Cuerpo de Alumnos, somos **ALAS**, fieles herederos de una noble tradición, celosos guardianes de sus ideales, orgullosos defensores de nuestra profesión y todo lo que ella representa. Nos despedimos entonces, reencontrándonos el próximo año, donde desplegaremos nuevamente, nuestras... **ALAS**.



Consejo Editor



De izquierda a derecha, de arriba hacia abajo

Cad 2° F. Casella, Cad 2° G. Tajés, Cad 2° C. Saavedra, Cbo. Hrío. R. Islas, Cbo. Hrío. F. Argañarás, Cbo. Hrío. R. Camacho
Sgto. Hrío. F. Morencio, Cad 2° A. Avellanal, Cad 2° S. Carlevaro, Cad 1° N. Coyto, Asp R. Bruno, Asp D. Brianthe
Asp N. Reyes, Asp J. Lima, Asp J. Cabrera, Cad 1° E. Fernández, Cad 1° D. Cervantes, Cad 1° F. Bertassi



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

