

ALAS

*Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 2002*



Día del Patrimonio en la E.M.A.

Conflicto del Atlántico Sur

Seguridad de la aviación
y actos de interferencia ilícita



2003, doble aniversario



TURBOMECA SE COMPROMETE A OFRECERLE

UN SERVICIO DE ALTO NIVEL.

Objetivo : ¡ la excelencia!

Al igual que nuestros productos, nuestro servicio tiene que ser el mejor : gestionamos directamente nuestros principales mercados a través de filiales operacionales que garantizan una prestación global en el terreno.

Con 30 estaciones de servicio y 40 centros de mantenimiento, nuestra red mundial multiplica sus esfuerzos : plazos de intervención y de entrega reducidos, intercambios permanentes via internet, equipo de escucha las 24 horas. Además de nuestros técnicos de asistencia que lo visitan cuando Ud. lo solicita....

**LOGICO QUE CON ESTOS MEDIOS,
NUESTRO SOPORTE APUNTE A LA EXCELENCIA !**

Mensaje del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica



Constituye realmente un privilegio para el Director de este Instituto, presentar a los diferentes lectores esta publicación concebida y realizada por el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Veremos a través de sus páginas como la confianza depositada en un Ideal, se convierte, por medio de la palabra inteligente empleada en el sentir vigente de estos jóvenes Alumnos.

Cada generación abre las alas donde las ha cerrado la anterior, aportando nuevas iniciativas y desafíos propios de la juventud, que acompañan como laderos los avances tecnológicos y sociales buscando así la perfectibilidad.

En este espacio donde se conjugan horas de trabajo y dedicación, donde el entusiasmo por "crear" supera las dificultades, acometiendo la nada fácil empresa de transmitir las vivencias del Cuerpo de Alumnos plasmándolas en el papel, a pesar de las crecientes limitaciones económicas.

El material que se presenta ha sido cuidadosamente elaborado con la intención de compartir experiencias militares, profesionales y deportivas, redactado con un estilo particular, propio de publicaciones anteriores de "ALAS" ganándose así un sitio justamente merecido dentro y fuera de la Fuerza Aérea.

Felicitase al Consejo Editor de la revista por su trabajo, instándose a las generaciones venideras a continuar su ejemplo.

Resta solo agradecer a todas aquellas personas que con su aporte desinteresado han permitido que "ALAS" se encuentre este año también en vuestras manos.

El Director de la Escuela Militar de Aeronáutica

Coronel (Av.)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'José Bonilla', written over a horizontal line.

José Bonilla

Sumario

Mensaje del Señor Director	1	10 Años del C-130	33
Sumario	2		
Cuadro de Señores Profesores	4		
Cuadro de Señores Oficiales	5		
Editorial	6		
Maniobras 2001	7		



Fiesta Militar	8	Pájaros verdes	35
Fiesta Social	10	El álbum de mi padre	36
Interescuelas	12	COL.MIL.AV.	38
Sirios 2002	14	¿Cuanto tiempo hace ?	40
Sí, Juro!	15	A 25 años de su arribo	42
Intertandas 2002	16	"El inocente" por el Cnel. (Av.)(R) E.Firpo	43
Entrega Espadín	17	Día de la Fuerza Aérea	48
Relevo Señor Director	18	Adios, viejo camarada	48
Relevo Sub-Director y Jefe de Cuerpo de Alumnos	19	Ser Astronauta	49
Nos Invaden	20	Aniversario Montevideo Classic Car Club	51
Galería de Profesores	22	Sucesos destacables	52
Conflicto del Atlántico Sur	24	Visita COMJFA	53
Cuerpo de Alumnos	28	El Primer Caza a Reacción	54
Concurso Revista Alas	30	El vuelo solo	57
		Despedida Antares	58
		Acrobacia	60
		Banderines de año	62

ALAS

Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica

FUERZA AEREA URUGUAYA

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

SUPERVISOR EDITORIAL

Tte.1° (Av.) Alvaro Sosa Farías

DISEÑADOR GRÁFICO

Carlos Bolsi Gavagnin

COMISIÓN ADMINISTRADORA

PRESIDENTE

Tte. Cnel. (Av.) Miguel Martínez

SECRETARIO

Cap. (Av.) Roberto Amorín

TESORERO

Tte. 1° (Av.) Roberto Pérez

CONSEJO EDITOR

PRESIDENTE

Sgto. Hrio.(Av.) José Lima

REDACTOR

Sgto. Hrio.(Av.) Richard Bruno

TESORERO

Cbo. Hrio.(Av.) Hebbert Cigarán

SECRETARIO

Cad. 2° Francisco Galván

SECCIÓN COMPAGINACIÓN Y DIAGRAMACIÓN

Cad. 2° Diego Laudicio

Una Primera Iusión 64



A ellos 65
Día del Patrimonio 66
2003, doble aniversario 69
Visita del Señor Ministro de Defensa Nacional 70
El Chipmunk 71



Seguridad de la Aviación 75
Ciclo de conferencias 77
Lo que yo ví, lo que nosotros veremos 78
50 años defendiendo nuestros cielos 80
Lo imposible a veces ocurre 82
Despedida 83
Consejo Editor 84



Nuestra Portada:

Escuadrilla "AIRON"

Cap.(Av.) D. Ubillos, Cap.(Av.) L. Cortés, Tte.1º(Av.) M. Russo

Cad. 2º Diego Silveira
Cad. 1º Lucía Varela
Cad.1º Eduardo Lepere
Asp. Marcelo Santini

SECCIÓN GRÁFICOS

Cad. 2º Andrés Curbelo
Asp. Mauricio Campos
Asp. Fiorella Corbo

SECCIÓN ARCHIVOS

Cad. 2º Silvana Ferrero
Cad. 1º Álvaro Gestido
Asp. José Martirena
Asp. Alejandro Vignoli

SECCIÓN ADMINISTRACIÓN DE AVISOS

Cad. 2º Leonardo Salvini
Cad.1º Mauro Baliero
Asp. A. Vilches

SECCIÓN RECURSOS Y EVENTOS

Cad. 2º Diego Leal
Cad. 2º Líber Bentancur
Asp. Ana Vilches

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 2002

Nómina de Señores Profesores del Instituto

Tte. Cnel. (CyE) Silverio Cano	Astronáutica	Tte.1° (Av.) Marcelo Poggio	Estadística, Instructor de Vuelo
Tte. Cnel. (Met.) Raúl García	Informática	Tte.1° (Av.) Guillermo Yoseffi	Instructor de Vuelo
Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva	Aerodinámica		Instructor Cuerpo de Alumnos
Tte. Cnel. (Av.) Juan Blanco	Seminario Poder Aéreo	Tte.1° (Av.) Javier González	Instructor de Vuelo
Tte. Cnel. (Av.) Jorge Álvarez	Aerodinámica	Tte.1° (Av.) Miguel Russo	Seguridad de Vuelo, Instructor de Vuelo
Tte. Cnel. (Av.) Henry Fumero	Aerodinámica		
Tte. Cnel. (E.F.) (R) Adhemar De los Santos	Maestro de Esgrima	Tte.1° (Av.) Ramón Román	Esgrima, Instructor de Vuelo
May. (Nav.) Alvaro Paolino	Derecho Internacional Humanitario	Tte.1° (Nav.) Juan Garrido	Sistemas de Armas
May. (AA.) Gerardo Gancedo	Administración de Personal	Tte.1° (Av.) Roberto Pérez	Historia Militar
May. (CyE.) Luis Capezzolo	Meteorología	Tte.1° (Av.) Rafael Arbilla	Instructor de Vuelo
May. (S.T.) Jorge Berisso	Educación Física	Tte.1° (Av.) (R) Juan Maruri	Historia de la Aviación
May. (S.T.) Leonardo Villalba	Educación Física	Tte.2° (Av.) Immer Borba	Normativa Militar I Instructor Cuerpo de Alumnos
May. (AA.) Osvaldo Greissing	Informática		Normativa Militar II Instructor Cuerpo de Alumnos
May. (AA.) Jorge Cigarán	Informática	Tte.2° (Av.) Miguel Olivera	Instructor de Vuelo
May. (Av.) José Roldán	Instructor Cuerpo de Alumnos	Tte.2° (Av.) Gerardo Cena	Administración General
May. (Av.) Juan Villamil	Instructor de Vuelo	Cbo.1° (Adm.) Fernando Lescano	Física, Taller de Química
May. (Met.) Jorge Zarauz	Informática	A.T.2° Jorge Porto	Administración de Personal
May. (Equip.) Odegar Borba	Administración General	Sdo.1° (Adm.) Mónica Perovich	Educación Física
Cap. (Av.) Alejandro Arocena	Instructor de Vuelo	Sdo.1° Miriam Dávila	Educación Física
Cap. (Av.) Pedro Bielenberg	Reglamentaciones Aeronáuticas, Instructor de Vuelo	Prof. Walter Contrere	Educación Física
Cap. (Av.) Alvaro Loureiro	Introducción a las Organizaciones	Prof. Javier Cánepa	Educación Física
Cap. (Av.) José Palermo	Derecho Civil	Prof. Ramón Rasquín	Educación Física
Cap. (Av.) Roberto Amorín	Instructor de Vuelo	Prof. Heber Outeiro	Educación Física
Cap. (Av.) Leonardo Cortés	Vuelo por Instrumentos, Instructor de Vuelo	Prof. Washington Guarino	Educación Física
Cap. (Av.) Sergio Márquez	Instructor de Vuelo	Prof. Juan Martínez	Comunicación Social, Literatura
Cap. (Av.) Waldemar Radío	Aerodinámica	Prof. Carlos Sciarra	Int. a la Contabilidad, Contabilidad de Costos
Cap. (Av.) José Rizzo	Economía Descriptiva	Prof. Carlos Papaleo	Química
Cap. (Av.) Rubén Aquines	Liderazgo I y II, Fútbol, Instructor Cuerpo de Alumnos, Instructor de Vuelo	Prof. Carlos Froster	Metodología de la Investigación
Cap. (Av.) Alejandro Medeiro	Educación Física, Fútbol, Liderazgo I	Prof. Flavio Della Cella	Esgrima
Cap. (Av.) Hugo Parentini	Esgrima	Profa. Nilda Paysée	Metodología de la Investigación
Cap. (Nav.) Marcelo Boggiani	Navegación Aérea	Profa. Olga Ferrari	Idioma Español - T.E.O.E.- Asesora del Area Cultural
Cap. (Nav.) Fernando de León	Contabilidad de Costos	Profa. Mónica Gómez	C.R.M., Filosofía
Cap. (Nav.) Wilson Munch	Meteorología	Profa. Graciela Rial	Inglés
Cap. (SA.) Joaquín Suárez	Fisiología de Vuelo	Prof. Alejandro De Fuentes	Derecho Aeronáutico
Cap. (Mant.) (R) Carlos Fleitas	Economía	Prof. María del Carmen Espinoza	Sociología
Tte.1° (Av.) Álvaro Sosa	Historia Nacional, Instructor Cuerpo de Alumnos Instructor de Vuelo	Prof. Juan Barla	Fraseología Aeronáutica
Tte.1° (Av.) Marcelo Cavalero	Sistemas de Armas	Profa. Emilia Albistur	Inglés
Tte.1° (Av.) Robert Hermida	Instructor de Vuelo	Profa. Cristina Perdomo	Inglés
Tte.1° (Av.) Charles Fernández	Mecánica y Sistemas Instructor de Vuelo	Prof. Eduardo Lacués	Matemáticas
		Prof. Walter Álvarez	Matemáticas
		Profa. Gimena Rando	Organización y Métodos

Cuadro de Señores Oficiales del Instituto



Sentados de izq. a der.:

May.(S.A.) E. Silva, May.(Mant.) J. Borderre, Tte.Cnel.(Av.) A. Silva, Cnel.(Av.) J. Bonilla,
Tte.Cnel.(Av.) M. Martínez, May.(Av.) J. Villaamil, May.(Av.) J. Roldán.

Parados 1º fila de izq. a der.:

Tte. 1º(S.G) F. García, Cap.(Av.) A. Medeiro, Tte. 1º(Av.) A. Sosa, Tte.1º(Av.) R. Pérez,
Tte.1º(Av.) Ch. Fernández, Cap. (Av.) R. Aquines, Cap(Av.) L. Cortés, Cap.(Av.) S. Márquez,
Cap.(Av.) P. Bielenberg, Tte.2º (O.) A. Castellanos, Tte. 2º(S.G.) M. Paz, Alf.(Med.) S. Dalmás,
Tte.1º(Av.) J. González, Tte.1º(Av.) W. Silveira, Alf.(Esp.) J. Martínez

Parados 2º fila de izq. a der.:

Cap.(Av.) R. Amorín, Tte.1º(S.A.) E. Alvez, Tte.2º(S.A.) L. Sommaruga, Tte.1º(O.) B. Calcagno,
Tte.1º(Av.) M. Russo, Tte. 1º(Av.) R. Hermida, Tte.1º(Av.) R. Román, Cap. (Av.) A. Arocena,
Tte.2º(Av.) M. Olivera, Tte.1º(Av.) M. Poggio, Tte.1º(Nav.) V. Silva, Tte.1º(Av.) G. Yoseffi,
Tte.2º(Av.) G. Cena, Tte.2º (Av.) I. Borba, Tte.1º(S.G.) F. Rodríguez.

Editorial



Llegó la hora, una nueva edición de la ya conocida REVISTA ALAS se presenta, como es tradición, por los Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, siendo resultado de un arduo trabajo llevado a cabo durante todo el año.

El objetivo: regocijar al lector, que más que objetivo es nuestro compromiso para con Ustedes, y para ello es el trabajo, el esfuerzo que plasma en este anuario aeronáutico acontecimientos, información general, y tal vez lo más importante: relatos, vivencias de personas que encontrándose muy cerca de la Fuerza Aérea, y vacilando en ocasiones entre el sentido del humor, ironías y figuraciones, comparten aquello que nos toca tan de cerca.

Detrás de este compromiso se encuentra el apoyo de profesores e instructores, para ellos entonces el agradecimiento por la colaboración que ayuda a perfeccionarnos en el transcurso del tiempo, obteniendo de este modo un mejor producto intelectual.

Asímismo no podemos dejar de ponderar nuestro orgullo enlazado con una pronta motivación, al lograr ver con impaciencia que llegó la hora, la hora de dar a luz el trabajo que se transformará entonces en nuestro regocijo...

EL CONSEJO EDITOR

Maniobras 2001

El día 25 de Noviembre estaba programado el comienzo de las Maniobras de Verano 2001, que iban a tener lugar, en el Aeródromo "La Carolina", ubicado en el departamento de Durazno.

Nos levantamos temprano en la mañana, las mochilas y demás equipos ya se encontraban preparados, luego de pasar a desayunar procedimos a buscar nuestro equipaje, pues el micro ya nos esperaba para transportarnos a la Brigada Aérea I, donde abordaríamos el C-212 para dirigirnos a la Brigada Aérea II.

Luego de arribar a Durazno, fuimos conducidos en un ómnibus a la entrada del camino que llevaba al aeródromo. Por las lluvias acontecidas los días anteriores, tuvimos que terminar el último trayecto hacia nuestro destino, caminando durante cuatro horas.

Llegamos en las primeras horas de la tarde, momento en el que nos dedicamos a armar las cuatro carpas para las distintas compañías: "Alfa" y "Bravo".

Luego, cada compañía se separó de la otra para realizar las diferentes actividades, la "Alfa" se dirigió al polígono de tiro, a cargo del Tte. 1º (Av.) Marcelo Cavalero y la "Bravo" fue conducida hacia el río, donde iba a tener lugar una actividad anfibia, siendo ésta la primera vez que se realizaba un ejercicio de este tipo en Maniobras.

En la primera noche realizamos la guardia del perímetro donde nos encontrábamos acampados y en la mañana del lunes cada compañía

hizo la actividad que no había realizado el día anterior; la compañía "Bravo" realizó los ejercicios de tiro, en el cual hicimos tiro en movimiento conjuntamente con otros camaradas y la compañía "Alfa" realizó la actividad anfibia a cargo del profesor de Natación Héber Outeiro.

De tarde realizamos vuelos en el helicóptero Bell UH-1H perteneciente al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), en el que recorrimos todo el predio del aeródromo y campos linderos, demostrándonos así los pilotos, las capacidades técnicas que posee esta aeronave.

Ya llegando la noche, comenzamos a preparar el clásico fogón de finalización de maniobras y con éste, las parodias de los hechos notables que habían sucedido los días anteriores.

Cuando estaba todo pronto, se encendió el fuego y nos reunimos todos alrededor de éste; Oficiales y Cadetes, y comenzaron las risas y bromas. Cada compañía intentó destacarse con sus imitaciones, y siempre con mucho respeto, se hizo referencia a cada uno de los Sres. Oficiales que nos habían acompañado durante el fin de semana.

Ya finalizado el grato fogón, en la madrugada, tuvimos un ejercicio de patrulla nocturna de la zona en donde estábamos desplegados; consistía en una navegación terrestre en la cual teníamos que ubicar diferentes puntos ya determinados.



Instantánea de la compañía "Bravo"

En el transcurso de la patrulla fuimos atacados por un grupo hostil, integrado por el Señor Jefe de Cuerpo de Alumnos y Oficiales Instructores del Instituto, los cuales nos dispararon con munición de foguero. Nosotros debimos evadir su ataque y controlar al grupo antes mencionado, para luego continuar nuevamente con nuestra misión designada en un principio.

Volvimos al campamento luego de cuatro horas aproximadamente de patrulla, ya estaba entrada la madrugada, el frío de la noche y el cansancio se hacían sentir en nuestros cuerpos.

Al día siguiente, temprano en la mañana, repetimos nuevamente la patrulla, esta vez diurna.

Al finalizar la misma, nos fue a buscar al último punto el Bell UH-1H, dejándonos nuevamente en el campamento, desde donde presenciábamos un ataque aéreo a un blanco terrestre por parte de una escuadrilla de A-37, otra de IA-58 Pucará y otra de PC-7 Pilatus. De esa manera finalizaron nuestras Maniobras de Verano en La Carolina, y con ellas una etapa más en nuestra Escuela.

Cad. 1º Lucía Varela.



PC-7 Pilatus realizando padrón de tiro



BELL UH-1H Realizando ejercicios de aeroevacuación

Fiesta Militar 2001



Nómina de Egreso 2001

Alf. (Nav.) Eber Fernández

Alf. (Av.) Washington Martínez

Alf. (Av.) Daniel Cervantes

Alf. (Nav.) Gonzalo Camacho

Alf. (Av.) William Díaz

Alf. (Av.) Máximo Olivera

Alf. (Av.) Nelson Coyto

Alf. (Nav.) Darwin Ramos

Alf. (Nav.) Jorge Landarín

Alf. (Av.) Fernando Bertassi

Alf. (Av.) Atilio Bordagorry

Alf. (Nav.) Carlos de los Santos

El día 17 de Diciembre de 2001 se llevó a cabo en nuestra Escuela, la Fiesta Militar de fin de cursos, culminando con ello el año lectivo.

En el acto llevado a cabo, se encontraban presentes el Señor Presidente de la República Dr. Don Jorge Batlle, el Ministro de Defensa Nacional Don Luis Brezzo, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) Don José Malaquín, entre otras autoridades, se tomó el Juramento de Honor a los noveles alféreces junto con la entrega de despachos de Señores Oficiales y espadas, significando estas últimas el símbolo de mando.

Aquel día también se hizo el relevo de los abanderados y escoltas, quedando a cargo del Pabellón Nacional el entonces Cad.3° Richard Bruno, de la Bandera de Artigas el Cad.2° Francisco Galván y de la Bandera de los 33 Orientales el Cad.3° Hebbler Cigarán.

La ceremonia transcurrió en horas de la

tarde, y el clima no fue totalmente adecuado, puesto que había un fuerte viento y el cielo estaba completamente cubierto, hecho que mantuvo en duda hasta último momento la realización de la demostración aérea por parte de los recientes aviadores. Si el clima no mejoraba, la demostración aérea se vería suspendida.

Luego del Juramento de Honor por parte de la promoción "Tte.Gral.(Av.) Don Remo Laporta", nuestros ojos se vieron iluminados por el pasaje de una escuadrilla de aviones A-37 pertenecientes al Escuadrón N° 2 (Caza), que sobrevolaron los cielos en homenaje a la tanda antes mencionada.

A continuación, en la ceremonia, tuvo lugar la entrega de los distintos premios a los alféreces que se destacaron en su pasaje por la Escuela, en esta oportunidad el premio Presidencia de la República fue recibido por el Alf.(Nav.) Eber Fernández, quien tuvo el honor de ser el primero en

su curso. Las Alas de Oro le fueron entregadas al Alf.(Av.) Washington Martínez en reconocimiento a su actuación durante el Curso de Vuelo. El viernes anterior a la Fiesta Militar se habían hecho entrega en el anfiteatro de la Escuela los distintos premios a cada Cadete que se había hecho merecedor de los mismos, entre los cuales se encontraban los Alfs.(Av.) Fernando Bertassi, Daniel Cervantes y Máximo Olivera. Finalizada la entrega de estos premios, tuvo lugar el desfile terrestre por parte del Cuerpo de Alumnos en honor a las autoridades presentes, el cual fue acompañado por un nuevo pasaje de la escuadrilla de aviones A-37, que hizo sentir el rugir de sus



motores sobre nuestra formación. Concluyendo con el acto, y ya comenzando a atardecer el día, se realizó la demostración aérea a cargo de los alféreces, quienes efectuaron maniobras acrobáticas a bordo del T-260 AerMacchi: Ranversement, Hoja de Trébol, Toneau en cuatro tiempos, así como también tres diferentes pasajes en formación.

Cuando descendieron al finalizar la demostración, los noveles Oficiales fueron esperados por sus familiares y amigos para ser felicitados. En el Instituto, misión cumplida.

El Sr. Jefe del Cuerpo de Alumnos a cargo de los efectivos terrestres.

Cad. 1° Mauro Baliero.



El Sr. Presidente de la República haciendo entrega del Pabellón Nacional al Cad. 3° Richard Bruno.

Fiesta Social

Corría el mes de diciembre, se acercaban los últimos días en la Escuela antes de las ansiadas vacaciones, las cuales comenzarían al finalizar la tan esperada Fiesta Social de la Escuela Militar de Aeronáutica, que sería llevada a cabo por primera vez en el Club Fuerza Aérea, que se encuentra totalmente renovado y ampliado.

Los días parecían no pasar, ya habíamos vuelto de las Maniobras de Verano, y también habíamos culminado los exámenes, solamente faltaba que llegara el día de la Fiesta Militar y luego la Fiesta Social.

Tras días de instrucción militar preparando la Fiesta Militar y últimos retoques del alojamiento antes de retirarnos con licencia anual, finalmente llegó el miércoles 19 de diciembre, y con él nuestra fiesta, en la que seríamos gratamente acompañados por nuestros familiares y amigos.

El salón relucía con su decoración y sus mesas ya preparadas para recibir a los invitados; éramos alrededor de 450 personas las que estaríamos aquella noche.

Impecables uniformes se paseaban por el lugar esperando el inicio de la fiesta, la que tuvo lugar a la llegada del Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín y Sra. esposa.

En el comienzo se destacó la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, haciendo sonar el clásico vals, con el cual los noveles Alféreces y sus madres iniciaron el baile. Finalizado el vals, quedamos impactados por los fuegos artificiales que decoraron la estrellada noche.

La alegría de todos nosotros desbordaba aquel lugar, la pista estaba colmada de gente bailando, y para sorpresa de todos, un poco entrada la noche llegaron "Los Nietos del Futuro", quienes tocaron música en vivo y amenizaron la fiesta. Nos divertimos de gran manera, al igual que todos los allí presentes, puesto que el ritmo de la música nos invitaba a bailar.

Luego fue servida la cena, pero no detuvo aquel baile, que continuó rápidamente después de haber finalizado la misma.



Fuegos artificiales que brillaron en la noche

La fiesta culminó con un desayuno la mañana del jueves, donde cada uno de nosotros nos fuimos retirando con nuestras familias y amigos.

Así concluyó nuestro año lectivo 2001, con ese broche de oro que fue la Fiesta Social de nuestra Escuela.

Cad. 1° Lucía Varela.



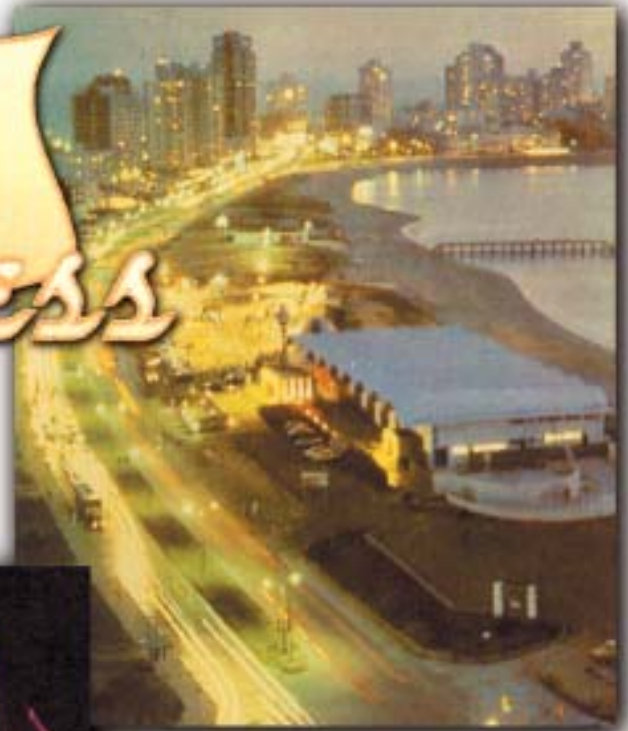
Momento del baile



Banda de la F.A.U. haciendo su aporte musical

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) 220 065 - 220 267

Punta del Este - URUGUAY

Confraternidad Deportiva Interescuelas 2001 - 2002

Tanto en el 2001 como en el 2002 se realizaron los tradicionales Confraternidad Deportiva o bien llamadas también Inter.-Escuelas. Éstas buscan resaltar los valores de camaradería y espíritu deportivo entre los Institutos de Formación de Oficiales. Los eventos deportivos que se llevaron a cabo el año pasado fueron realizados en el entonces recién inaugurado Complejo Deportivo Naval, mientras que los del presente año tuvieron la peculiaridad de disputarse en los tres Institutos participantes del mismo. Con el entusiasmo de representar a su Escuela o bien alentar y apoyar a los suyos, los cadetes de las diferentes Escuelas se reunieron a lo largo de toda la jornada deportiva, demostrando un alto grado de competencia y dedicación en las diferentes actividades que se desarrollaron. También se vio reflejado un alto grado de caballerosidad, Espíritu



Cross-country realizado en la Escuela Militar (2002).

de Cuerpo y deportivo, sin dejar de lado el aliento de las distintas “hinchadas”.

Cad. 2° Diego Silveira.

Resultados 2001

Fútbol:

- 1° Escuela Militar.
- 2° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 3° Escuela Naval.



Básquetbol:

- 1° Escuela Naval.
- 2° Escuela Militar.
- 3° Escuela Militar de Aeronáutica.



Voleibol:

- 1° Escuela Militar.
- 2° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 3° Escuela Naval.



Natación:

- 1° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 2° Escuela Naval.
- 3° Escuela Militar.



Resultados Finales:

- 1° Escuela Militar.
- 2° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 3° Escuela Naval.

Resultados 2002

Fútbol:

- 1° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 2° Escuela Militar.
- 3° Escuela Naval.



Básquetbol:

- 1° Escuela Militar.
- 2° Escuela Naval.
- 3° Escuela Militar de Aeronáutica.



Voleibol:

- 1° Escuela Naval.
- 2° Escuela Militar.
- 3° Escuela Militar de Aeronáutica.



Natación:

- 1° Escuela Naval.
- 2° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 3° Escuela Militar.



Cross-country:

- 1° Escuela Militar.
- 2° Escuela Militar de Aeronáutica.
- 3° Escuela Naval.



Tras la victoria, el plantel de Natación junto al Jefe del Complejo Deportivo Naval (2001).



IMPORT TRADING LTDA.

Cerro Largo 962
Tel.: 908 3544* - Fax: 902 7302
E-mail: itltda@adinet.com.uy
Montevideo - Uruguay

El que lucha y no sueña, no sirve; El que sueña y no lucha, no llega.

Las 08:00 horas del 2 de Enero de 2002, comenzaba el primer examen de ingreso a la E.M.A. Eramos casi doscientos los postulantes que nos presentamos con las mismas ganas de pertenecer a la Fuerza Aérea.

El 2 de Enero la Escuela tenía un brillo particular, el aire estaba cargado de alegrías, ansiedad, nervios, pero sobre todas las cosas entusiasmo y coraje.

Éramos muchos, compartíamos el mismo sueño y las ganas de quedarnos, pero también sabíamos que esto era una competencia, habíamos venido convencidos de que ganaríamos la beca y seríamos parte del Cuerpo de Alumnos.

Todos nos observábamos como tratando de buscar quiénes serían los privilegiados, quiénes serían de esos doscientos postulantes, los veintiocho afortunados, aquellos que lo acompañarían a lo largo del camino elegido.

El primer examen fue el de matemáticas, para muchos el más difícil de todos, a éste le siguió el de literatura y después el psicológico. Cada examen fue dejando por el camino a amigos y compañeros, cada vez éramos

menos. Ya nos conocíamos mucho más, el almorzar juntos, compartir los nervios por el resultado, todo lo que acontecía día a día nos iba uniendo y marcando, dejando una huella imborrable a cada uno de los que han estado y seguimos estando en la Escuela.

El final de toda etapa siempre llega, y el fin de los exámenes concluía poco a poco. Parecía que el tiempo en la entrega de resultados se detenía y luego, bruscamente, seguía su curso. Todos anhelábamos lo mismo, la beca tan apreciada que sería el primer escalón que subiríamos en busca de nuestro sueño.

Recordamos todos con mucha alegría, aquel día en el anfiteatro, todos estábamos muy nerviosos pero siempre se escuchaba alguna risa. Sabíamos que era el fin de una etapa; para algunos, la despedida total de la Escuela, al menos por este año; para otros, sería el comienzo de una etapa de vida muy diferente, en la cual debíamos dar mucho de nosotros. Recordamos a los Señores Oficiales entrando al anfiteatro para dar los nombres de los que recibirían la beca, los nervios se sentían



Foto de la nueva tanda

en todo el cuerpo, y la ansiedad era casi intolerable, pero allí seguíamos, firme, con confianza. Fue un momento, sólo un momento en el cual se escucharon esos treinta y dos nombres. Sí, treinta y dos, debían haber sido veintiocho pero entramos treinta y dos postulantes para el Curso de Reclutamiento. Aquellos que quedaron en la lista de espera demostraron su tristeza por no haber logrado su fin, y alegría por los que lograron alcanzar la meta tan deseada; es evidente que a nosotros la alegría nos desbordaba.

Otra historia comienza cuando recibimos la beca. El reclutamiento. Etapa difícil, porque no es fácil dejar todas nuestras costum-

bres atrás y convertirnos en militares de un momento a otro, porque todo lleva un proceso.

Al recordar como fue el reclutamiento todos pensamos lo mismo “etapa de aprendizaje”, es la etapa de adaptación, de cambio, y sobre todo en la convivencia de treinta y dos personas las cuales no se conocían, que pertenecían a diferentes departamentos, cada uno con costumbres muy distintas, pero que comparten un sueño, una

vocación, todo esto nos unió mucho más y nos ayudó a poder sobrellevar alguna que otra situación difícil, en los momentos en que se extraña la familia, los amigos; aprender que nuestra casa es la Escuela, que las personas que comparten día a día sus vidas con nosotros son como hermanos, eso sólo se aprende aquí.

Pasada la etapa de reclutamiento nos convertimos en Aspirantes, en parte del Cuerpo de Alumnos, y nuevamente se da en la historia la unión de personas que en treinta días con la mejor voluntad y el afán de mejorar, logramos formar nuevamente lo que siempre se espera, la querida Tanda; éramos y somos una tanda, pero al comienzo no tenía un nombre que nos distinguiera.

Habíamos elegido algunos, pero no nos identificábamos con ellos. Hasta que una noche vimos una estrella y la adoptamos como propia. Es la estrella que simboliza nuestra tanda y la que nos distingue del resto, porque es la que más brilla. Pertenece a la Constelación Can Mayor, significa crueles y su nombre es “SIRIOS”.

Asp. Fiorella Corbo.
Asp. Ana Vilches.



¡ Sí, juro!



La tanda con sus flamantes uniformes jurando la Bandera

Más allá de todos los consejos que habíamos recibido cada uno de nosotros al haber ingresado, hubo uno que se repetía para todos "fíjense metas cortas". Y fue así como aquel primero de febrero entramos en la vida militar proponiéndonos como primer paso, aprobar el reclutamiento mañana tras mañana comenzamos a adentrarnos en un mundo nuevo, lleno de deberes y responsabilidades; alejándonos del hogar y la familia para cumplir un sueño.

Nuestra primera meta fue aprobar el reclutamiento. Consciente o no, contábamos los días que marcarían la terminación de nuestra condición de reclutas y nos adjudicaría el título «Aspirantes»

Al acabar este período, exactamente dos meses después, nos fijamos una nueva meta, vestir el uniforme. Este sería el símbolo que nos distinguiría ante las personas, como integrantes de la Fuerza Aérea. Sería pues la exteriorización de nuestro esfuerzo, de nuestra vocación.

Entre pruebas y medidas comenzaba a tener forma nuestro anhelo; cada detalle nos colocaba más cerca de alcanzarlo.

La noche anterior a la entrega oficial dimos los últimos retoques, ansiosos para que llegara el momento.

Llegó pues la mañana del 19 de junio, aniversario del natalicio de nuestro prócer, donde no sólo recibiríamos el uniforme, sino que sería también la fecha de nuestro primer desfile.

Fue la ciudad del Sauce la primera que nos vio, en la mañana, nos lucimos ante el público y las autoridades presentes, representando a la Fuerza Aérea.

Ya en la tarde, los nervios aumentaron, faltaba muy poco. Marchando solos hasta nuestro lugar de formación donde vimos a todo el Cuerpo de Alumnos formado, y a nuestras familias, esperando por nosotros

Fue entonces cuando, frente al Pabellón Nacional, veinticuatro voces corearon un «Sí, Juro», comprometiéndose a defender

y honrar la Patria.

Luego hubo un desfile en honor a las autoridades presentes y a nosotros mismos, lo cual nos llenó de orgullo. Jamás olvidaremos como se erizó nuestra piel al sentir los aviones pasar por encima de nuestras cabezas. Ese día ellos volaron para nosotros.

Al romper filas fuimos juntos a nuestros seres queridos, que entre lágrimas y fotografías nos estaban esperando. Ellos compartieron nuestra dicha, nos habían acompañando con su incesante apoyo.

Cuando cruzamos la frontera, luego de la licencia, miramos atrás y supimos que todo lo que vivimos ese día, quedaría en nuestros corazones, y que todo el esfuerzo había tenido su primera recompensa, ya que hoy somos portadores del uniforme que caracteriza a los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Asp. Esteban Poisó.

Asp. Luis Antonini.

Asp. Alejandro Vignoli.

CANTINAS



MILITARES

SERVICIO DE CANTINAS MILITARES

Desde 1914, Cantinas Militares al servicio de las Fuerzas Armadas

- 47 Supermercados y Cantinas en todo el territorio Nacional.
- Prendas de vestir y todo para el equipamiento del hogar.
 - Sección Prendas Importadas y artículos de camping.
 - Sección Sastería, uniformes y equipos reglamentarios.

Intertandas 2002.

El 26 de Abril de 1948 los Cadetes del Ejército Nacional, pertenecientes al Arma de Aeronáutica, son trasladados donde actualmente se asienta la Escuela Militar de Aeronáutica. Con ello se crea el Curso de Cadetes de la (en aquel entonces) Escuela Militar de Aviación, para posteriormente recibir en el año 1949 el primer contingente de jóvenes provenientes del ámbito civil.

En el marco de conmemorarse un nuevo aniversario de los sucesos antes mencionados, recordado actualmente como “El día del Cadete”, el viernes 26 de Abril del presente año se llevaron a cabo las tradicionales competencias intertandas, en alusión a dicha fecha.

Como es habitual la jornada se inició con un toque de Bandera, para luego dar comienzo a las competencias entre las Tandas que conforman el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Dichas competencias consistieron en una prueba combinada, y la disputa de un campeonato de fútbol. Al principio se realizó un circuito de 100 metros en la piscina, una vuelta a la pista de guerra en la cual se aplican las técnicas militares aprendidas, seguido de una competencia de tiro con fusil FAL en el polígono de tiro en las modalidades “tendido” y “parado”; supervisado por el instructor de tiro del Instituto Tte.1° (Av.) Marcelo Cavallero, realizándose a su vez un “desarme de campaña” el cual consiste en desarmar y armar el fusil FAL en el menor tiempo posible. Las pruebas arrojaron como resultado a los Aspirantes como gana-

dores en esta disciplina. Para completar el Cross Country se realizó una “vuelta al campo” consistente en recorrer el perímetro del Instituto sorteando la infinidad de obstáculos que se les presentan a los concursantes durante el camino.

La segunda parte de la competencia se llevó a cabo en la cancha de fútbol donde se disputaron los partidos entre las tandas, los cuales estuvieron llenos de emoción, entusiasmo y espíritu de competencia, confrontándose en la final el cuadro integrado por los Señores Oficiales del Instituto y los Cadetes de Segundo Año “Icaros”. Al finalizar la competencia se realizó una comida de

camaradería en el Casino de Alumnos simbolizando el cierre de los festejos del Día del Cadete; es allí donde se aprovecha la ocasión para comentar, ¿y por qué no?, satirizar todo lo ocurrido durante el día y recordar lo ocurrido en otros años. La comida realizada en el Casino de Alumnos contó con la presencia de Señores Oficiales del Instituto, y de aquellos que prestaron servicios anteriormente, los cuales fueron homenajeados en reconocimiento a sus servicios prestados en el Instituto Para los jóvenes Aspirantes que recién se encuentran en su etapa inicial una experiencia inolvidable y para los Cadetes la reiteración de un hermoso

día de compañerismo, Espíritu de Cuerpo y camaradería. Al finalizar la ceremonia se dieron a conocer los resultados de la competencia la cual fue ganada por los Cadetes de Segundo Año, seguido en segundo lugar por los Cadetes de Tercer Año, compartiendo el tercer puesto los Cadetes de primer Año y los Aspirantes.

Finalizada la comida de camaradería; una vez más se hizo evidente el Espíritu de Cuerpo competencia y camaradería que son tradicionales en los integrantes del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Así volverá a ocurrir el año entrante en este día tan especial, y serán otros quienes estén festejando este día y compartiendo una jornada deportiva espectacular.



Cad. 1° Álvaro Gestido.
Cad. 1° Eduardo Lepere.

Entrega del Espadín.

Hace un año ya, recibíamos nuestro tan ansiado uniforme, hoy aquí no somos la misma cantidad los que recibimos el Espadín, símbolo de responsabilidad, ya que a medida que pasa el tiempo nuestras obligaciones se hacen aún mayores. Esto es un incentivo para seguir esforzándonos y mejorar personal y profesionalmente en búsqueda de nuestro principal objetivo, ser Oficiales de la Fuerza Aérea.

Este objeto nos distingue como pertenecientes al Cuerpo de Caballeros y Damas Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica lo cual nos llena de entusiasmo y orgullo, al igual que a nuestros padres y familiares que siempre nos han apoyado en los buenos y malos momentos. Una vez más se ven emocionados con nuestros logros y se identifican con ello.

En este día tan particular no fuimos los únicos galardonados ya que los Jóvenes Aspirantes recibieron el uniforme identificándolos como integrantes del Cuerpo de

Alumnos, y los Caballeros y Damas Cadetes de Tercer Año recibieron la “media ala”, la cual los identifica como integrantes del Cuerpo Aéreo.

En el momento en que recibí el Espadín de manos del Señor Jefe de Cuerpo de Alumnos me sentí llena de júbilo y alegría al ser la representante de todo mi año frente a la gran multitud de personas presentes.

Luego de este acto nos dirigimos al Casino de Alumnos donde se realizó la entrega por parte del Señor Jefe de Cuerpo al resto de la tanda. Uno por uno pasaron a recibirlo, luego siendo felicitados por el Jefe del Curso Profesional y sus Comandantes de Sección. Al hacer romper filas nos dirigimos hacia nuestros padres y familiares portando por primera vez nuestro tan esperado Espadín.

Desde nuestro ingreso a la Escuela mirábamos con anhelo en los ojos a nuestros Clases portarlo con tal gallardía, hoy so-



Cad. 1ª M. Avero recibiendo el espadín de manos del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos

mos nosotros quienes portamos tan honrosa distinción.

Cad. 1º María Avero.



Foto de la tanda luciendo el Espadín representante del Curso Profesional

Relevo del Señor Director

El día 25 de Abril del corriente año desde muy temprano en la mañana toda la Escuela Militar de Aeronáutica se vistió de gala para participar, ante la presencia del Señor Jefe del Comando Aéreo de Personal Brig. Gral. (Av.) Enrique Bonelli, del acto a realizarse con motivo del traspaso de mando del Director de la Escuela Militar de Aeronáutica Cnel. (Av.) Eduardo Bianchi quien por dos años desempeñó el distinguido cargo de Director del Instituto, y quien asumiría desde ese momento, el Cnel (Av.) José Bonilla. La ceremonia constó de una Parada Militar, realizada en la Plaza de Armas del Instituto, en la cual se encontraba, la Compañía de Desfile integrada por el Cuerpo de Alumnos, los Señores Oficiales del Insti-



El Brig. Gral. (Av.) Enrique Bonelli y el Cnel. (Av.) Eduardo Bianchi revistando al Cuerpo de Alumnos.



Los Directores Entrante y Saliente junto al Señor Jefe del Comando Aéreo de Personal.

tuto, las Compañías de Personal y la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, momentos después se procedió a lectura de la Orden que ponía en conocimiento de los integrantes del Instituto de las nuevas disposiciones sobre el cambio a realizarse en el mando del mismo. Para la finalización de la ceremonia se realizó un desfile terrestre para rendirle honores al Señor Jefe del Comando Aéreo de Personal, y a los Señores Directores entrante y saliente.

Cad. 1° Blanca Núñez.

Relevo del Señor Sub-Director

En el día 25 de febrero del corriente año tuvo lugar la ceremonia de relevo del Sub Director del Instituto.

Quien hasta ese entonces ocupaba el cargo, Tte. Cnel. (Av.) Antonio Alarcón, cedió el mando al Tte. Cnel. (Av.) Arturo Silva.

La ceremonia fue presidida por el entonces Director del Instituto, Cnel. (Av.) Eduardo Bianchi. Contó, luego de la lectura de Orden por la cual se estableció el mando, con un desfile terrestre, por parte del Cuerpo de Alumnos; rindiendo honores a quienes pasarían a ocupar sus nuevos cargos.

Asp. Esteban Poisó.



Señores Sub Directores Salientes y Entrantes junto al Director.

Relevo del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos

Luego de finalizada la Licencia anual, el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica se vio reunido en el Instituto para efectuar el Relevo del Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos May. (Av.) Víctor Quintero.

Es así que la ceremonia se efectuó el día 25 de febrero de 2002 y se llevó a cabo en la Plaza de Armas del Cuerpo de Alumnos en el corazón de la Escuela Militar de

Aeronáutica.

Con la presencia del Señor Subdirector del Instituto Tte. Cnel. (Av.) Antonio Alarcón, Señores Oficiales del Cuerpo de Alumnos y por supuesto los Jefes de Cuerpo de Alumnos entrante y saliente.

El Jefe de Cuerpo Saliente, quien nos acompañó durante un año y logró ganar el aprecio del Cuerpo en su conjunto, fue destinado a prestar Servicios en la Brigada

de Jefe de los Cursos Preparatorio y Profesional.

Es así que esta ceremonia sirvió para dar la despedida al May (Av.) Víctor Quintero y la bienvenida nuevamente al May (Av.) José Roldán.

Cad. 1° Washington Paz.



El Jefe de Cuerpo Entrante May. (Av.) José Roldán rodeado de los Oficiales Instructores.

Aérea N°2 en el Escudrón Aéreo N°2 (CAZA) con asiento en la ciudad de Durazno en la Base Aérea "Tte.2° (Av.) Walter Parrallada".

El nuevo Jefe del Cuerpo de Alumnos, el May. (Av.) José Roldán, no se encontraba ajeno a la tarea de prestar Servicios en el Instituto, ya que éste se desempeñó en la Unidad en calidad



El Jefe de Cuerpo Saliente, May. (Av.) Víctor Quintero

Nos Invaden!

Éramos Aspirantes y a comienzos de Mayo Habíamos comenzado a hacer nuestras primeras guardias, en las cuáles por falta de costumbre y experiencia siempre estábamos bien atentos y muy despiertos por si algo ocurría.

Era tal el entusiasmo, que estábamos toda la noche alertas y ocultos entre las sombras, esperando sigilosamente como si algo fuera a pasar.

Pero una noche, al caer la tarde sobre los últimos días de Mayo, vimos dos helicópteros con soldados operando sobre el “suelo soberano de la Escuela”. Nos llamó un poco la atención, pero nada más.

Tal es así que como es costumbre, siempre hay alguien que espera lo peor, ya sea que desciendan los extraterrestres de una galaxia cercana y tomen la Tierra, o que la Escuela se hunda a causa de los bañados de Pando.

Pues así fue que aquella noche, nuestro camarada “Cerebro” se empeñó en que los del helicóptero eran del COE (Comando de Operaciones Especiales), y que tenían como misión esa noche camuflarse en el terreno para así, bien adentrada la misma, pudieran avanzar sobre los alojamientos y tomarnos por sorpresa, quitándonos el armamento y tomándonos prisioneros.

Si eso fuera un hecho, la guardia que cuida los perímetros de la Escuela, debería detectar al enemigo, dar aviso de su existencia y hacer lo posible por detenerlo. Acto seguido se tocaría “Tropa”. Es decir, sonarían las sirenas alertando la presencia del enemigo y procederíamos a levantarnos de nuestros aposentos para salir fuera de los alojamientos y rodearlos, tomando posiciones en el sue-

lo, escondiéndonos entre los pastizales y las sombras, prontos para proteger el lugar.

Pero existía un gran problema; y era que recién estábamos haciendo nuestras primeras guardias, y si bien conocíamos el procedimiento, no sabíamos exactamente que lugares tomarían cada uno o en que forma saldríamos.

Así fue que luego de cenar subimos todos al Curso y nos encerramos en el Box de estudio a dirimir entre camaradas que era lo que podía suceder y como actuaría cada uno.

Se comenzó la reunión que era "Militar y de máxima seguridad", con centinela en puerta y todo. La primera posibilidad que se manejó fue el hecho de que para cuando nos sorprendieran quizás ya estarían

dentro.

Previmos todos los caminos posibles que el grupo subversivo podía realizar, revisamos cada arbusto en los cuales se podían esconder e hicimos cuanto dibujo y planos creímos necesario hacer en el pizarrón.

Aquella reunión parecía estar dirigida por nuestro camarada “Cerebro” que no paraba de hacer dibujos y planos. Parecía el comandante de un escuadrón de Fuerzas Especiales. Era tan claro que parecía que realmente sabía del tema, tenía una elocuencia tan grande que todos estábamos pendientes de su charla. Generó una responsabilidad en el grupo, algunos, temerosos y curiosos miraban por la ventana con la idea de que quizás pudieran divisar algún “Grupo Hostil”.

“Cerebro” mientras tanto seguía su briefing y hacía participar a quien lo deseara, y no paraba de decir cada cinco minutos: “¡Muchachos..... miren que estos tipos no son joda eeeehh.!”

Finalmente terminó la reunión a puertas cerradas y marchamos a Retreta, pero para ese entonces nuestros comentarios sobre que el COE estaba cerca y tomaría la Escuela como si fueran subversivos y tocarían “tropa”, había llegado a oídos de todos los Cadetes, y se había generado un caos colectivo en toda la Escuela, acompañada de una gran preocupación por la situación.

Así fue que esa noche todos nos fuimos a acostar con un temor y una preocupación muy grande, pero con una ventaja sobre el enemigo, y era que teníamos el dato de que vendrían y los estaríamos esperando.

Aquella noche nos acostamos muy nerviosos, con un ojo abierto y otro cerrado. Pero pese a las circunstan-



cias estábamos seguros porque teníamos de Cuartelero al “Negro”.

Finalmente todos logramos dormirnos. Era una noche calma, suave y sin viento, con el ruido de algún grillo que todavía los primeros fríos de las noches de Mayo no había logrado hacer huir.

Así fue que en el momento más hermoso de mis sueños, los gritos exaltados del “Negro” gritando “TROPA, TROPA”, me hicieron saltar de la cama. Rápidamente, de pijama como estaba, me coloqué las botas, abrí mi ropero, saqué mi Fusil FAL, el cual se encontraba aprovisionado, tome el segundo cargador y salí al pasillo tan rápido como pude.

Aquello era un caos, todo estaba oscuro y mis camaradas corrían hacia las escaleras con el Fusil en mano tratando de cumplir con lo ensayado. Yo seguí junto al pelotón tratando de salir a cubrir mi puesto mientras que me crucé con dos Clases. Se veían como asustados y paralizados tratando de agruparnos; pues para ellos era la primera vez que tenían tantos Aspirantes armados prontos para proteger su Curso.

El entusiasmo y desempeño fue brutal, todo salió como lo planeamos, todos estábamos en posición, camuflados en el suelo húmedo, de pijama, entre los pastizales y las sombras.

Un silencio tremendo nos cubrió; ni el grillo se escuchaba, todo estaba calmo. Uno de los Clases miró hacia el Curso Profesional y no vio a nadie, no vio que ningún Cadete hubiera tomado su lugar fuera del recinto.

Fue allí donde se rompió el silencio y el Clase preguntó: “¿dónde están los Cadetes?”. Nadie contestó. Finalmente se levantó y gritó haciendo alusión al “Negro”: -..... “¿Quién tocó Tropa?”.

El pobre “Negro”, entre el nerviosismo que

se había vivido, el despliegue que había provocado y la incertidumbre que el silencio generaba, no supo contestar.

Allá, luego de un silencio contestó. Y es que la excitación que teníamos todos era tan grande, que lo que el pobre creyó que era la sirena que anunciaba Tropa y por lo cual había despertado al curso entero, no era ni más ni menos que un camión de gran porte que había hecho sonar su fuerte bocina al pasar por la ruta, y que en medio de la noche más el esfuerzo que hacía para no dormirse, más la idea de que tratarían de tomarnos por sorpresa, lo hizo pensar que eso era un toque de “Tropa”.

La verdad del caso es que el COE jamás estuvo allí, y que por lo tanto los grupos que simularían ser subversivos e intentarían tomar la Escuela, fueron solo producto de nuestra imaginación; no obstante todo nuestro preparativo y entusiasmo fue en vano, por lo que volvimos a dormir. Mientras algunos se reían, otros emulaban rezos despreciativos, mientras que nuestro camarada “Cerebro” se ganaba dicho apodo y el de “Fantasma”, y claro no podemos olvidarnos del pobre “Negro” que quedó en manos de los Clases, muy molestos porque los había hecho levantar por nada.

Todo fue producto de la fantasía de un grupo de Aspirantes, pero nos sirvió para darnos cuenta de que podíamos hablarlos y actuar en grupo siempre que la situación lo amerite. Comprendimos que la vida de un camarada muchas veces depende de la actuación de todos. También entendimos que si al-

guien dice algo fuera de lo normal y no tiene comprobación lógica, técnica o de un superior, hay que catalogarla de forma inmediata como un “Bolazo”.

Pero sin duda lo más importante que aprendimos ese día, es que éramos bebés de pecho, y que un Aspirante tiene mucho que aprender, y por ende, lo que quedaría para nosotros serían más tropezones y errores, de los cuales se aprende y se va convirtiendo uno en Cadete, para poder ser algún día, un buen Oficial.

Cad. 1º Daniel Silvera.



Melco
DESIGNS

Cristal - Agata - Cuero - Fundición - Plata - Madera - Corbatas
Bolsos - Camisetas - Gorros - Bordados - Estampados
Banderas - Cerámica - Lapiceras



OBSEQUIOS
Personalizados

BORDADOS

Tel y Fax: (598-2) 408 10 63 - 408 20 63
JOAQUIN REQUENA 1203
C.P. 11200 - Montevideo - Uruguay
E-mail: mgussoni@hotmail.com



Heber Outeiro

en el Campeonato Mundial. Docente en la EMA desde marzo del 2000, en donde comienza una ardua tarea de impartir todos sus conocimientos adquiridos en sus alumnos. Estos abarcan, desde el entrenamiento básico (natación de estilo) hasta ejercicios anfibios más avanzados, como son: flotación libre y con equipo, inmersión, rescate, supervivencia, ingresos al agua con arneses y cúpulas desplegadas (paracaídas), simulando una desorientación al ingresar al agua en una posible emergencia, en la cual la persona cae al mar con todo su equipo, para que sepa como desenvolverse en dicha situación, ejecutando conductas y acciones debidas, que en una situación real nos salvaría la vida o la de un camarada. Es importante resaltar que a pesar de ser pionero en estas actividades anfibias se ha logrado una buena relación entre Instructor y Alumno.

Como prueba de este buen nivel adquirido por aquellos alumnos que desde sus comienzos reciben la totalidad de la instrucción, se pudo lograr un ejercicio de rescate nocturno con la participación conjunta del Grupo de Rescatistas de la Fuerza Aérea Uruguaya.

En junio del 2000 la Brigada Aéreo N°. 1 le confiere la formación de un cuerpo de rescate para nuestra Fuerza Aérea, donde entrena y capacita al personal para dichas ta-

reas, rol de suma importancia y una nueva especialidad para aquellos que anhelan dicha arriesgada y valerosa función.

Podemos ver el alto grado de profesionalismo como docente y el gran interés que despierta en sus Alumnos por impartir conocimientos a las nuevas generaciones que pasarán a formar parte de la Fuerza Aérea.

Cuando le preguntamos ¿qué opinaba del resultado de esta actividad en estos años? Respondió: "verdaderamente impresionado por la capacidad que han desarrollado, el nivel adquirido, digno de los mejores combatientes, habiendo mantenido siempre vivo el espíritu de los "Icaros" con la moral más alta que jamás haya observado. ,demostrando de lo que son capaces y de ser dignos de admiración por las tandas que los sucederán... poseedores de un autocontrol absoluto aún en situaciones límites y de un valor destacado para afrontar cada nuevo desafío puesto."

Finalizando, sólo nos resta agradecer tan valiosa instrucción que quizás en un futuro no muy lejano sea de gran utilidad para salir con vida de una situación de riesgo.

**Cad. 2° Francisco Galván.
Cad. 2° Diego Silveira.**

Como es tradición en las continuas ediciones de nuestra revista, siempre se dedica un espacio a los profesores de la institución. En esta oportunidad, tenemos el agrado de entrevistar al Profesor Heber Outeiro que está encargado de la instrucción del Cuerpo de Cadetes en lo que respecta a natación. Podemos destacar un basto currículum desde sus comienzos hasta hoy en día.

Cursó estudios de educación física en Uruguay, Brasil (Universidad Federal de Santa Catarina) y de especialización deportiva y entrenamiento de alto rendimiento en Alemania (Facultad de Ciencias Deportivas).

Docente por más de 20 años, transitó por varias dependencias deportivas de nuestro país y el extranjero.

Siempre vinculado al deporte y entrenamiento militar, prestó servicios como docente en varias Unidades Militares.

Profesor del Batallón de Infantería Paracaidista N°.14, fue precursor e iniciador en las actividades en agua, campañas, ejercicios anfibios, preparación para los Cursos de Nadadores de Combate e Instructor auxiliar del Curso de Comandos.

Dictó varios cursos de formación para instructores y monitores de educación Física Militar.

Como deportista practica un sin fin de actividades competitivas desde ciclismo al boxeo, y desde el buceo al paracaidismo libre, pero su deporte por excelencia es la natación donde llegó a obtener un número considerable de récords nacionales, y clasificar entre los 28 mejores nadadores del mundo



Realización de un ejercicio de flotación libre

Jorge Porto

Desde el año 1987 contamos en nuestro Instituto con la presencia del Señor Profesor Jorge Porto.

Nació en 1959 y desde pequeño supo destacarse. Integrante de la bandera tanto en la escuela como en los seis años de liceo (cursados en el N° 13 de Maroñas), nos contó que su primer logro importante no fue en química ni en física (asignaturas que dicta en el Instituto), sino en un campo totalmente distinto, la música. Fue a la edad de dieciséis años que obtuvo el primer premio de concertista en el Ateneo de Montevideo. Luego se convertiría en profesor de este arte.

En 1979 ingresa a la facultad de química donde egresa más tarde con el título de bachiller.

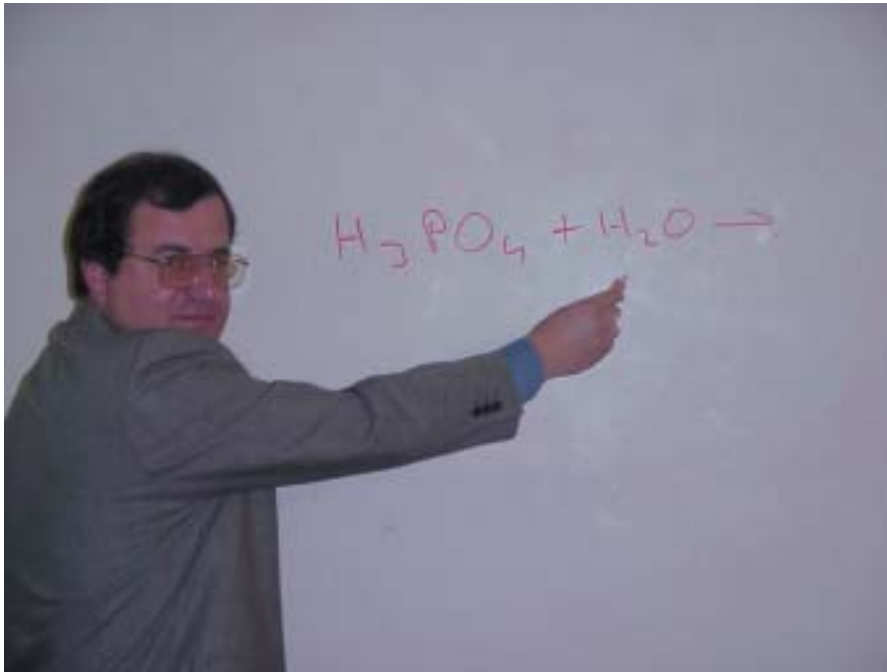
Pero su ansia de conocimiento no se sació ahí; en el año 1985 ingresa a la facultad de ingeniería donde obtendrá el primer premio en diseño de reactores.

De la mano de esta ciencia obtiene importantísimos logros, siendo el más notorio el primer premio que le confiere la ONU por el diseño de una planta de reciclaje de chatarra electrónica.

Actualmente, cabe destacar, es consultor de esta facultad.

Comenzó su carrera en la Fuerza Aérea con el grado de Soldado 1° y en 1998 pasó a ser el encargado del laboratorio de la BMA, responsable del programa SOAP (mantenimiento de aeronaves).

Dentro de la Fuerza también supo destacar, encabezando proyectos de investigación de la contaminación en fluidos para



aeronaves, mantenimiento de tanques de combustible subterráneos; además de ser Inspector de Nivel 2 en radiología industrial, partículas magnéticas y tintas penetrantes.

Casado y con tres hijos, cuenta dentro de su haber personal con ser el administrador de la firma Daryl Limitada (produc-

tos químicos), titular de una empresa de seguros y miembro de la Cámara de Industrias desde 1992. Sumémosle también un curso de profesorado en la Universidad Católica, donde fue enviado por nuestra Escuela.

Por último cabe destacar que se encuentra cursando el primer año de la Facultad de Psicología, en la Universidad de la República, donde aspira llegar a docente.

¿Dónde esta el avión?

Su primer día de trabajo en la BMA fue una anécdota para el recuerdo.

Al llegar al laboratorio el encargado le pidió como primer tarea, una muestra de combustible de un avión. Luego de darle el nombre le dijo que fuera y procediera.

Pasó medio día buscando el famoso avión para ob-

tener la muestra, cada vez que preguntaba lo mandaban de una punta de la Base a otra, y éste no aparecía.

Ya desconcertado y casi por desistir, dio con la famosa aeronave; una de las que se exhiben en la entrada como “reliquias”.

Fue una pequeña broma de bienvenida que permanecerá siempre en su memoria.

Asp. Esteban Poisó.



Félix Yamandú Sosa Brum

Restauración de Obras de Arte
Modelos a escala

Niágara 5127

Telefax: (598 2) 215 6095

Cel.: 099 648 993

E-mail: yamasosa@adinet.com.uy - Montevideo

El Conflicto del Atlántico Sur

Las Malvinas son una parte de la Patagonia argentina, ya que están unidas al continente americano por una elevada meseta submarina. La isla Soledad, está dividida por dos profundos fiordos y atravesada al norte por Alturas Rivadavia (Wickham Heights), cuya máxima altura es el cerro Alberdi (Usborne Mount) con 705 m sobre el nivel del mar. El resto de la isla son tierras bajas y onduladas que forman pantanos y pastizales. La isla Gran Malvina, es una isla montañosa. Estas montañas se extienden paralelas al estrecho de San Carlos, y su máxima elevación es el monte Independencia (Mount Adam), con 700 m sobre el nivel del mar.

GUERRA DE LAS MALVINAS

La guerra de las Malvinas, fue un conflicto bélico que, en 1982, hizo que Argentina

declarara la guerra a Inglaterra debido a la soberanía de las islas Malvinas, las cuales Argentina aseguraba eran de su jurisdicción. Historiadores Ingleses aseguran que uno de ellos fue el primer europeo en avistar las islas en 1592. Los historiadores españoles y argentinos, sostienen que quienes avistaron primero las Malvinas fueron los tripulantes de la nave de Esteban Gómez, que había abandonado la expedición dirigida

por Fernando de Magallanes, en el año 1520. En 1764, colonos franceses que provenían de Saint-Malo se establecieron en la isla Soledad (East Falkland), y los británicos lo hicieron al año siguiente en la isla Gran Malvina (West Falkland). En 1770 España compró la parte francesa y, en 1774, expulsó a los británicos con motivo del Tratado de Tordesillas. Argentina venció a España en 1816 y reclamó la soberanía de las islas en 1820. Pero en 1833 Gran Bretaña retomó el control de las islas, que desde 1892 adquirieron el estatu-

to de colonia, y Argentina continuó reivindicando su posesión.

miento decrecía poco a poco, y su economía local también, que dependía de la exportación de lana. Aunque la situación no era de lo mejor los isleños se resistían a

cualquier tipo de cesión de soberanía a Argentina. La Junta Militar argentina decidió llevar a cabo una ofensiva diplomática persistente y exigente y si la situación lo ameritara, terminarían en una incursión militar, la cual se llevo a cabo a comienzos de 1982. En febrero de ese mismo año, se realizaron en Nueva York varios contactos diplomáticos, sin que hubiera ningún



Los tres Dagger de la Fuerza Aérea Argentina aumentan las averías de Ardent. (Óleo de Exequiel Martínez)

CAUSAS DEL CONFLICTO

En 1981, cuando se acercaba el 150 aniversario de esta expulsión, una Junta Militar argentina presidida por el que fuera el presidente de la nación en el gobierno militar que se estaba llevando a cabo, Gral. Leopoldo Fortunato Galtieri, dio máxima prioridad a la devolución de las Malvinas. No existían indicios de que el gobierno británico estuviera especialmente interesado en conservar la colonia: la población no llegaba a los 2.000 habitantes, su creci-

resultado. En el mes de Marzo, algunos argentinos llegaron a Georgia del Sur, situada al sureste del archipiélago de las Malvinas. Inglaterra entendió que deseaban establecerse en dicho lugar de forma permanente, por lo que envió un barco patrulla, el HMS *Endurance*, para desalojar a los trabajadores.

Esto hizo que el gobierno militar argentino pensara que los ingleses estaban aprovechando la oportunidad para reforzar su posición en las Malvinas.

Debido a los acontecimientos que se llevaban acabo, el 26 de marzo de 1982, la Junta Militar argentina decidió iniciar un ataque militar, y el 2 de abril invadió las islas, enfrentándose a los soldados de la infantería de la Marina Británica. Al día siguiente, las tropas argentinas se dirigieron a Georgia del Sur, las cuales también fueron tomadas.

DESARROLLO DE LA GUERRA

Inglaterra había alertado al gobierno de Estados Unidos cuando la invasión era casi un hecho, por lo que de último momento el presidente de Estados Unidos Ronald Reagan llamó al presidente argentino Galtieri.

Margaret Thatcher decidió de forma casi inmediata la liberación de las islas. De forma automática se armó un importante destacamento de fuerzas, formado por dos portaaviones y unos 28.000 hombres. Realizaron un viaje de 8.000 millas hasta el Atlántico sur, mientras Alexander Haig Secretario de Estado de Estados Unidos, intentaba

convencer al presidente Galtieri de que Argentina tenía más posibilidades de alcanzar su objetivo si entablaba las negociaciones diplomáticas, pero al fracasar en

sus esfuerzos, el 30 de abril anunció formalmente el apoyo estadounidense a Inglaterra.

El 25 de abril, las fuerzas británicas reconquistaron Georgia del Sur. A comienzos de mayo, tras el despliegue del grueso de sus fuerzas en la zona, los aviones de la RAF (Fuerza Aéreas británicas) comenzaron a atacar las posiciones argentinas, en especial la pista de aterrizaje de Puerto Argentino (Puerto Stanley). Los argentinos, pese a los ataques que recibieron so-



Cazabombardero Mirage V -Dagger- del Grupo 6 de Caza de la Fuerza Aérea Argentina. (Foto FAA)

bre su pista, siguieron operando desde allí, puesto que cavaron hoyos simulando la destrucción de la misma cuando en realidad estaban operables. La RAF recibió el

apoyo de Estados Unidos, quien le entregó misiles de corto alcance "AIM-9 Sidewinder", con un ángulo de detección del objetivo de 120°, los cuales empleaban en sus aviones Sea Harrier para derribar a la espectacular Fuerza Aérea Argentina, la cual poseía menor tecnología para el combate aire-aire, con misiles de tan solo 60° de detección. Los británicos no lograron expulsar a las fuerzas aéreas y navales argentinas, que pese a la alta tecnología empleada por el Reino Unido

demonstraba tener un alto profesionalismo y un entusiasmo muy grande de sus pilotos. La aviación argentina empleaba distintos aviones de guerra. Eran de procedencia estadounidense, italiana, franceses, ingleses y nacionales. Empleaban aviones Canberra, A-4, Dagger, Mirage III, Pucará y los Aermacchi 339 de la aviación naval. Pese a ello el submarino nuclear Conqueror provocó el hundimiento del crucero argentino General Belgrano, falleciendo 360 hombres. La aviación argentina no demoró en atacar, lanzando un misil Exocet hundiendo a un

destructor británico, el HMS Sheffield. Los británicos comenzaron a preparar un desembarco anfibio en la Gran Malвина, una operación militar que sería muy difi-





CITA

DESDE 1938 UNIENDO ALGO MAS QUE CAMINOS,
CON LAS GANAS DEL PRIMER DIA.



EL CORREO
DE LA CITA

PARÁ LO QUE USTED MANDE

TODOS LOS DIAS A TODO EL PAIS Y EL MUNDO

SERVICIOS REGULARES A CANELONES, FLORIDA Y SAN JOSE.
SERVICIO INTERNACIONAL A BUENOS AIRES (Frecuencias Diarias)
* CONTRATACION DE COCHES PARA EXCURSIONES Y EVENTOS *
ZAPICAN 2849 - TELEFAX: 203 67 51 - E-mail: cita@adinet.com.uy

RECEPCION TERMINAL TRES CRUCES LOCAL 20
TEL.: 4025 425 Y TODAS LAS AGENCIAS CITA
* DISTRIBUCION Y RETIROS A DOMICILIO *
TELEFAX: 203 67 51

cil y de alto riesgo. Fuerzas especiales reconocieron la isla para determinar las posiciones de las tropas argentinas e identificar los puntos más adecuados para realizar el desembarco.

No obstante la actividad diplomática continuaba; el gobierno peruano y el secretario general de la Organización de las Naciones Unidas Javier Pérez de Cuéllar intentaban convencer a Argentina de que retomara las conversaciones. Una vez más, el gobierno argentino se negó a una retirada militar si no se le garantizaba que las negociaciones terminarían en una transmisión de soberanía. El 21 de mayo, unos días después de que concluyeran los esfuerzos de la ONU, sin que se produjera ningún avance, las tropas británicas desembarcaron en San Carlos. El desembarco se llevó a cabo con éxito, pero durante los días siguientes no cesaron los ataques aéreos contra los buques británi-

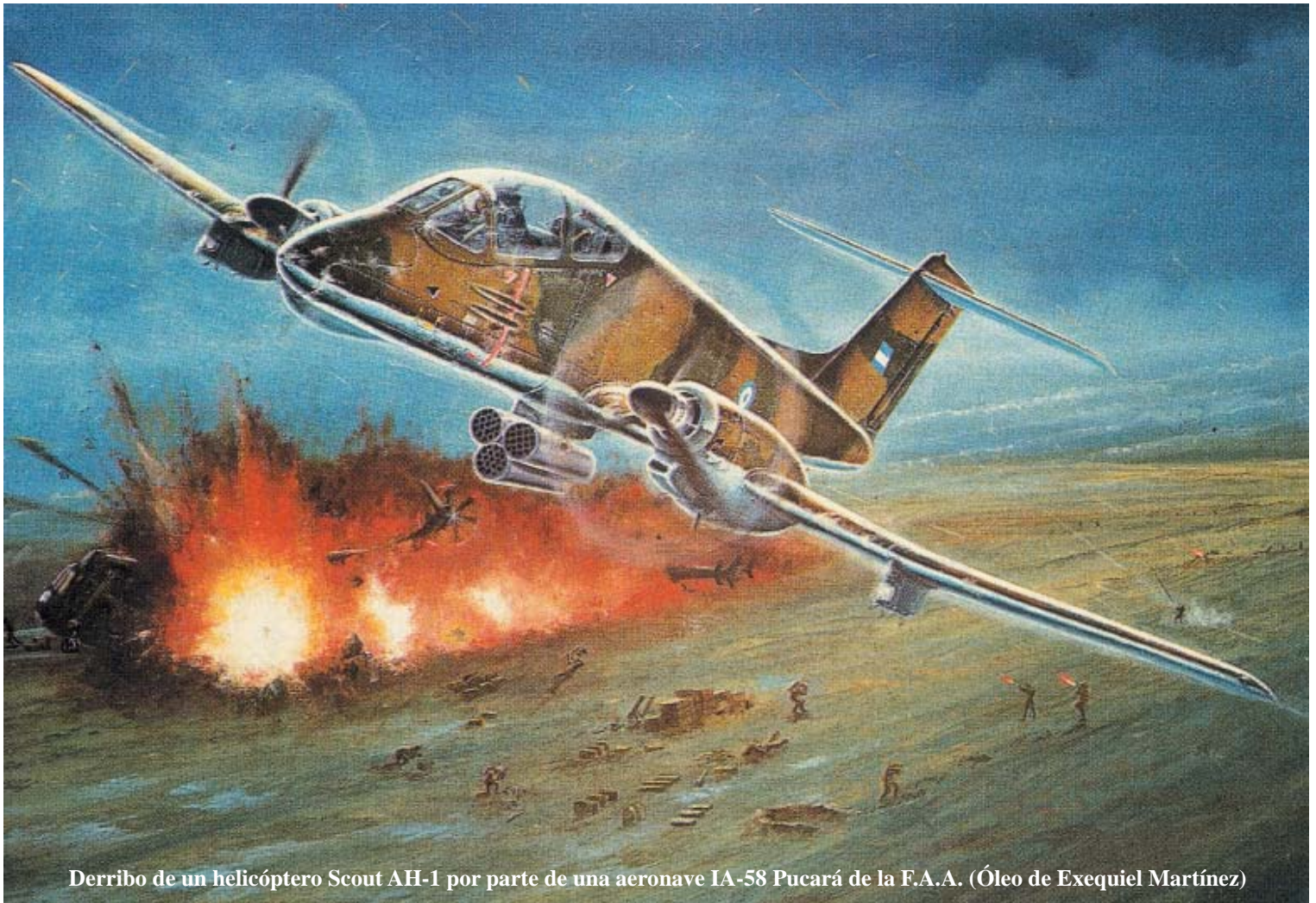
cos que trataban de desembarcar suministros en tierra. Fueron hundidos tres buques de guerra y un mercante, el Atlantic Conveyor. varios helicópteros se perdieron y numerosos aviones argentinos fueron derribados, pero pese a ello no dejaron de bombardear las posiciones británicas.

EL PUCARÁ EN LA GUERRA

El 10 de Abril fueron desplegados aviones Pucará en la BAM Santa Cruz, y desde ese día efectuaron misiones de exploración y reconocimiento, de varias horas de duración, 200 millas mar adentro. "Barrían" toda la zona al noroeste de Malvinas sin apoyo de cualquier otro sistema para la navegación, con dos coheteras LAU por plano, dos cañones y cuatro ametralladoras y en la estación central un tanque de 1000 litros que permitía más de cuatro horas de autonomía, a velocidad de crucero.

Esas operaciones de exploración sobre el mar eran muy riesgosas, si ingresaban en el área de operación de buques enemigos, quedaban expuestos a sus misiles Sea Dart de largo alcance, mucho antes de que los pudieran avistar, porque el Pucará no tenía ningún tipo de radar. Las posibilidades de rescate, en el caso de una eyección sobre el mar, se limitaban a que alguno de los numerales pudiera transmitir la posición de la eyección, y que, más tarde, alguno de los pesqueros que estaban en la zona pudiera acudir en ayuda. Tenían solamente chalecos salvavidas y el bote salvavidas incorporado al equipo de supervivencia del asiento eyectable.

En una escuadrilla, el 14 de Mayo para efectuar el cruce, el guía fue un Mitsubishi biturbohélice civil del Escuadrón Fénix para apoyo en la navegación. Cruzar a las islas implicaba que a mitad de camino debían adoptar cotas bajas de vuelo para evi-



Derribo de un helicóptero Scout AH-1 por parte de una aeronave IA-58 Pucará de la F.A.A. (Óleo de Exequiel Martínez)

tar ser detectados por los radares enemigos. Descendieron a 150 metros y a los tres cuartos de la navegación volaban entre 10 y 15 metros sobre el mar. Diez minutos antes de avistar las islas el guía dejó la formación y regresó continuando la navegación, y poco después llegaron al suroeste de la Gran Malvina. Tomaron contacto radial con el Control de la BAM Malvinas en Puerto Argentino y finalmente entraron a la BAM Cóndor en Darwin a última hora de la tarde. Con estos aviones se reponía el material perdido el día anterior en la Isla de Borbón.

El peor enemigo del Pucará era el avión británico Sea Harrier. El otro enemigo era el Blowpipe, un misil antiaéreo portátil de infantería. El tercer enemigo era el fuego de tropas de infantería, es decir el fuego de barrera creado por los disparos reunidos de sus armas livianas.

El Escuadrón de Pucará tuvo un honroso desempeño en la guerra operando desde pistas precarias, bajo fuego aéreo y naval y en condiciones meteorológicas adversas, realizó decenas de misiones de reconocimiento armado, contra la infantería y los helicópteros enemigos. Proporcionaron apoyo cercano a las tropas terrestres mediante ataques y bombardeos ligeros, atacando también los desembarcos británicos en las islas y cuidando las costas.

El G3, Grupo Técnico, efectuó un excelente trabajo. Estaban presentes cuando aterrizaron los aviones, y cuando había alerta roja, no los abandonaban.

El 26 de Mayo algunos partieron hacia Puerto Argentino. Los miembros de la Fuerza Aérea que quedaron en la Base Cóndor resistieron heroicamente el ataque de las tropas británicas. El 12 de Junio, Cerca del cerro Dos Hermanas se libraba un combate nocturno de gran magnitud; el cielo estaba iluminado por bengalas trazantes y explosiones de todo tipo. Al-

gunos aguardaban el avión de evacuación en la oscuridad y el C-130 aterrizaba sin luces.

ÚLTIMOS COMBATES

El principal combate en tierra, después del desembarco, se produjo el 28 de mayo, cuando un contingente británico formado por 600 hombres derrotó a una guarnición argentina mayor en número en Goose Green (en Malvina del Sur), tras un duro enfrentamiento. Los británicos avanzaron hacia la principal guarnición argentina que estaba situada en la capital, Puerto Argentino (Puerto Stanley), y el 8 de junio se produjo su mayor desastre, cuando el buque de transporte Sir Galahad fue destruido por aviones argentinos en Port Fitzroy. Poco a poco, mediante ataques combina-

dos de artillería e infantería para acabar con la intermitente resistencia argentina, los británicos tomaron las tierras altas que rodean Puerto Argentino (Puerto Stanley). El 14 de junio, la guarnición argentina, a las órdenes del general Menéndez, se rindió.

La Junta Militar que controlaba el poder en Argentina dimitió poco después de la derrota. Las islas fueron fortificadas por los británicos, manteniendo su carácter de colonia, aunque a sus habitantes se les concedió la plena ciudadanía británica.

Nota: Los datos para la confección de este artículo fueron extraídos de la "Enciclopedia Encarta" y las revistas "Aero Espacio" y "Fuerza Aérea".

Cad 1° Daniel Silvera.



**IA-58 Pucará perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina
(Foto extraída de "75° Aniversario de la F.A.A.")**



Cooperativa de las FF.AA. al servicio de la FAMILIA

EN COFA'S TIENE A SU DISPOSICIÓN

- Salón Privado para reuniones (hasta 50 personas).
- Envíos a domicilio.
- **Servicio de Gestoría, Beneficiarse con:**
 - * 20% de descuento sobre su Póliza del BSE (VEHÍCULOS)
 - * 10% de descuento sobre su Póliza del BSE (CASA HABITACIÓN)
- Servicio parcial de salud a través de Medi Cofo's.

PLANES DE VENTA:

- **Descuentos contados:** Supermercado del 3% al 7%, Secciones varias y Plaza de Comidas: del 7% al 10%.
- **Plan Pagos en Cooperativa sin recargo**
- **Créditos** (a descontar del sueldo)
- **Plan pago exclusivo para socios: COFA'S CARD**

CASA CENTRAL: Colonia y Acevedo Díaz - Tel: 409 6421* - Fax: 400 1467 Internet: www.multi.com.uy/cofas - E-mail: cofas@adinet.com.uy

Cuerpo de Alumnos



**Cadetes de
Tercer Año
*"Antares 99"***



De izq. a der.: C. Falero, I. Matonti, M. García, J. Álvarez,
M. Elduayen, H. Cigarán, W. Guedes, M. Diana, R. Bruno,
S. Morales, M. Sabbatelle, J. Silveira, J. Peralta, J. Lima.



**Cadetes de
Primer Año
*"Horus 2001"***



De izq. a der.: A. Lantes, V. Muñoz, Ñ. Graña, J. Areosa, M. Mazzoli, P. Nogueira,
D. García, L. Varela, D. Silvera, F. Ruíz, F. Rodríguez, W. Paz, M. Averó,
A. Graña, G. Ciarán, E. González, M. Baliero, R. Rodríguez, E. Lepere, A. Gestido,
M. Larrosa, M. Chávez, B. Nuñez, J. Pedezert.



Cadetes de Segundo Año *"Ícaros 2000"*

De izq. a der.: W. Veistaras, C. Rodríguez, D. Lezcano, D. Silveira, S. Hernández,
A. Curbelo, L. Salvini, D. Laudicio, L. Bentancur, L. Fuentes, G. González, D. Leal,
L. Díaz, J. Orrego, A. Oliva, S. Cor, J. Castiella, D. Fernández, F. Galván,
S. Ferrero, P. Lima, G. Picos, E. Carrero, H. Cabrera, F. Miguel, N. Fernández,
J. Thevenet, C. Segovia, N. Bonifacino, L. de Souza.



Aspirantes *"Sirios 2002"*

De izq. a der.: C. Clavijo, F. Ciarán, E. Poisó, R. Oliva, Vendrell, A. Vignoli, F. de
Reboledo, A. Ruggiero, L. Rodríguez, R. Epifanio, M. Campos, M. Santini,
J. Rodríguez, A. Vilches, F. Corbo, J. Martirena, H. de León, C. Sánchez, M. Lotito,
M. Estévez, H. Sosa, L. Antonini.

Concurso Revista Alas

"La Obra del Cielo"

Por el Cad. 2º Líber Bentancur

En la tierra, los hombres dejan grabada su historia en huellas que el tiempo es incapaz de borrar. Dejan sombras que luego se hacen luces, que destellan al final del camino. Que más tarde, son norte y guía de los héroes que llevan legiones de seres a la más eterna de las glorias. Son los mismos que dejan un recuerdo mudo, sigiloso, y audaz. Que empuñaron la historia en sables, llevando gritos de libertad a los sordos oídos de los tiranos.

En el cielo, las leyes son escritas en otro idioma, ajeno a las almas de simples mortales. En el cielo la ley es mezcla de almas y espíritus, guiados por una danza de dioses que nos hacen ajenos a lo terrenal. Las leyes las escribe el tiempo. El hombre trata de interpretar la danza. Trata de entender el lenguaje, de ser parte de las entrañas del cielo. De hacer gloria eterna. A la mirada atenta, imitamos el vuelo, nos hacemos aves, y desafiamos las leyes. Dejamos de ser cuerpos y nos hacemos almas. Nuestra sangre es viento, nuestra mente es inmensidad en la bóveda de celeste piel.

En el cielo somos pasión, somos un rayo más de los cientos de destellos del todopoderoso rey. Somos dimensión de historia y presente.

Cabalgamos como potros en un corral de inmensa razón, nos dejamos llevar a las alturas más incalculables de nuestras ansias de libertad.

Hacemos diferencia con la tierra. Nos hacemos devotos del enorme templo de su majestad el sol. Atrevidos nos escapamos y dejamos vidas pacientes que esperan su turno para conquistar lo que hasta un tiempo fue inconquistable. Nos hacemos guerreros en duelo fiel con la máquina tan perfecta como inútil sin su hombre que la domine.

Seguimos estelas de intrépidos, que quedan marcadas en las alturas como huellas en la arena. Nos posamos en la palma de la mano del grandioso universo, tomamos pluma y con tinta de nuestra propia vida, nos atrevemos a filtrarnos en páginas de historias que las narra el tiempo. Así es la vida en el cielo. Los hombres de aire empuñan la máquina que los hace eternos. Que los hace inmortales a los pasos inevitables de soles y lunas por la gran esfera celeste.

Inclinados en reverencia, alzamos la mirada a lo infinito implorando la victoria de nuestra hazaña.

Somos nobles caballeros, aceptamos al cielo como la cuna de nuestra existencia.

Nace la fe del hombre pájaro, en gratitud por la vida.

En el gran escenario de la tierra, surge una estirpe de gloriosa misión.

¡Conquista hombre pájaro! El grandioso corazón.

Sabia madre de esta tierra,

Que nos brinda del espacio lo mejor.

¡Queda hecha así tu obra, grandioso el Aviador!

Esta obra es la del cielo,

Que cosechas con valor.

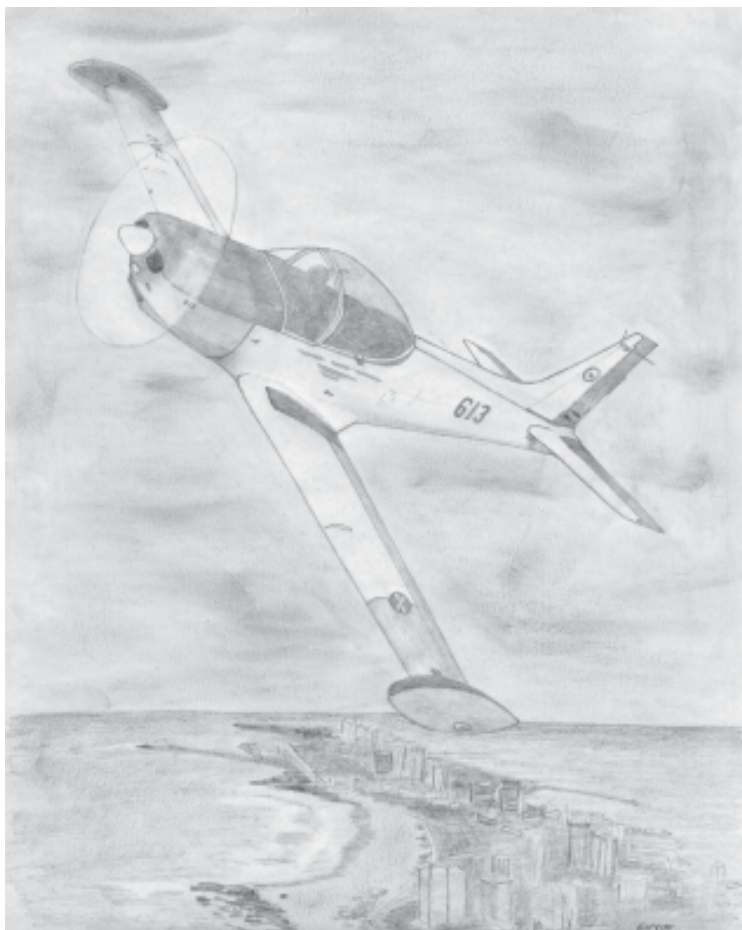
Fotografía



"Escuadrilla AIRON"

Por el Cap. (Av.) Leonardo Cortés

Dibujo



"Sin fronteras"

Por el Cad. 2º Diego Laudicio



"El Polikarpov"

Por el Cad. 1º Ñancay Graña

Segundos Premios

Fotografía



Cad. 2º Diego Laudicio

Dibujo



Cad. 1º Washington Paz

Plástica



Cad. 2º Diego Laudicio

Un Hércules en los cielos

Los 10 años del C-130 en Uruguay



El 22 de mayo de 1992, con la llegada del primer Hércules C-130, FAU 591 traído por una tripulación norteamericana, se inicia una nueva época en el transporte aéreo militar de nuestro País y, paralelamente, nuestra Fuerza Aérea ingresa a un nuevo escalón tecnológico práctico, al disponer de un avión de avanzadas características operativas y técnicas.

Luego, el 3 de agosto de 1992 llega a nuestro país la segunda aeronave, el FAU 592, trasladado por una tripulación uruguaya, desde su base en los Estados Unidos.

A partir de ese momento y contando con las dos máquinas operativas, se concreta la preparación y entrenamiento del personal de todos los escalones, en el proceso de adaptación y dominio del nuevo equipo cumpliendo el programa en los plazos previstos.

En los diez años transcurridos desde que llegaron, han acumulado aproximadamente 5.500 horas voladas, en las más diversas misiones, en casi todos los climas y todo

tipo de condiciones meteorológicas.

Los colores patrios en las alas de los Hércules C-130, lucieron en los cielos de cuatro continentes, portadores del mensaje solidario del pueblo uruguayo, nuestra gente.

ALGUNAS MISIONES DESTACABLES

1992 - Camboya visita de los Comandantes en Jefe del Ejército y la Fuerza Aérea al contingente uruguayo, cumpliendo misiones de paz encomendadas por la Organización de las Naciones Unidas.

1994 - Cruzando el continente africano se lleva ayuda humanitaria de nuestra gente para el pueblo de Ruanda, siguiendo luego a Mozambique en apoyo al contingente uruguayo que actuaba allí en otra ejemplar misión de paz.

1997 - En ocasión de severas inundacio-

nes, se transporta en varios vuelos materiales de apoyo a las poblaciones de Artigas y Salto.

1998 - Año en el que se llevan a cabo vuelos de muy especiales características, con motivo del viaje del Sr. Presidente Dr. Julio María Sanguinetti a las Repúblicas de Colombia, Panamá y Costa Rica.

Luego, nuevo cruce del Atlántico, continente europeo y cruce del Mediterráneo, en ocasión de la visita oficial del Sr. Presidente Dr. Julio María Sanguinetti al Estado de Israel y la República de Egipto.

Posteriormente, vuelo al mar Caribe al registrarse el viaje oficial del Sr. Presidente Dr. Julio María Sanguinetti a la República de Cuba.

Noviembre 1998 - Transporte de ayuda humanitaria y plantas potabilizadoras de agua a Centro América con motivo del huracán Mitch.



Tripulación del Hércules junto al Tte. Gral (Av.) Miguel Suñol (F) Ex-Comandante en Jefe de la F.A.U.

En febrero 1999 - Histórico vuelo a Colombia en apoyo al pueblo hermano luego de sufrir la devastadora acción del terremoto de Armenia. En esta oportunidad no solo se llevaron 13 toneladas de ayuda humanitaria donada por nuestro pueblo, sino que se realizó un puente aéreo entre Bogotá y la asolada ciudad, transportando un total de 130 toneladas, 300 pasajeros y unas 30 evacuaciones médicas.

En Diciembre de 1999 y también en Enero de 2000 nuevamente las alas de la Patria en el transporte de ayuda humanitaria. En esta oportunidad a la república de Venezuela, con motivo de las inundaciones que provocaran terribles desmoronamientos.

Estas misiones de ayuda humanitaria cumplidas por la Fuerza Aérea Uruguaya demostraron la capacidad y profesionalismo de la Institución poniendo una vez más de manifiesto el alto y tradicional sentido de solidaridad de nuestro País.

Por tal motivo todas las Fuerzas Aéreas de América expresaron oficialmente su reconocimiento y en prueba de ello la Brigada Aérea I, recibió una condecoración de parte del SICOFAA (Sistema de Cooperación entre Fuerzas Aéreas de América.).

Año 2000 - Nuestro país es víctima del azote de la fiebre de aftosa. Los Hércules C-130 de la FAU vuelan en apoyo a la ciudad de Artigas. Al implementarse una zona de exclusión por la que nada podía ingresar o salir, se realizaron varios vuelos a los efectos de abastecer las necesidades básicas de la población.

Año 2001 - Al servicio de los más altos intereses de nuestro País y su producción vital, se efectúan vuelos de transporte de vacunas contra la fiebre aftosa. Desde Brasil, Paraguay y Colombia los C-130 trajeron a nuestro país 20.000.000 de dosis de vacunas. Ello significó un gran esfuerzo de las tripulaciones y el personal de mantenimiento. Al iniciarse los vuelos y en razón de la premura con que se necesitaban las vacunas, en determinados períodos llegaron a estar los 2 aviones volando simultáneamente, mientras que una tripulación permanecía en espera para salir nuevamente cuando llegara el primero.

CAMPAÑA ANTÁRTICA

Desde el mes de diciembre del año 1992, el abastecimiento de la Base

Científica Antártica Artigas se realiza con el C-130. Su operatividad y capacidad han permitido que se pudiera el transporte de un helicóptero Bell 212, que en todas las ocasiones ha desarrollado una encomiable actividad, incluso en apoyo de bases de países amigos.

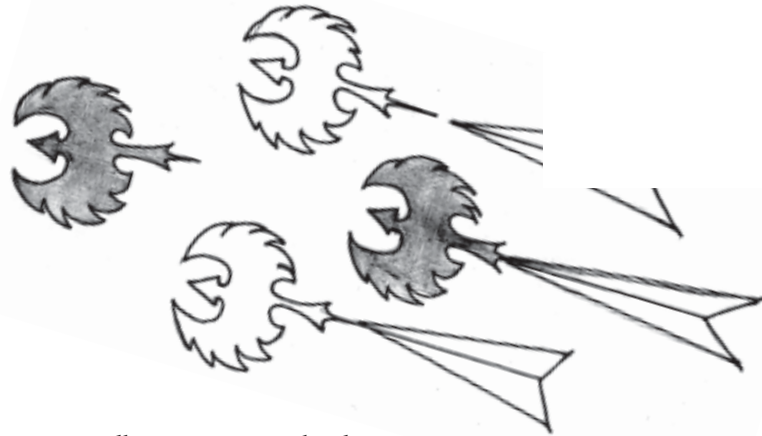
La adecuada preparación de máquinas y personal en el dominio del equipo de vuelo, pudo concretar en Agosto de 1999 primera operación en invierno en el continente helado, llevándose a cabo en varias oportunidades y con total éxito. Ello a su vez, ha posibilitado el desarrollo de otros emprendimientos científicos liderados por el Instituto Antártico, cuyos frutos nuestro País ha comenzado a cosechar.

Cap. (Nav.) Marcelo Boggiani.



Cabina del Hércules C-130 B

Pájaros Verdes



Julián, tenía apenas 5 años cuando por primera vez, había visto rugir como leones a unos pájaros verdes que aquel mediodía de mayo surcaron el cielo pedrense. Porque así los había llamado, “pájaros verdes”, mientras corría asustado llamando a su abuela.

- No son “pájaros verdes” – le dijo. Son aviones militares que hoy de tarde desfilarán por el cielo.

Julián no había entendido mucho, él sólo sabía que aquellos “pájaros verdes” volaban muy juntos y que al verlos, sintió algo así como una mezcla de miedo y curiosidad. Esa tarde había quedado como hipnotizado mirando el cielo, esperando que aquel fenómeno volviera a aparecer, aquel fenómeno que empezaba como con un rugir de leones y que más tarde, traería a aquellos pájaros de acero en una formación tan perfecta como impenetrable.

Parecía ser una tarde como cualquiera, Julián jugaba, y a su vez esperaba, atento e impaciente, por si otra vez, esa tarde de frío entibiada por el sol, fuera interrumpida por atípicos “pájaros verdes”. Pero esta vez, estaba decidido a quedarse afuera, se armaría de coraje, y sin correr para buscar a su abuela, se quedaría sólo bajo el mismo cielo, para verlos pasar, para verlos rugir.

Esa misma tarde, ya rumbo hacia la plaza, Julián



trataba de entender porque tanto alboroto, su abuela buscando un lugar que los dejara en primera fila, bien junto al cordón de la avenida, la gente iba y venía, alguna parecía indiferente de lo que iría a ocurrir, otra sin embargo estaban muy atentas.

Julián sólo preguntaba, su corta edad no le daba para otra cosa, era un mar de interrogantes, no entendía mucho, él solo sabía que todo estaba lleno de banderas, que era fecha patria, y que desde un punto de la avenida, aquella parecía un camino lleno de hormigas.

De repente toda aquella fiesta había comenzado, música de bandas rompían el murmullo de la gente, que a su vez, esta era interrumpida por el aplauso que nacía de un público un tanto impaciente.

Desde aquel lugar de la plaza, donde se encontraba con su abuela, comenzó a ser testigo de lo que estaba ocurriendo, un río de gorras blancas que desfilaban a un compás muy coordinado se apoderaban de la calle como sin haber pedido permiso. Julián miraba, serio, atento, veía que algunas personas señalaban hacia aquellas formaciones como queriendo decir algo, como si conocieran a alguien. No sabía de donde venían, surgían de la nada, pero en realidad era emocionante.

Entre tanto ruido y jolgorio, algo se empezaba a hacer familiar, a lo lejos veía pájaros, pájaros que volaban muy juntos, en un vuelo que se le hacía muy familiar. Cuando bajó la mirada, trató de avisarle a su abuela de aquellos pájaros, eran los mismos que había visto cuando estaba jugando en el patio, pero era imposible, el ruido era muy fuerte como para que su diminuta voz pudiera ser escuchada.

Todo era muy sincronizado, pasaban unos y venían otros, hasta que un grupo de jóvenes de pecheras un tanto más claras que el resto de su uniforme, hicieron sentir su paso, que muy cuidadosamente lo dejaron mudo, porque sin saberlo, al igual que Julián, se vieron ensordecidos por el “rugir” de los motores de aquellos aviones, que lo habían dejado sin habla, con sus ojos bien abiertos.

-¿Viste? Ahí están tus pájaros verdes- le dijo

su abuela mientras sonreía.

Él sólo los vio alejarse, al igual que a aquella formación de gorras blancas y pecheras más claras que el resto de su uniforme. Se había percatado de que aquel estruendo ya no lo había asustado, de que su sonido era algo así como fascinante, como inexplicable.

Aquellos aviones, se iban alejando, era muy difícil poder distinguirlos entre los últimos rayos de sol y que a su vez se iban escondiendo de apoco entre las nubes.

Julián había quedado sin palabras, entre tanta gente y tanto ruido, había podido estar, a pesar de la distancia, tan cerca de sus “pájaros verdes”, solo le bastó con mirarlos, con esos ojos grandes que reflejaban un alma inquieta, que lo hicieron estar tan cerca de ellos, entre ese rugir de leones. Regresaba contento, no había sido un día como cualquiera, entre manzanas acarameladas y banderitas de nylon había conocido lo que era un desfile, gorras blancas, y aviones que rugen.

- ¿Y cuándo van a pasar de vuelta?

- El año que viene quizás.

- ¿Y los vamos a venir a ver?

- Claro que sí, ellos siempre están, surcan todo el cielo del Uruguay.

Julián seguía sin entender mucho, tal vez aún no era tiempo de saber que eran realmente esos “pájaros verdes”, pero sí había despertado un sentimiento tan grande como profundo.

Esa tarde, de la mano de su abuela, siguió en su mar de preguntas, o más bien en su cielo de preguntas, porque de ahí en más, solo soñó con estar volando junto a sus “pájaros verdes” en esa perfecta e impenetrable formación.

Dedicado a quienes de alguna manera, nos han acompañado en este inmenso camino lleno de sueños a punto de despegar...

Cad. 2° Líber Bentancur.

El álbum de mi Padre:



Dedicado a: "El Polenta", "Clinudo", "Comandante", "Cnel. Méndez" ... o simplemente, a "Pa" y "Tata".

Y pensando en todos aquellos que hoy tienen la hermosa oportunidad de abrazar a sus padres....

Mi padre era un soñador. Uno de esos afortunados que persiguen su vocación y tienen la suerte de atraparla.

Entre los miles de recuerdos que hoy asaltan el álbum fotográfico de mi mente, y como una suerte de consuelo por nuestra momentánea separación, vienen los de aviones. Esos vuelos en los mimados "Fokker" y "Fairchild", en los que muchas veces salté por los pasillos junto a mi hermana y otros hijos orgullosos, asaltando la cabina de mates tranquilos y botones impactantes. Vuelos que culminaban con un premio de aplausos para esmerados aterrizajes, que en el caso de mi padre, sabían ser de algodón.

También aparecen las fotos de los pioneros vuelos antárticos, de donde traía el hielo que hacía ruidito en el oído; las fotos de pingüinos; las piedras con pelos verdes, y mil experiencias congeladas por la nieve.

Y el regreso ... ese regreso demorado, que traía un avión leal, cansado y lleno de nanas que sin quererlo, ponía de manifiesto la eterna convicción de mi padre y de muchos otros agradecidos, de que "Tata Dios es de la Fuerza Aérea".

Dando vuelta las hojas, también logro ver su pasado de Instructor en la E. M. A., que aunque me fuera contado, era fácil de imaginar al ver brillar la nostalgia en sus ojos y su boca convertirse en una fuente de

consejos para mi esposo. El mismo, actual Instructor, disfrutaba con mi padre de jugosas contadas sobre tirabuzones, "toneaus", "loopings", y otras tantas experiencias con alumnos, que hoy escucho clonarse en el eco del tiempo.

Por supuesto, también aparece en mi álbum la imagen de mi madre, que acunando mi llanto nocturno con gran paciencia y dulzura, trataba de que papá durmiera el sueño del Piloto.

En otras páginas que confunden al tiempo, surgen los recuerdos de cómo mi padre preparaba sus conferencias, sus clases a dar o recibir, y los siempre bienvenidos vuelos; esos que sumaron alrededor de 7.000 horas, fruto del desvelo indoloro del que hace lo que le gusta.

Recuerdo también sus desazones, esas que tocan el alma del Piloto cuando siente que la injusticia pisotea con descaro su desafiante carrera. Pero también recuerdo su alegría cuando el destino, arrepentido, le volvía a sonreír. Es así que formara parte del legendario Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), y atravesara mil campos de batalla, donde con gala lució esa inteligente y rara manía de decir lo que pensaba.

Entre sus conquistas, muchos logros consiguieron perdurar; mientras que otros tantos, fueron ahogados por la injusta desidia, quedaron perdidos en la ignorancia del tiempo.

Las medallas, placas, diplomas y reconocimientos que trascendieron fronteras, adornan mi álbum con orgullo, y recuerdan episodios de los cuales fui fan y testigo; como ser la condecoración "Orden de Mayo al Mérito Aeronáutico", que le fue-

ra otorgada en reconocimiento a su brillante labor como Agregado Aeronáutico en la República Argentina.

Y los amigos! ... como olvidarme de los muchos y verdaderos amigos a los que entregó su corazón y sus manos! Amigos que traspasaron los límites geográficos y que siendo o no militares, nunca tuvieron grados para él más que los de el respeto y la confianza. Amigos de los que no se desvanecen ni se transforman cuando se cambia el Cargo; de los que comparten tanto cenas lujosas, como mates y asados; y de los que ya veteranos, recuerdan junto a ti los buenos tiempos, entre risas e historias con alas que siempre me gustó escuchar. Hoy no tengo la dicha de que mi padre me abrace. Mi alma quedó rasgada con la impotencia del que observa perder lo más valioso. Pero en mi álbum de recuerdos, tengo el abrigo de admirar su uniformado valor; su alegría al disfrutar las cosas simples de la vida; y su forma de emocionarse, con incluso, una canción.

Sus consejos me siguen adonde quiera que voy; y muchas veces, cuando escucho desde lo alto el rugido de un avión, sé que es él: mi papá! que con piel de monovuelo, lentes "Rayban" y gran sonrisa, cruza el cielo libre y feliz, recordando con su vuelo a tratar de dar lo mejor de uno mismo en toda circunstancia, y a no renunciar a los sueños.

Y en su cartilla de vuelo lleva escritas, en letras doradas, las veraces palabras que alguien supo expresar: **"Los pilotos nunca mueren ... sólo vuelan más alto"**.

María Indira Mendez.



"Por siempre estarás conmigo"

*Héroe de sueños alados
que al comando de un avión
dibujabas con pasión,
hasta verlos realizados.*

*Espíritu de vuelo
que enfrentó las turbulencias
asombrando al mismo cielo,
con tesón e inteligencia.*

*Con tu escudo y espada
te vi pelear al dragón,
al que valiente enfrentabas,
envolviendo mi ilusión.*

*El día en que te fuiste,
los redobles saludaron;
y los aviones callaron,
por celos de un niño triste.*

*Hoy el ladero se perdió;
pero en su cruel ausencia,
la estela de su presencia,
hasta al aire conquistó.*

*Por tu esperanza, tu protección,
tus dichos locos y tu alegría;
Por tus consejos, y tus enojos,
cuando, a veces, no los seguía.*

*Por ver siempre lo bueno en mi;
y por cuidarme, aún de lejos.
Por ser en tus ojos niña,
y reflejarte en mi espejo.*

*Por tu sonrisa al reunir
a la familia, y a los amigos:
mil gracias te doy papá!
Por siempre estarás conmigo ...*

Por María Indira Mendez.



*SU MISION ES VOLAR.
LA NUESTRA ES BRINDARLE LOS
PROGRAMAS MAS EFICIENTES AL
MENOR COSTO EN CADA ETAPA DE
SU ENTRENAMIENTO*



AERMACCHI S.p.A. representado por DURANDAL LTD.

Luis de la Torre 1004 - 11.300 - Montevideo - Uruguay

Tel.: (598 2) 708 5575 / 709 7267 - Fax: (598 2) 708 3944

E-mail: maildurandal@yahoo.com

AERMACCHI

Cincuenta Aniversario del COL.MIL.AV.

En un momento un poco inesperado, surgió la invitación de un país amigo de conocer sus cielos, un territorio desconocido por nosotros.

Es así que el Brig. Gral. (Av.) Lázaro Bachechi y Sra., el Tte. Cnel. (Av.) Darwin Sota, el Tte. 1° (Av.) Álvaro Sosa, y la Bandera y Escolta de la Escuela Militar de Aeronáutica conformada por los Cbos. Hrios. H. Cigarán, R. Bruno, D. Brianthe, M. Sabbatelle y J. Lima y los Cads. 2° F. Galván y F. Miguel, fuimos a la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, con motivo del Cincuenta Aniversario del Colegio Militar de Aviación "Tte. Gral. Germán Busch".

Con dos paradas previas en Aeroparque y Córdoba, para buscar a nuestros camaradas de Argentina, llegamos la tarde del 30 de Junio al Aeropuerto El Trompillo en Santa Cruz, tras un atractivo vuelo por la Cordillera de los Andes en nuestro C-120 Brasilia tripulado por el Tte. Cnel. (Av.)

Hugo Dávila, el May. (Av.) José Roldán, el A.T. Ppal. Freddy Álvarez y el Sdo. Hugo Ocampo.

Apenas bajamos del avión, ya fuimos muy bien recibidos en Bolivia por el Sr. Embajador, el Sr. Cónsul y el Sr. Agregado Aeronáutico de nuestro país en esas tierras. Lo que más nos llamó la atención, y a su vez

nos agradó mucho, fue la presencia de camaradas de variados países. Tuvimos la oportunidad de hablar e intercambiar experiencias con Cadetes de Colombia, Venezuela, Perú, Argentina, Ecuador, Brasil y Paraguay, y por supuesto Bolivia, junto con sus variados uniformes. Detalle más, detalle menos, el Cadete es Cadete en todas partes del mundo.

Luego de conocer nuestros alojamientos y del ensayo de la ceremonia del día siguiente, concurrimos a una Serenata al COLMILAV en la Plaza de la Fuerza Aérea, con la participación de varios grupos típicos del lugar.

El día siguiente fue la Ceremonia y Desfile en conmemoración del Cincuenta Aniversario del Colegio, con la presencia del Sr.

Presidente de la República de Bolivia. Después del almuerzo de camaradería fuimos deleitados por la Escuadrilha da Fumaça de Brasil, que no fue acompañada por las mejores condiciones meteorológicas, pero muy impresionante de todos modos. Por la tarde recorrimos la base y conocimos muchos de los aviones de la Fuerza Aérea Boliviana y también a los T-27 Tucano de la Escuadrilha da Fumaça, con su nuevo diseño.

Nos pareció bueno destacar lo que presentamos en un paredón del Colegio donde lucían los escudos de las distintas Tandas, bajo la frase: "Los ideales son como las estrellas, nunca los alcanzamos pero como Aviadores siempre estamos cerca de ellos..."

En la noche concurrimos a una Acuarela Folklórica Boliviana, y también tuvimos la posibilidad de conocer la noche en Bolivia y sus atractivos en la calle Equipetrol, donde están la mayoría de las discotecas y restaurantes de Santa Cruz. Nos sentíamos como en casa al escuchar la música que está de moda en la noche boliviana, que



Nuestra delegación junto a los abanderados de países amigos.



Entrada al COL.MIL.AV.



Aeropuerto "El Trompillo"

son de grupos uruguayos.

El día previo a la partida fuimos de compras al centro de la ciudad, y por la tarde visitamos "Las Cabañas", un lugar próximo a Santa Cruz donde acostumbran a ir los fines de semana grupos de amigos a divertirse. No pudimos dejar pasar la oportunidad de experimentar la aventura y divertirnos en las por nosotros, desconocida flora boliviana.

El domingo 2 de Junio emprendimos nuestro viaje de regreso a

Carrasco, dejando atrás nuevos amigos y recuerdos que difícilmente se vayan a borrar de nuestras mentes.

Nuestros cordiales saludos a los camaradas de las Fuerzas Aéreas de Latinoamérica y nuestro agradecimiento a los Señores Oficiales y Caballeros Cadetes de la Fuerza Aérea Boliviana, que nos atendieron en forma espléndida durante todo el tiempo que estuvimos disfrutando sobre las tierras y cielos de la República de Bolivia.

Cbo. Hrio. Hebber Cigarán.



Cadetes de la E.M.A. divirtiéndose en "Las Cabañas"



KROSER
FERRETERIAS Y PINTURERIAS

Santo

Avda. Millán 2727 - TelFax: 203 4002*



ARPEC URUGUAY
FULL SERVICE

Accesorios para surtidores e instalaciones para combustibles.
 Telemedición electrónica de tanques VEEDER ROOT (USA).
 Controlador CEM 44 para surtidores GILBARCO y WAYNE. • Pintura general.
 Instalaciones eléctricas convencionales y antiexplosivas. • Leasing bancario.

Representante exclusivo de surtidores GILBARCO

Av. Gral. Flores 5075 - Telefax: (598 2) 211 8044*
E-mail: arpec@netgate.com.uy - Montevideo - Uruguay



¿Cuánto tiempo hace...?

Que no se ha visto obligado a realizar una Aproximación Circulando real? ¿Ha practicado una Aproximación Circulando en los últimos 6 meses? Probablemente no, ya que normalmente usted vuela aproximaciones directas a las diferentes pistas de los aeródromos en los cuales opera, sin necesidad de circular para aterrizar. Otra razón suele ser lo dificultoso que resulta obtener autorizaciones de ATC para realizar entrenamiento de éste tipo de aproximaciones, debido al flujo de tránsito hacia y desde los aeródromos tales como SUMU. En otros como SUDU y SULS quizás no sea tan difícil, pero no hace la diferencia ya que en su afán de volar la mayor cantidad de aproximaciones (en sus contadas misiones de entrenamiento) generalmente no incluye en su “calesita” a las Circulando”, ¿no es verdad? Pero el día en el cual sus destrezas y habilidades en la ejecución de una Aproximación Circulando sean puestas a prueba puede estar cerca y seguramente no va a dar previo aviso. Como integrante de una tripulación de vuelo, usted sabe que bajo ciertas condiciones meteorológicas adversas o falla de alguna ayuda electrónica a la navegación en tierra (NDB, VOR, etc), ésta maniobra puede llegar a ser la única alternativa para lograr un aterrizaje seguro en su aeródromo de destino. Ese no será el momento para ponerse a practicar, descubrir, planificar o improvisar la forma de volar esa maniobra. La Aproximación Circulando es por definición, una maniobra visual. Cuando la aproximación instrumental es completada, se usa para alinear el avión con la pista de aterrizaje.

Pero, ¿visual con referencia a qué? El AFM

11-217 (USAF) requiere que usted mantenga el “**Entorno del Aeródromo**” a la vista, el cual se define como: *pista/s, luces y marcas de pista/s, taxiways, hangares y otras construcciones asociadas con el aeródromo*. Una vez que usted determina que la base de la nubosidad (techo) y la visibilidad le permiten mantener el entorno del aeródromo a la vista, podrá continuar con la aproximación circulando.

Por otro lado, la OACI requiere que mantenga a la vista el “**Entorno de Pista**”, el cual se define como: *el umbral de pista (en la que planifica aterrizar), sistemas de luces de aproximación o cualquier otro tipo de ayuda visual identificable con la pista*. De lo anterior resulta que por OACI se requiere que tenga referencias más concretas de la pista a utilizar a la vista durante la maniobra. Esta pequeña y a la vez gran diferencia de conceptos, debe ser tenida en cuenta para ser incluida en la planificación de su misión.

Otra importante consideración, es la referente a la dirección de los virajes de la maniobra para circular y a la visibilidad; lo cual le va a permitir mantener a la vista o no la pista. Las instrucciones de TWR van a ser: Circule al Este (la dirección será dada con los rumbos cardinales con respecto al aeródromo o pista), para inicial o base derecha/izquierda de pista 24 por ejemplo. ¿Cómo realizará la aproximación frustrada si pierde las referencias exteriores? Recuerde que la Ley de Murphy establece que cuando se vea obligado a volar una aproximación circulando real, la visibilidad y el techo van a estar en los mínimos. Por lo tanto: prepárese y planifique con tiempo en tierra.

Luego de maniobrar exitosamente, existe aún una decisión fundamental por tomar: ¿cuándo usted puede abandonar la MDA (altitud mínima de descenso) para aterrizar su avión? El AFM 11-217 (USAF) establece que no descienda por debajo de la MDA de la aproximación circulando hasta que: “el avión se encuentre en posición de realizar un aterrizaje normal”.

La OACI establece que no debe descender por debajo de la MDA hasta que:

1. Referencias visuales hayan sido establecidas y puedan mantenerse.
2. El Piloto tenga la cabecera de pista a su frente.
3. La separación con los obstáculos pueda ser mantenida y el avión se encuentre en posición para realizar el aterrizaje.

De lo anterior se desprende que la OACI es muy específica con respecto a que el Piloto debe tener visible la cabecera de pista (en la que pretende aterrizar, por supuesto) antes de abandonar la MDA. Tenga presente que luego que abandonó la MDA, tanto para OACI como USAF, el espacio aéreo protegido de obstáculos, quedó a su espalda, y ahora tendrá que continuar visual entre los posibles obstáculos que queden entre su avión y la pista. Repase los diagramas de aeródromo en detalle, ¿cuándo fue la última vez que analizó y estudió uno en tierra?

Por lo general, como usted se encuentra familiarizado con los aeródromos en dónde vuela, los deja de lado. Planifique debidamente, tómese sus tiempos para analizar toda la información y publicaciones aeronáuticas y así evitará llevarse una sorpresa innecesaria cuando se encuentre volando en condiciones reales y bajo presión; como puede ser

AIRCRAFT CATEGORY	OBSTRUCTION CLEARANCE RADIUS
A	1.3 NM
B	1.5 NM
C	1.7 NM
D	2.3 NM
E	4.5 NM

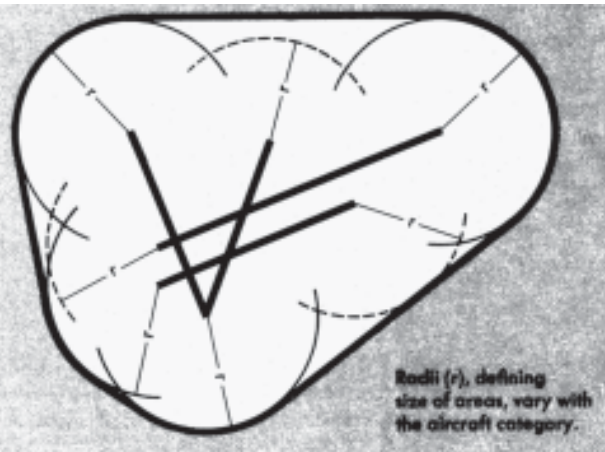


Figura 1

por ejemplo: volando nocturno, tratando de mantener la MDA (cerca del terreno), haciendo los chequeos previos al aterrizaje, configurando el avión, hablando por radio, en condiciones marginales de meteo, sin contar que venga con algún tipo de falla o poco combustible, o probablemente : que hayan pasado más de 6 meses desde su última práctica de una maniobra de éste tipo (en VMC, por supuesto).

La figura 1 muestra el área (determinada por radios con respecto a las cabeceras de pista) de la aproximación circulando del AFM 11-217. Tanto los diseñadores de procedimientos instrumentales de la FAA y del DOD (Departamento de Defensa) utilizan criterios de separación de obstáculos de acuerdo a la categoría de las aeronaves. Lo mismo ocurre con OACI (figura 2) y los diseñadores de las autoridades aeronáuticas locales de cada país. Comparando una y otra (y sin entrar en mayores detalles) se puede llegar a la conclusión y recomendación de que vuele y

planifique sus maniobras circulando en base a las distancias de la figura 1, ya que nunca va a ser un área mayor que la de OACI, con lo que usted se estará tomando un margen de seguridad a su favor. También tenga en cuenta un detalle fundamental en nuestras latitudes: que no sabe quién fue el “iluminado” que diseñó sobre su escritorio, las aproximaciones instrumentales que va a volar.

Por tanto: ¿cuáles son las recomendaciones a tener en cuenta para realizar ésta maniobra de una forma más segura?

1. Mantenga el Entorno de Pista (OACI) a la vista durante toda la maniobra. Y si por alguna razón pierde las referencias, inicie de inmediato la aproximación frustrada. Si va solo en su avión, va a tener que realizar un control cruzado ágil y efectivo entre los instrumentos de cabina y las referencias exteriores. Volando en una cabina con 2 tripulantes, se deberá tener establecido quién vuela la maniobra y quién deberá mantener

el control exclusivo de las indicaciones de los instrumentos de cabina. De éste modo logrará evitar un fenómeno muy hablado hoy en día en el ambiente aeronáutico: Vuelo Controlado Hacia el Terreno (cuya sigla es en inglés CFIT).

2. No descienda de la MDA de la Aproximación Circulando hasta que se encuentre con la cabecera de pista frente a usted. Recuerde que la MDA que va a luchar por mantener durante la maniobra es inferior a la altitud con la que se vuelan los circuitos de tránsito visuales, con lo que las referencias son otras, pudiéndolo inducir a iniciar el descenso antes de tiempo y en el lugar equivocado.

3. Utilice si hay disponibles PAPIS, VASIS para lograr establecer un cambio de cabeceo que le permita mantener un régimen de descenso controlado hacia la pista. Tenga presentes las ilusiones visuales que pueden ocurrir debido a operar en aeródromos con diferentes anchos de pistas, pendientes positivas o negativas de pistas, etc. No se apresure a bajar todo flaps, cortar toda la potencia y bajar la nariz del avión (muy frecuentemente visto), de hacer esto, lo más probable es que corte el pasto de la zona regularizada.

4. Vuele dentro del área de protección de la figura 1, aunque el área de protección de OACI sea mayor. Recuerde las áreas en base a la categoría del avión. Si debe volar a una velocidad superior y queda próximo o en la categoría superior, recuerde que su MDA de circular va a variar seguramente, al igual que la visibilidad requerida.

5. Repase las diferentes técnicas existentes para volar ésta maniobra propiamente dicha, con el solo fin de alinear su avión con la pista en la que pretende aterrizar.

Cap. (Av.) Leonardo Cortés.

Aeronaves de Categoría E

$\bar{R} = 13,00 \text{ km } \text{ ó } 6,94 \text{ NM}$
[a 600 m (2 000 ft) MSL]

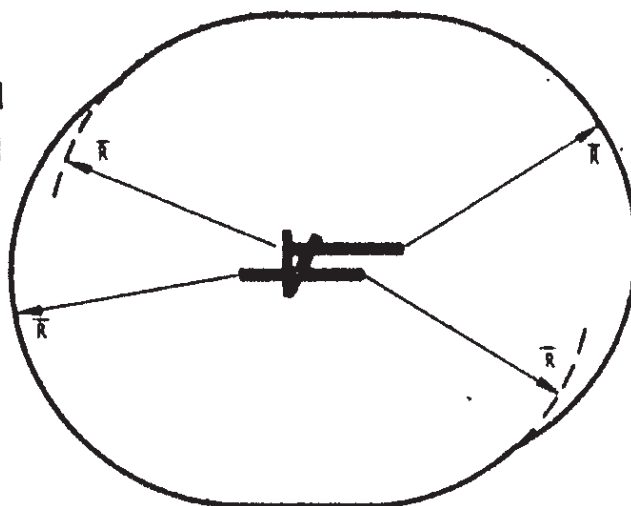


Figura 2

Nota:

• La bibliografía que avala la información contenida en éste artículo procede de la Escuela Avanzada de Vuelo por Instrumentos de la USAF, al igual que del AFM 11-217 (vol. I) y del Documento N 8168 (vol. II) de la OACI.

A 25 años de su arribo

En los cielos de la primavera del '76, que como siempre resultaba por momentos inclemente y en otros generosa, se produjo un súbito cambio, nada podía ser indiferente a la llegada de un nuevo guerrero.

Este recién llegado, era la nueva plataforma de combate adquirida por la Fuerza Aérea Uruguaya un Cessna A37-B Dragonfly.

Un birreactor biplaza de ala baja, de origen Norteamericano desarrollado para el combate aire-tierra. Con capacidad de armamento y performance propias a las de un avión de Ataque, el A37-B, fue llamado a cubrir las filas del Escuadrón Aéreo N°2 (Caza), el que contaba con 25 Años de presencia en nuestra Fuerza y que se disponía a dar un nuevo y decidido paso hacía la era del motor a reacción.

El 31 de octubre de 2001 se concretó el vigésimo quinto aniversario del arribo de los primeros A-37B Dragonfly a los cielos Uruguayos. Este aniversario marca el inicio de un camino colmado de retos y de sacrificios en pos de cumplir la misión fundamental de la Fuerza Aérea Uruguaya. Con base en el Escuadrón Aéreo N°2 (Caza) y con total de 14 aparatos en estos

25 años la flota de A-37 B Dragonfly han completado más de 27.000 horas de vuelo. No es necesario resaltar las virtudes de una plataforma de combate, que por sobre todas las cosas ha sido noble en su función, permitiendo que el Escuadrón Aéreo N°2 (Caza) desplegara sus alas en cada rincón de la Nación. Pero esas virtudes se elevan aún más cuando perduran intactas en el tiempo, que es siempre el infalible enemigo.

No se arriba a esta clase de destino simplemente observando el paso del tiempo y esperando las consecuencias del mismo, de esto son testigos y protagonistas las tripulaciones y personal que los han mantenido en orden de vuelo a través de estas dos décadas y media, conservando en todo momento la operatividad y la seguridad, premisas básicas de la Fuerza Aérea toda, pero que sin duda en la flota de A-37 B Dragonfly y en el Escuadrón Aéreo N°2 (Caza), han encontrado un eco propio, marcando la actividad de vuelo con un palpitar personal.



El Cessna A-37 posando junto a su armamento

Escuadrón luce. Para ellos nada es más expresivo, que el instante posterior al ensordecedor estruendo que se sucede tras la pasada de una escuadrilla de A-37B, donde surge majestuoso un mudo momento que a la manera de proclama se impone ante cualquier actitud, y que lleva en su seno la soberanía de nuestra Patria.

Este grito salvaje proveniente de los escapes de sus motores en pleno esfuerzo encuentra nido en los corazones de aquellos que, vibran con cada latido de la aviación de combate.

Esta inyección de vitalidad, nos da la razón de ser y hace herederos de esta historia a aquellos que de esta forma lo viven. Los 25 años transcurridos han dotado a los pilotos de A37-B de una experiencia surtida que se ve solo empañada al estancamiento tecnológico, ante una evolución permanente, por lo que cada día obtener los mismos resultados es una tarea más ardua. No por ello se ha perdido vigencia, puesto que cada día la aviación de Caza cobra más protagonismo, en un mundo que se muestra hostil y donde más que nunca es importante conservar una actitud alerta.

Los A37-B Dragonfly continúan luciendo con orgullo el galardón que la Patria le ha asignado, la defensa de la Soberanía de nuestros cielos, para mantener a la Aviación a la Vanguardia de la Patria.

Tte. 2º (Av.) Julio Bardesio.



Cessna A-37 "Dragonfly" en la planchada de B.A.II.

“EL INOCENTE”

Cnel. (Av.)(R) Elbio Firpo

PRÓLOGO

“UNO VUELVE SIEMPRE A LOS VIEJOS SITIOS DONDE AMÓ LA VIDA...”

JULIO CESAR ISELLA,
“CANCIÓN DE LAS SIMPLES COSAS”.

Solíamos sentarnos con Antúnez en el banco del jardín que miraba hacia la ruta. Especialmente en primavera cuando el aire tibio nos acercaba el fuerte aroma de la cocina, despertador de jugos gástricos, y el perfume de los aromos, en una exacta mezcla entre lo profano y lo inefable. Hasta hace poco se reía de mi salto fallido sobre Morales, de mis pies marcados en su colcha, de aquella revista de armamento, de aquella sorpresa de todos. Le confesé lo que durante cuarenta años mantuve en secreto. Y me gustó verlo reír casi hasta las lágrimas y entonces insistí en la anécdota agregando detalles olvidados.

Porque Antúnez no se reía a menudo y ahora, mientras el mate circulaba entre camaradas, sabor de que abandonaba la formación me sentí irremediablemente triste.

Y lo recordaré en relevos invernales, siempre puntual, siempre prolijo, aunque fueran las tres de la madrugada, la alta noche, la noche profunda donde todo está quieto. El rocío condensado en gotas se desliza por las chapas de la ambulancia, de la roja autobomba, empapa los pastos, los árboles desnudos. Y los aviones. Me acerca-

ba a ellos lentamente, apoyaba mi mano sobre la punta de ala, recorría su borde de ataque, me detenía en los faros de aterrizaje, después, parado frente al motor aspiraba profundamente el recio bálsamo de aceite quemado y combustible. Acariciaba la hélice helada, en tanto, desde lo más hondo de la enorme máquina surgían los pequeños crujidos, súbitos estiramientos metálicos, imperceptibles notas que tenían, desafinadas, los cables de comando.

Hoy, como siempre, entrego mi colaboración a la crítica, no a la bondadosa sino aquella que sabe leer entre líneas, la que juzgará con inteligencia algún exceso escatológico intencionalmente buscado o la provocadora frase para los nacidos en el jurásico.

Antúnez ya no está con nosotros. Una noche de éstas saldré a buscarlo. Recorreré los rondines donde se estacionaban los pesados T-6, muy cerca del pozo lleno de aceite usado en nuestro bautismo de vuelo. Escucharé sus inconfundibles pasos de largas zancadas. A la luz difusa de las luces de mercurio atravesando la niebla lo veré llegar con el fusil al hombro.

Sabré entonces que serán exactamente las tres de la mañana.

La Plaza de Armas es un enorme espejo de cielo encapotado donde toda la lluvia del invierno se deposita en charcos que destrozamos a paso ligero al ir y venir de los salones. Como soy de los más altos suelo estar a la cabeza de la formación y entonces elijo los más gordos para aplastarlos con toda la fuerza de mis indestructibles “Incalcuer” empapando a los “sunchos” de mis camaradas que mastican el nombre de mi madre sin abrir la boca.

Anochece temprano y debo prepararme para una larga guardia de segundo turno. Bajo el cubrecierre descubro el frío cuerpo de mi Mauser dormido en vaselina que deberé retirar meticulosa-

mente exponiéndolo a la humedad que acecha en los rondines. Guardo el tapaboca de bronce, retiro la vaina y el acero bruñido de la bayoneta aparece punzante. Quito el cerrojo y limpio minuciosamente a fuerza de cuero y trapo hasta que los círculos concéntricos de las estrías se destacan en el cañón, disminuyendo como en un embudo hacia la boca. Por más precauciones que tome alguna gota de deslizará corrosiva en esta noche lluviosa provocando una reacción química que amenace mi licencia. ¡Se va la Guardia! llega la voz perentoria desde el corredor, y media docena de roperos soportan el golpe nervioso de sus dueños.

!Paren un poco locos que me falta el correaje!. Los “sunchos” ya están allí. Hace horas que se afeitaron, perfumaron, lustraron bronces y zapatos y nos miran condescendientes desde sus impecables bufandas azules y el olor de cuero lustrado hasta la náusea.

A formar. Dejame en segunda fila que me falta el botón y no me dio para afeitarme. Derecha alinearse. El Cabo es un alemán, rubio y fornido, al que los “sunchos” aman y ofrecen su pecho saliente a la más minuciosa revista. Pero el germano ni los mira. Apenas un reojo que dice todo. Son de los míos. Ahora viene la carne de cañón donde el flamante Cabo Honorario piloto excelso de AT-

6 aumentará sensiblemente su actitud militar. El botón. Recién se me cayó. No se afeitó. Tengo granitos. Tiros sueltos. Y por hacer una aclaración indebida. Quinto grado con suerte y antes de empezar la Guardia.

A la una de la madrugada sigue lloviendo. Protejo mi Mauser lo mejor que puedo debajo del poncho y marchó al rondín asignado. Una hora después vuelta al Cuerpo de Guardia buscando el calor de la estufa a leña. Me desparramo en una silla. Siéntese bien. Sí, mi Cabo. Se me caen los párpados. Mis compañeros exhiben sus libros de estudio sobre una mesa. El alemán lee el manual de vuelo. Cada tanto dialoga con los conceptuo-

sos que le preguntan como sacar al "Texan" de un tirabuzón. No se duerma. No, Señor. Intento mantenerme despierto masticando una galleta de campaña y las migajas caen descuidadas sobre mis "Incalcuer" empapados, mi poncho y mi sueño. Todos me miran.

Otra vez al rondín. Por suerte es el del hangar viejo donde la larga fila de AT-6 crepita bajo la lluvia. Rondín de apariciones y aparecidos. Ligeramente tenebroso como enormes peces sin nariz los "Texan" empapan sus escamas y el agua corren por los números y las insignias y cae por las alas bajo de las cuales me acucillo al resguardo.

Las tres. En esta guardia ascética ni pen-

sar en el más ligero aroma a mate. Atención. El Señor Comandante de Guardia. Un teniente bajito y atildado Oficial de los Cursos e instructor del germano. Sonrisa. Si despeja volamos el lunes a primera. Comentan algo del manual. Los conceptuosos siguen con geometría analítica.

Apreto la novela "Colección Bisonte" que no pude ni podré sacar de mi bolsillo so pena de ser incinerado.

Que no se duerma le dije. Me pongo firme sacándome la baba de las comisuras. Parto al último rondín con el Mauser boca abajo.

Amanece. El trompa calienta el instrumento antes de llamada. Pu- Pu- Pu- Pu.



"... Desde lo más hondo de la enorme máquina surgían los pequeños crujidos, súbitos estiramientos metálicos, imperceptibles notas que tañían, desafinados los cables de comando."

Interpretación gráfica: Piloto Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Después el toque largo y desafinado que provoca el pánico en los dormitorios. Levántese y guarde arresto. Pobre consuelo el estar aterido, cansado y medio dormido imaginando desde el rondín el descontrol de los Cursos.

Sábado punto. La lluvia nos salvará de la Instrucción pero seguro habrá revistas para todos los gustos.

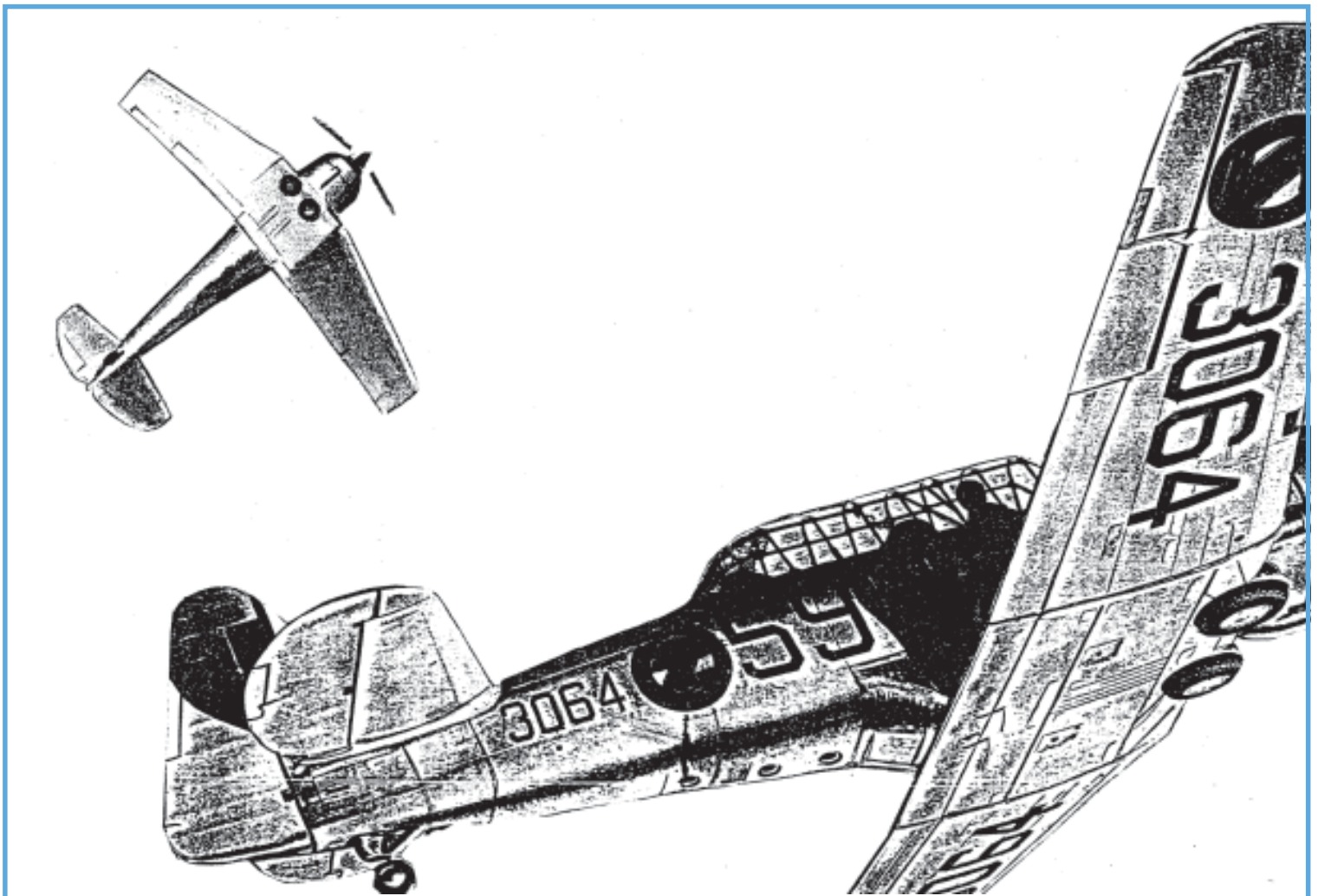
Desayuno. Las mesas son pequeños feudos. La del Encargado de Curso, temible personaje ya con escuadras de Sargento es la más envidiada. Allí está Morales, nuestro compañero de tanda, bufón del rey, siempre eximido, siempre fumando, pegado a los Clases y administrando los comestibles no autorizados de su mesa

pantagruélica. También Fouché, apodado "el rata" Cadete de Tercero sin escuadras que sobrevive gracias a los despojos del Encargado de Curso cuando este organiza las célebres cacerías de Cadetes para incrementar su menguada Aptitud Militar.

Pertenezco a una mesa secundaria presidida por un Clase secundario y sin escuadras que nos autoriza timidamente a llevar manteca que yo debo guardar en mi ropero. Precisamente ahí me vió Morales cuando la llevaba al comedor al dejar la Guardia. Instrucción suspendida. Arreglo de roperos.

Fouché me llama. ¿Qué llevaba hoy al comedor en el bolsillo del capote?. La

servilleta. Sonríe. Sincérese, ¿no llevaba manteca?. Extiende el brazo y apoya su mano sobre mi hombro. Sonrió, después de todo es compañero de mi jefe de mesa. Sí, mi Cadete. Tranquilícese el Encargado de Curso tendrá en cuenta su franqueza. Acompañame, te pasaron a la guardia. Corro con el Sargento de Semana a cumplir el protocolo de arrestado a rigor y vuelvo al Curso. Morales me mira por detrás del ropero. Pego un salto. Mis pies embarrados quedan marcados en la colcha de Antúnez cuando me impulso sobre Morales. De nuevo a la guardia. Antúnez me recrimina. Fue sin querer. Me agregan cinco A/S por falta de compañerismo.



"...Sabedor de que abandonaba la formación me sentí irremediamente triste."

Interpretación gráfica: Piloto Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Se va la Licencia. Quedamos pocos. Morales como Walker tan campante. Tercera por estar eximido. Por lo menos el "chivatón" lleva quince días sin hacer Instrucción, guardias o cuarteros. Mañana dominguera.

Gris y ventoso pero ha dejado de llover. Está muy frío. Me acerco al armero para desvestir al Mauser; entonces me paro en él, abrigadito en su cubrecierre y cubierto en el brillante tapaboca, tiene pelusa acumulada por la falta de Instrucciones y Guardias. El Mauser de Morales es inocente de las iniquidades de sus sueños. De su mezquindad y falta de compañerismo. Inocente. Presiono el resorte del tapaboca y giro. La boca del cañón me mira. Puif. Una. Puif. Dos. Un gusto metálico y aceitoso me queda en los labios. Después me apresuro. Se va

la Guardia. Lunes despejado. Desde muy temprano roncan los T-6 en la línea. Corremos hacia los salones. Morales a paso redoblado con los eximidos.

Martes. Antúnez no me perdona la pata en la colcha. El Semana: Tenés Cuartero. ¿Otra vez? Hice la semana pasada. Hay uno en comisión y Morales eximido. Cuarto turno. A las tres y cuarto de la madrugada corrí el tapaboca. Puif, puif. Tiene angina de pecho. Quince días eximido de Guardia e Instrucción. Antes de despertar al quinto turno de Cuartero. Puif, puif. Si hubiera sabido. Ya era tarde. No se preocupe mi Cadete. Respondí a mi Clase secundario sin recriminarle su falta de albúmina. Para evitarme más problemas suspendió la manteca dijo. Morales untaba generosamente su tostada con mermelada. Mez-

claba la cocoa con la leche y me miraba sobrador desde su meza azul cármica. Recordé esa mirada en la próxima visita a su fusil y me exigí en la ofrenda. Sería exagerado decir que disfruté el frío contacto del caño pero.

¿Sales, fosfatos y carbonatos me dijo, doctor? Y sustancias orgánicas como la tialina, la maltasa y la lisozima, ¿le interesa la odontología Cadete? Mucho ¿y son corrosivas? Disuelven las sustancias ingeridas en especial la tialina sobre el almidón deben serlo, el siguiente. Y dejé el consultorio repitiendo parótidas, sublinguales, submaxilares.

Increíblemente Morales lleva dos meses eximido. Nuestra mutua simpatía me ha costado cara. No pasan dos días sin que el rey me fusile por algo beneficiando al "rata". En mi diaria visita el fusil del "bu-



"Buscando el calor de la estufa...los conceptuosos que le preguntan como sacar el "Texan" de un tirabuzón... las migajas caen descuidadas sobre mis Incalcuer empapados, mi poncho y mi sueño..."

Interpretación gráfica: Piloto Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

chón” compruebo su absoluta negligencia. He llegado a sacarle el polvo a su cubrecierre, lustrarle el tapaboca y ponerle vaselina. Me pregunto cuando lo acicalo por sus estrías.

La cosa reventó un viernes a fin de mes. Zafra relámpago de tipas que el rey organizaba en beneficio de sus menesterosos compañeros. Llegábamos de los salones y ya nos esperaban en el Curso al lado de los armeros. El cirujano mayor, el “rata” y todos los Clases. Fusil Cadete. Sacábamos el cubrecierre y lo ofrecíamos al ojo del amo. Falta vaselina. Cantonera sucia. Otro. Morales recién llegaba con el grupo de eximi-

dos. Cadete Morales, fusil. Con la displicencia habitual el “buchón” tomó el arma y comenzó a retirar el cubrecierre. Todos mirábamos. Un olor tibio de puchero venía desde la cocina. Atención para Rancho. El cubrecierre no salía. Rápido Cadete. No puedo. A ver, deme. El rey pegó un tirón al cuero. Un líquido espeso color ladrillo corría lentamente desde el cerrojo manchándole las manos. El acero brillante había desaparecido entre costras de óxido corrosivo. Después de varios intentos se desprendió el cerrojo con escalofriante ruido. Un glup, glup, glup agónico acompañó la salida de la indescriptible melasa.

La ejecución de Morales fue sumaria. Pese a su endémica eximición fue llevado a paso ligero a la guardia. En la mesa real el puesto de bufón quedó vacante y hasta el genuflexo Fouché alias “el rata” cayó junto con el “Batilana” por su responsabilidad como Jefe de Sección. Tres meses después Morales que no había nacido para ser militar pidió la baja.

En mis oraciones diarias nunca olvido al inocente Mauser de Morales nacido en Alemania en 1911 y sacrificado por una causa superior en campos de la Escuela Militar de Aeronáutica en el año del Señor de 196... Amén.



"En efecto, nada ni nadie podrá reemplazar jamás al compañero perdido..."

Antoine De Saint-Exupéry

Interpretación gráfica: Piloto Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Día de la Fuerza Aérea

Y era aquel sol fuerte y radiante con su cielo despejado, el mismo que iluminó y guió a aquellos que en el mismo cielo sembraron una esperanza y una razón de ser para que en un futuro, con un sol como ese, en la mañana del viernes 15 de Marzo nos encontráramos la gran mayoría de los integrantes de nuestra Fuerza en la gran Plaza de Armas de la Brigada Aérea N° II en la ciudad de Durazno. La razón: Honrar el recuerdo de todas esas personas que fueron los pilares fundamentales e imprescindibles de la Aviación Militar y luego de la Fuerza Aérea. Que con sus agallas y destreza dieron vida a la aviación en nuestro pequeño territorio pero gran país por la calidad y valor de su gente.

En esa ocasión conmemorando el Día de

la Fuerza Aérea Uruguaya en su octogésimo noveno aniversario de que aquel 17 de Marzo de 1913 en los Cerrillos en que se dieran los primeros pasos en lo referente a la Aviación Uruguaya, se encontraban las máximas autoridades del gobierno y de las Fuerzas Armadas, gran parte del cuadro de Señores Oficiales, las Banderas de las diferentes Brigadas e Institutos, las compañías de desfile de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica de Aeronáutica con sus Banderas, y la Banda de la Fuerza Aérea. Antes del mediodía con el arribo del Señor Presidente de la República Dr. Jorge Batlle Ibáñez se dio comienzo a la celebración, donde las palabras emitidas por el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín

dejaron en claro la situación e intenciones que tiene al mando de la Fuerza para el presente y futuro. Luego de la entrega de la ofrenda floral y la imposición de distinciones a los efectivos destacados durante el año que se hicieron acreedores de éstas por sus sobresalientes actividades; se realizó un desfile terrestre y aéreo en honor a las autoridades presentes y a los que hicieron posible y dieron razones para que en aquel día como todos los relacionados con esta actividad sintiéramos un nudo en la garganta, para que un profundo sentimiento de emoción inundara nuestros pechos azules iluminados por el mismo sol que supo iluminar el comienzo de esta actividad en aquellos años.

Cad. 2° Leonardo Salvini.

Adiós, viejo camarada...

"Como a los grandes amigos le decimos El Viejo, para todos es Rómulo" ..., decía hace unos años nuestro colaborador de la memoria sensible aeronáutica, el Cnel. (Av.) Elbio Firpo, en un artículo de nuestra revista que llevaba por título: "Rómulo, una historia nuestra", luego en otra edición bajo el título de " Toda una tradición " el entonces May. (Av.) Daniel Pérez y el May. (Mant.) José Borderre se referían a Don Rómulo. Ellos evocaban a aquel personaje que transitaba las mañanitas de la Unidad impecablemente uniformado de base, saboreando entre mate y mate las remembranzas de su anecdótico aeronáutico. Así conocimos al Tte. Cnel. (T.E.) Rómulo Pérez.

Lo destinaron al aeródromo de Pando por tres días. Se quedó aquí por más de setenta años.

Para muchos fue una figura paterna, para la gran mayoría un querido abuelo. Con cada abrazo que nos brindaba, conteníamos mil y una historias de vuelos, aviones, pilotos, sueños e ilusiones. Nunca escatimó experiencias ni consejos. Fue patriarca y compañero. Siempre digno, siempre respetado. Al partir hacia el infinito vuelo, la sombra del pino de su plazoleta lo va a extrañar en su cobijo... A nosotros nos va a faltar la cariñosa compañía de nuestro viejo camarada.

Tte. 1° (Av.) Álvaro Sosa Farías.



Tte. Cnel. (TE) Rómulo Pérez, se va a extrañar.

Ser Astronauta es...



El piloto del transbordador realiza las últimas comprobaciones antes del reingreso

¿Cómo se llega a astronauta? ¿Qué requisitos es preciso tener para ser elegido como protagonista de una misión orbital o, incluso, planetaria? Era difícil responder a estas interrogantes cuando la NASA, en el ahora ya lejano 1959, invitó al ejército americano a proporcionarle los primeros candidatos a astronautas. Faltaba experiencia, faltaban precedentes: los únicos astronautas eran los descritos en los libros de ciencia-ficción o en las “tiras” de Flash Gordon y Buck Rogers. En la difícil búsqueda de los hombres adecuados para ser los primeros en ir al espacio, la NASA tuvo presente algunas características indispensables para garantizar su “aptitud espacial”: un título “técnico”. Se calificaron más de 500 hombres, que fueron sometidos a pruebas técnicas y psicológicas por un personal médico especializado. Finalmente, muchos candidatos fueron eliminados y otros decidieron no continuar. Los que “sobrevivieron” fueron los siete primeros americanos astronautas: M. Scott Carpenter, Gordon Cooper, Virgil Grissom, Donald Slayton, John Glenn,



Transbordador emplazado en el U.S. Space & Rocket Center

Walter Schirra, Alan Shepard.

Al otro lado del Atlántico la Unión Soviética estaba más adelantada, logrando enviar al primer ser humano al espacio antes que los Estados Unidos. Dicho privilegio fue para el cosmonauta Yuri Gagarin.

Mucho ha cambiado desde aquellos tiempos, aunque las exigencias siguen siendo una característica del programa espacial. En la actualidad se ha agregado la presencia femenina en los transbordadores espaciales, además de la inclusión de pasajeros civiles, los cuales se desempeñan como especialistas de misión, aunque para ser tripulante se debe pertenecer a las Fuerzas Armadas.

Para ingresar se debe pasar un examen psicofísico, el cual divide sus requerimientos dependiendo si el aspirante es civil o militar. Para el personal civil se exige aprobar el examen clase 2, el cual comprende una distancia visual de 20/150, visión 20/20, una presión sanguínea de 140/90 en posición sentado y una altura de entre 1.48 y 1.93 metros, mientras que el personal militar que desea integrar las filas de la NASA como piloto deben cumplir los requisitos del examen médico clase 1. Básicamente contempla los mismos aspectos que el anterior con algunas diferencias como una distancia visual de 20/50 y una altura entre 1.62 y 1.93 metros.

Además de los requisitos médicos se exige que los postulantes posean un doctorado en ingeniería, ciencias biológicas, física o matemáticas, debiendo tener 3 o más años de desempeño en el título, y un mínimo de 1000 Hs de vuelo como piloto al mando en aviones a reacción.

Tal vez lo más difícil de superar es la en-

travista final en la que se contemplan puntos específicos como experiencia, motivación, trabajo en equipo, comunicación y flexibilidad a la hora de trabajar, a su vez se recogen puntos de una hoja de selección con un total de 100 puntos de los cuales se deben obtener un mínimo de 75 para calificar y tener posibilidades de acceder al entrenamiento que dura 1 año.

Hoja de selección

La siguiente tabla muestra los puntos asignados a cada postulante, dependiendo de el nivel académico u otro tipo de aptitudes que presente el individuo.

A.	
TÍTULOS ACADÉMICOS	25 puntos
BS	5 puntos
MS	10 puntos
Ph.D., MD o equivalente	20 puntos
Más de un campo son	5 puntos
B.	
ÚLTIMOS ESTUDIOS	5 puntos
Los años desde la ultima graduación.	
3 o menos	5 puntos
3 -4	4 puntos
4 -5	3 puntos
5 o más	0 puntos
C.	
EXPERIENCIA	30 puntos
4 puntos por año, máximo de 5 años.	
Más de un de campo, 0-10 puntos adicionales.	
D.	
OTROS.....	..15 puntos



Experimentos realizados por la tripulación en el SpaceLab.

Todos aquellos que deseen integrar las tripulaciones de la NASA deben enviar el currículum personal al Centro Espacial Johnson, mientras que el personal militar debe enviar el legajo personal a la unidad de vuelo en la que se desempeñan donde evaluarán las posibilidades.

Una vez que se logra ser admitido transcurren 12 meses de arduo entrenamiento entre los cuales se encuentran vuelos de ingravidez a bordo de un Kc-135 conocido como el "Vomit Comet" el cual realiza un descenso desde 35000 a 24000 pies de altura, logrando períodos de ingravidez de medio minuto, además de vuelos de entrenamiento para los tripulantes, sesiones de simulador del transbordador y trabajos similares a los realizados en el espacio, dentro de una piscina.

Cabo Cañaveral

Desde el año 1950 es el sinónimo de las actividades espaciales de los Estados Unidos. Desde el punto de vista geográfico es un estrecho promontorio que se extiende sobre el océano Atlántico, en la costa de la Florida. Su actividad como base de lanzamiento para misiles comenzó el 24 de julio de 1950 experimentando con cohetes "V 2" modificados. El lugar era ideal porque los lanzamientos se realizaban en dirección Este y los misiles podían así ser seguidos con facilidad en su ascenso y caer

en el mar sin causar ningún daño. En la actualidad, aquel promontorio arenoso está salpicado de decenas de rampas de lanzamiento y cuenta con una tupida red de carreteras que le unen con los diversos laboratorios y centros de control. El área está controlada en parte por la NASA, el organismo espacial americano que se ocupa de los programas espaciales

civiles, y en parte por la US Air Force, que organiza los programas militares. En 1964 toda la zona es rebautizada Cabo Kennedy, en honor del presidente americano John F. Kennedy asesinado el año anterior. Sin embargo, diez años después, como consecuencia de múltiples protestas, fue nuevamente denominado Cabo Cañaveral y el nombre de Kennedy sólo quedó para el centro espacial de la NASA. El corazón de las actividades espaciales americanas está constituido por el llamado VAB, iniciales de Vehicle Assembly Building, un gigantesco edificio de forma cúbica que se levanta en Merrit Island, a pocos kilómetros del promontorio de Cabo Cañaveral. Aquí se han unido los componentes del gigante cohetes Saturno, el misil de tres secciones que ha llevado a los primeros hom-

bres a la Luna. Aquí son "ensamblados", como se dice con un neologismo derivado del lenguaje técnico, los Space-Shuttle, las primeras astronaves reutilizables capaces de descender como los aeroplanos sobre pistas en tierra firme. Los misiles que inician su camino en Cabo Cañaveral vuelan en dirección Sur-Este, sobre el Atlántico, y son seguidos por las estaciones de telemediciones de la Air Force, instaladas tanto en islas como en naves y aviones. Todos los datos convergen en el Johnson Space Center en Houston, Texas que, desde el año 1965, es el centro de control de las más importantes misiones espaciales americanas.

... para muchos es el objetivo, para otros su destino, para algunos su sueño, para nosotros, un excelente futuro."

Extraído de:

Página web de la NASA y www.hq.gob

Cad. 1° Mauro Baliero.
Cad. 1° Eduardo Lepere.



Astronauta en labor extra-vehicular.

XXIII Aniversario Montevideo Classic Car Club

El día Sábado 20 de Julio de 2002, se realizó en las instalaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica un encuentro de autos clásicos, con motivo del XXIII aniversario del Montevideo Classic Car Club. Este encuentro contó con la participación de varios amantes de los autos clásicos, que tuvieron la oportunidad de participar en diversos enfrentamientos, que pusieron a prueba la confiabilidad y la maniobrabilidad de sus antiguos pero leales compañeros de ruta. Entre estas pruebas se destacó la competencia por tiempo en un circuito improvisado, en el que estas distinguidas máquinas demostraron, no sólo su velocidad, sino también su desempeño en distintas situaciones y terrenos. En este encuentro apreciamos vehículos de distintas nacionalidades, épocas y mar-

cas, como por ejemplo: Ford, Volkswagen, Lotus, Chevrolet, Mercedes Benz, Honda, BMW, Ferrari, Karman, entre otros; que fueron el deleite de todo el público presente. Este día de confraternidad convocado por el Montevideo Classic Car Club culminó con un almuerzo en el Casino de Cadetes del Instituto, donde se realizó la entrega de premios a los ganadores de las distintas categorías que participaron en este evento. Al finalizar la jornada se hizo entrega por parte del Montevideo Classic Car Club a la Escuela Militar de Aeronáutica, de un presente recor-



datorio y en agradecimiento a los servicios prestados por el Instituto para la realización y seguridad de dicho evento.

Cad. 2° Esteban Carrero.

INSTITUTO BARQUET

INGRESOS A LICEO MILITAR Y

ESCUELAS DE FORMACIÓN DE OFICIALES

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

ESCUELA NAVAL - ESCUELA MILITAR

CU.PRE. - LICEO MILITAR

CURSOS PARALELOS

EXÁMENES (TODAS LAS MATERIAS)

EL INSTITUTO CON MÁS EXPERIENCIA Y PRESTIGIO DEL PAÍS

DIRECCIÓN GENERAL: DR. DEDIER BARQUET

DURAZNO 1722 - TEL 411 09 47

¿Cómo llegó una panameña a la E.M.A.?

En Octubre del año pasado me enteré que el Servicio Aéreo de Panamá (S.A.N.) estaba otorgando becas para escuelas de Aviación con formación militar en Centro y Sur América, de manera que me inscribí para realizar los exámenes. Hice dichos exámenes y obtuve la beca. Luego me avisaron que iría a estudiar a Uruguay.

El 29 de Enero llegué a la República Oriental del Uruguay y luego a la Escuela Militar de Aeronáutica donde se encontraban los Cadetes que estaban estudiando para el Curso de Vuelo Práctico. Para mí todos eran igualitos y los confundía a todos a cada rato; me llevaron a recorrer la Escuela y quedé impresionada por las instalaciones.

No fue hasta que llegó el día del reclutamiento, donde conocí a mis camaradas y mi vida cambió por completo. No tenía a

mis padres pero en su lugar tenía 16 cadetes que me enseñaban.

Me levantaba temprano y me acostaba tarde, poco a poco fui dejando mi vida civil atrás, me fueron cambiando la sonrisa por el estoicismo, y así fueron pasando los días.

Fue en los primeros días de Marzo que me mudé del Curso Preparatorio al Curso Profesional y así comencé mi vida como Cadete; al principio no fue nada fácil. Recuerdo a mis camaradas que corrían para todos lados y no entendía por qué. No tuve más opción que acoplarme al ritmo de ellas si quería sobrevivir, y fui aprendiendo cómo hacer las cosas.

Fue difícil darme cuenta que mi vida había cambiado; un país nuevo, amigos nuevos y una cultura diferente. El cambio fue grande pero vale la pena, esto apenas comienza y por lo tanto queda un largo ca-

mino que recorrer; donde me esperan nuevos cambios, los cuales traerán desafíos y nuevas experiencias.

Estoy segura que me llevaré buenos recuerdos a mi Patria, de la cual estoy muy orgullosa de representar en este lugar.

Cad. 1º Maribel Chávez.



Visita de la Escuela Naval

El Lunes 2 de Setiembre del año 2002 el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Naval realizó un largo recorrido a pie, el cual partió desde la Escuela Naval hacia nuestro Instituto como primer punto de "recalada", este recorrido comprende aproximadamente unos 17 kilómetros.

Al arribar a nuestra Escuela, el Señor Director, el Señor Jefe de Cuerpo y los Señores Oficiales Instructores, junto con los Aspirantes de los cuatro años y algunos integrantes del Bachillerato Naval, de la Escuela Naval, fueron recibidos por el Señor Director, el Señor Sub-Director, el

Señor Jefe de Cuerpo, los Señores Oficiales Instructores, los Caballeros y Damas Cadetes de los tres años y los Jóvenes Aspirantes, de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Al encontrarse ambos Cuerpos de Alumnos en la Plaza de Armas se mandó romper filas y se intercambiaron los afectuosos saludos entre los Alumnos de ambas Escuelas. Seguidamente se llevó a cabo una comida de camaradería, la cual comenzó con las motivantes palabras del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica alusivas a la confraternidad que se

debe tener entre los integrantes de las ramas de las Fuerzas Armadas. Al término de éstas, el Señor Director de la Escuela Naval hizo uso de la palabra, agradeciendo el recibimiento realizado por los integrantes de nuestro Instituto.

Al finalizar el almuerzo se continuó con un emotivo saludo de la Escuela Naval a la Escuela Militar de Aeronáutica.

Asp. Felipe Ciarán.

Visita del Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Enmarcado en una hermosa jornada y como es habitual todos los años, el pasado 22 de Agosto, visitó la Escuela Militar de Aeronáutica el Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín. Comenzando con una agenda ocupada, se llevó a cabo una Ceremonia Militar en la que los efectivos del Instituto desfilaron rindiéndole honores.

Posteriormente se dedicó a recorrer los alojamientos y diferentes instalaciones con los que cuenta la E.M.A., así como también el nuevo simulador adquirido meses atrás, con el cual Cadetes y Oficiales realizan prácticas de Vuelo Instrumental.

Habiendo recorrido el Instituto, el alto jerarca disfrutó de un vuelo con quien escribe el presente artículo, y con el cual vieron algunas prestaciones del avión con el que cuenta la Escuela, el Aermachi T-260 de fabricación Italiana. En lo que a mi realización personal incumbe, tuve el honor de compartir un vuelo muy agradable con la máxima autoridad dentro de la Fuerza Aérea, acto que no todos tienen el placer de realizar y que significó mucho para mi preparación profesional, transformándose en una vivencia inolvidable. Fue una gran satisfacción haber vivido tal experiencia con una persona que se muestra muy amena, con un muy buen humor y

con un alto espíritu de vuelo, el cual hizo notar en varias anécdotas que me contara con respecto a su trayecto como piloto. Acompañado por unas condiciones meteorológicas excelentes para el desempeño de actividades aeronáuticas debido a que había un viento totalmente calmo y el cielo estaba completamente despejado, pudimos realizar una serie de maniobras acrobáticas que normalmente son practicadas en los cursos de vuelo curriculares de la Escuela. De esta manera pudo evaluar el nivel adquirido por los Caballeros Cadetes de Tercer año en lo referente al ámbito profesional del vuelo y quienes después de graduarse serán destinados al EVA donde volarán el avión PC-7 "Pilatus" de fabricación suiza.

El deporte también se vio presente en este día, en el que se realizó un partido de fútbol tomando parte del mismo el propio Comandante en Jefe y el Señor Director del Instituto, quienes jugaron integrando el cuadro de la Escuela que se enfrentó al cuadro de Señores Oficiales de la misma. A su vez concurrió al gimnasio para ver realizar actividades de Educación Física a los Caballeros y Damas Cadetes. El amor por el deporte quedó plasmado en la realización de estas actividades, resaltando la continua preparación física de los Alumnos y Señores Oficiales del



Instituto.

Como broche de oro de la jornada, se realizó una comida de camaradería a la cual asistieron todos los Señores Oficiales, Cadetes y el Personal Subalterno. En dicha comida, el Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín, realizó un discurso dirigido a todos los integrantes del Instituto, agradeciendo la estadía y haciendo referencia al esfuerzo llevado a cabo por el personal de la Escuela para la realización de sus tareas diarias y a su vez destacando el cumplimiento de las labores de la Fuerza Aérea pese a los recortes presupuestales que afectan el desenvolvimiento normal, haciendo notar que la buena voluntad de sus integrantes suple las necesidades económicas existentes.

De esta forma se concretó una visita más del Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, que al igual que todos los años, realiza a la Escuela Militar de Aeronáutica, compartiendo las actividades normales de sus integrantes y fomentando un espíritu de camaradería propio de los Integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sgto. Hrio. (Av.) Richard Bruno.

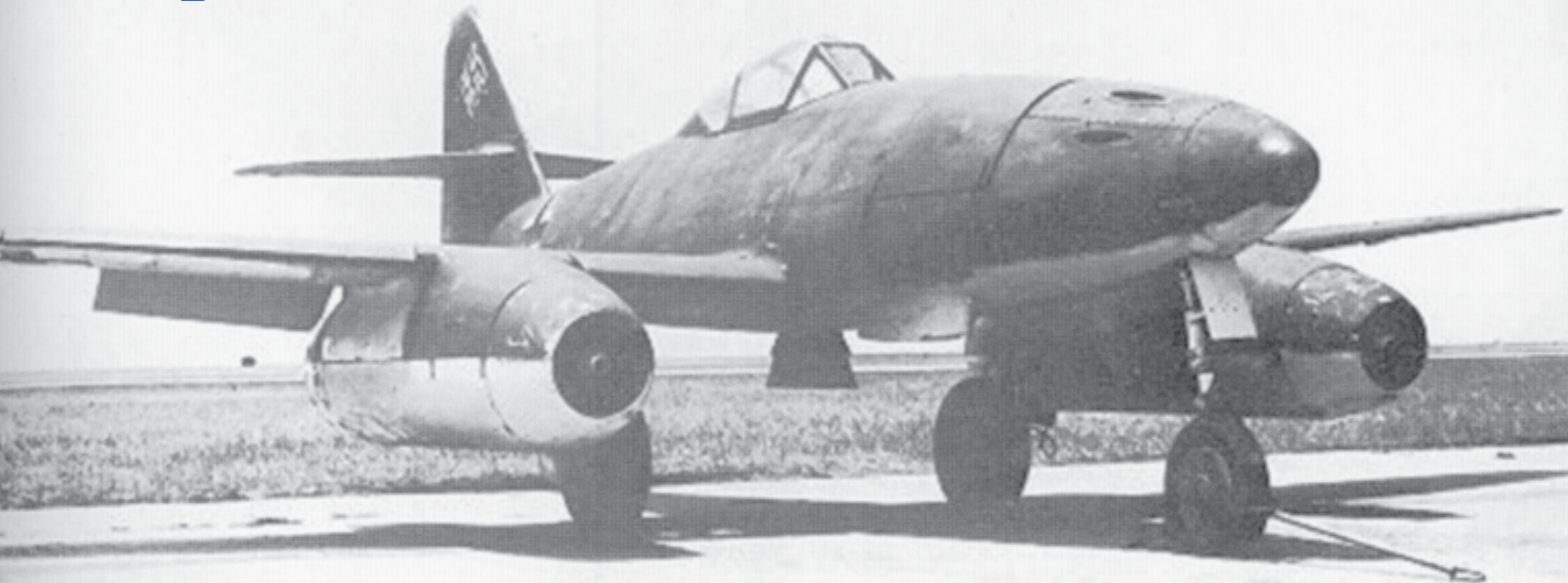


El Comandante en Jefe acompañado por el Director del Instituto y el Jefe del Comando Aéreo de Personal



El Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín revistando a los efectivos terrestres

El primer caza a reacción



En Julio de 1944 entró en servicio el primer avión de caza a reacción de la historia; el Me 262. Dicho avión marcó una nueva era, en lo referente a los futuros aviones de combate impulsados por motores a reacción.

El 1 de Abril de 1939 comenzaban los trabajos en el motor turbo jet, el cual impulsaría un nuevo avión de combate, bajo el título "Avión caza de alta velocidad". Este contemplaba el uso de los motores BMW P3304.

El 27 de Agosto de 1938 despegaba en Marienhe, Alemania, el primer Heinkel 178, en lo que fue el primer avión a reacción el mismo estaba equipado con un motor construido por el constructor Hans von Ohain.

Al otro lado de Europa, en Inglaterra Frank Wittle llevaba años perfeccionando su motor a reacción, el cual pese a haber presentando numerosos problemas, continuó siendo reparado hasta llegar al punto de que fuera seguro para su instalación en una aeronave. Por otro lado, Alemania se había adelantado al desarrollo de estas máquinas dado el alto interés que despertaron como armas de guerra, pero en Agosto de 1939 Alemania invadió Polonia, el resultado culminó en una apabullante victoria para los alemanes. Los factores que influenciaron esta victoria fue la experiencia previa en combate que habían adquirido los pilotos de la Luftwaffe en España con la Legión Cóndor, y el otro factor fue la superioridad tecnológica de los avio-

nes alemanes. A los ojos de Hitler nada podía vencer a la poderosa Luftwaffe del Mariscal Goering. Meses más tarde, Hitler intentó poner de rodillas a Inglaterra, al enfrentarse con la RAF de Churchill. Fue entonces que se hicieron los problemas con los aviones en uso, por lo que se volcó nuevamente la atención al concepto del avión a reacción.

El 2 de Abril de 1941 en la localidad de Rostack, se efectuó el primer vuelo del Heinkel He 280, avión destinado a convertirse en el primer caza a reacción operativo del tercer Reich. Entre algunas de las novedades que incorporaba el avión se encontraba un asiento eyectable, el cual era expulsado de la cabina por medio de aire comprimido. Pese a que todo indicaba que Heinkel sería quien tuviera el privilegio de construir el primer caza a reacción alemán, los problemas de diseño se confabularon contra la compañía, por lo que el privilegio de construir dicho avión fue para la compañía Messerschmitt. El diseño de su avión era revolucionario, con una forma que asemejaba a la de un tiburón, este avión era una maravilla de la ingeniería aeronáutica, combinando la simplicidad de construcción con la alta tecnología de la época. Su estructura

había sido concebida para que el avión pudiera ser reparado, mantenido y abastecido bajo las difíciles condiciones de guerra, a la vez que podía ser ensamblado por personal poco capacitado. Dado que la BMW había tenido problemas con los motores, y por consiguiente, problemas en la entrega de los mismos el programa se vio retrasado, por lo que los fabricantes del Me 262 decidieron comenzar los ensayos de vuelo utilizando un motor convencional de pistones Jumo 210 G, el cual fue instalado en la nariz del avión. Finalmente fueron entregados los motores, y una vez montados en el avión el 25 de Marzo de 1942 el primer modelo designado Me 262 V1 se dispuso a volar, aunque por razones de seguridad se tomó la decisión de dejar el motor a pistón.

A las 19:29 el avión inició la carrera de despegue por la pista de Leipheim Ausburgo, luego de 5 minutos de vuelo, los motores comenzaron a presentar problemas; luego de una caída en la presión de combustible ambos motores se incendiaron. Pese a este incidente el piloto de pruebas Fritz Wendel logró aterrizar el avión con el uso del motor a pistón.

El 30 de Marzo de ese mismo año Wendel elevaba el reporte n° 692/32 en el que ex-

presaba su disconformidad con el desempeño del aparato. Los problemas sucedidos con el motor BMW determinaron que Messerschmitt adoptara el motor Junkers Jumo 004. Estos al ser más grandes y pesados que los anteriores, debieron ser alojados en barquillas más grandes. Dichos cambios debieron ser corregidos por los ingenieros, los cuales retrasaron el centro de gravedad del avión inclinando las alas hacia atrás, a la vez que mejoraban el desempeño de las mismas a altas velocidades.

El 18 de Julio de 1942 La versión V3 equipada con motores Jumo se dispuso a despegar; al alcanzar los 180 Km/h Wendel intento rotar el avión pero este no respondía, por lo que abortó el despegue. Tras consultar con los ingenieros se percataron que el ángulo de los gases de escape del motor dificultaban el despegue, a la vez que las alas bloqueaban el flujo de aire a la cola. Para compensar esto, el piloto debía dar un toque brusco a los frenos sobre la velocidad de rotación, lo que producía que la cola se elevara. Luego de seis vuelos el piloto de pruebas

de la Luftwaffe Heinrich Beauvais probó el prototipo V3, pero este se estrelló al intentar despegar. El primero de Octubre continuaron las pruebas en Lechfeld, y el 2 de dicho mes la oficina técnica por orden del Mariscal Erhard Milch ordenó la construcción de 5 prototipos más, los cuales estarían dotados con una rueda de nariz, carlinga y asientos lanzables y 4 cañones de 30mm alojados en la nariz.

Una de las características más sobresalientes del avión era que utilizaba como combustible el J-2, una versión especial de diesel, por lo que no necesitaba de los combustibles refinados de la época.

El avión podía iniciar la puesta en marcha sin la necesidad de utilizar una unidad de potencia externa (GPU). El motor estaba equipado con un motor convencional de 2 Hp, que se acoplaba a la sección de compresores. Este funcionaba con combustible J-2, y era accionado electrónicamente desde la cabina. Si este sistema fallaba el personal podía arrancar el motor tirando de una manivela ubicada en cono de entrada del

motor.

El motor Jumo 004, era un motor con un compresor de flujo axial y una tobera de escape de área variable, mediante el uso de un cono de salida móvil. Pese a las difíciles condiciones de ensamblaje, y de las dificultades que tenían los alemanes para producir los materiales necesarios para la fabricación de los motores, este estaba muy bien construido, y tenía un desempeño muy superior al de cualquier motor en su tipo de la época. El 262 estaba dotado de "slats"; flaps de borde de ataque para poder controlar el avión a bajas velocidades tanto en el despegue como en el aterrizaje. Estos estaban montados sobre cojinetes y su extensión como retracción era el resultado de las fuerzas aerodinámicas sobre el ala. A su vez para controlar el avión a altas velocidades los constructores colocaron estabilizadores horizontales que eran cambiados de ángulo por el piloto por medio de una palanca ubicada en la consola lateral de la cabina.

Durante el correr de la guerra, los ingenieros comenzaron a desarrollar distintas variantes de este avión, muchas de ellas sin ningún tipo de aplicación. Una vez entrado en servicio Hitler vio el potencial de este avión como bombardero, dado que no podía ser interceptado por los aviones convencionales. Esta decisión de transformar un avión de caza en un bombardero demoró la producción del avión, haciendo que este entrara tarde en servicio. En Julio de 1944 se creó el Jg 7 conocido como "Kommando Nowotny". Los constantes enfrentamientos entre el General Adolf Galland con Hitler y el Mariscal Herman Goering, Comandante en Jefe de la Luftwaffe, hicieron que Galland renunciara a su puesto como Comandante de los pilotos de caza y solicitara hacerse cargo del Jg 7, y así demostrarle a Hitler que lo que Alemania necesitaba eran aviones de caza para la defensa interna y no bombarderos como Hitler había ordenado. En forma paralela a estos acontecimientos, fue puesto



Instalación del motor JUMO 004 en un Me-262

AUGE
DEPORTES
SIN SUCURSALES

FABRICACIÓN DE CAMISETAS
Y EQUIPOS DEPORTIVOS



18 de Julio 2267 esq. A. Díaz
Telefax: 4097755/ 4020845
augedeportes@conectate.com.uy

Lun. a Vie. 9 a 19:30 hs
Sábados 9 a 13:00 hs

en servicio el Arado Ar-234 avión a reacción destinado al bombardeo, propulsado en principio por 4 motores BMW, los cuales acapararon todo el combustible. Irónicamente el Ar-234 era el tipo de bombardero relámpago que Hitler quería.

Durante el final de la guerra fueron desarrolladas varias versiones del Me 262, como el Me 262 A-1/U4 equipado con un cañón automático de 50 mm instalado en la nariz denominado "Pulkzzerstörer"; (destructor de formaciones), el Me 262 A-2 "Blitzbomber", el cual portaba 2 bombas tipo SC-250 ubicadas debajo de la nariz, o el Me 262 C-2b "Heimatschützer"; (protector del pueblo) equipado con 2 motores BMW 003 R el cual traía un cohete incorporado, pero nunca superó los test de certificación de vuelo siendo el último de éstos el 29 de Marzo de 1945, además de una versión de interceptación nocturna. No sólo se construyeron versiones de combate sino que también fueron desarrollados prototipos de experimentación de alta velocidad, los mismos, poseían una carlinga de bajo perfil la cual ofrecía una baja resistencia, logrando la marca de velocidad del Me 262 en 970 Km/h.

Finalizada la 2ª Guerra Mundial, escuadrones norteamericanos como "Los magos de Watson" fueron enviados a Lechfeld para poner en orden de vuelo los aviones que habían sobrevivido a los bombarderos Aliados. Cuando dichos comandos llegaron a Alemania, se encontraron con una tecnología que estaba fácilmente una década adelantada. Finalizadas las pruebas fueron en-



Versión biplaza de entrenamiento del Me-262

viados los aviones a Estados Unidos, introduciendo la tecnología del ala en "V", la cual sirvió como modelo para futuros cazas como el N.A F-86. Uno de estos aviones fue adquirido por el piloto multimillonario Howard Hughes, el inscribió el avión en las carreras de aviones en Cleaveland, pero los patrocinadores no aceptaron la oferta pues temieron que el avión alemán superara a los modelos americanos. Más allá de su propósito bélico, este avión marcó el inicio de una nueva era en la aviación, sirviendo como re-

ferencia para el diseño de nuevos aviones a reacción, no sorprendiéndonos que si este avión no hubiese sido construido, el diseño de aviones a reacción se hubiera visto retrasado en varias décadas.

Cad. 1º Eduardo Lepere.

*Información extraída de:
"The Luftwaffe profile series"
(ManfredGriehl)*

Alas de Luftwaffe (DiscoveryChannel).



Finalizados los bombardeos aliados, los aviones fueron puestos en orden de vuelo por personal de la R.A.E. y la U.S.A.A.E.



Mi primer vuelo solo

Mi primer vuelo solo... supongo que nadie tiene las palabras suficientes para explicar algo así. Soberbio sería poco. Marzo, verano y un cielo azul salpicado de algunas nubes dispersas. Bajé de volar la inspección y me dirigí derecho a Operaciones a través de la planchada caliente por el sol para que me corrigieran. -“Salvó, vaya que va a tener el briefing del vuelo solo”-. Me acababan de dar la mejor noticia de mi vida, pero por dentro además de la felicidad más grande que jamás había tenido, estaba un poco asustado (obviamente no lo demostraba, o al menos lo intentaba). Habiendo terminado el briefing, pasé el plan de vuelo a la torre de control, tomé un paracaídas y nuevamente me dirigí por la planchada hasta mi avión que reposaba esperándome en la línea muerta. Digamos que ese trayecto desde Operaciones hasta el avión es totalmente desconcertante. Una mezcla de miedo, ansiedad y la felicidad más grande que un “pichoncito” de piloto podía tener.

Recuerdo que le pasé inspección al avión sin descuidar ni un detalle. Subí al avión, me senté y podía sentir el calor de la cabina. Dejé la cartilla encima del panel de instrumentos y después de haberme atado el paracaídas, me puse los lentes (infaltables si me quería parecer a Tom Cruise en Top Gun) y el gorrito. No tuve más que empezar a hacer los procedimientos normales para que se me fuera el susto. Puse en marcha, y bueno... “hacete hombre, ahora estás solito macho... Rodé el avión hasta la pista e hice los procedimientos correspondientes, trabé la cabina y llamé a la torre: “620 cabina trabada, pronto”. Di todo acelerador y empecé a correr el avión por la pista mientras disfrutaba del hermoso sonido del motor de mi “gatito”, y

¡Se elevó!. Ese es el momento que jamás voy a olvidar. Simplemente con estar solo en un avión por primera vez, es lo que lo hace sublime y totalmente disfrutable. El avión se elevaba y ganaba altura en un ascenso totalmente sereno. Con una tranquilidad diferente a otros vuelos, podía observar completamente asombrado la hermosura de la tierra desde el cielo, y en ese estado de armonía po-



"El pozo de aceite", uno de los tantos festejos del "Vuelo Solo"

día saborear lo dichoso que estaba siendo, al tiempo que me decía a mi mismo a toda voz “estás volando solo”. Miraba hacia los costados y veía el asiento que ocuparan mis instructores en vuelos anteriores vacío, y no podía creer como el sueño más grande que tenía desde que poseía uso de conciencia se estaba tornando en realidad. El avión era **MÍO**, yo lo estaba volando y cada segundo que pasaba no podía creer la increíble experiencia que estaba viviendo, sueño frustrado de muchas personas, que ahora gracias a Dios, yo lo estaba logrando. Sólo fueron un par de vueltas de pista, las cuales no eran suficientes para mí, pero ¿qué más podía pedir? Era mi PRIMER VUELO SOLO.

Hasta el momento todo impecable, ahora venía lo más difícil: Aterrizar. Haciendo el tránsito fue cuando me aparecieron miles de emociones diferentes a las que estaba acostumbrado a sentir en la cabeza, a la vez que venían a mi mente miles de ideas por segundo. Me incorporé a inicial luego de la ruptura... hélice, tren, flaps y me tiré a “base”: “620 en base, con tren abajo y trabado para detención total”. Enfrenté la pista...se acercaba...se acercaba...quebré el planeo y saqué gas...toca, toca... y después el chirrido de las ruedas sobre el pavimento de la pista... “Mi Dios, que horrible que toque” No fue obviamente mi mejor aterrizaje, pero fue el primero que hice yo solo. Hermoso, eso es lo que fue.

Rodando hacia la planchada veía a mis compañeros y a los Oficiales mostrando una cara de que querían que me bajara cuanto antes del avión para ofrecerme sus “amables saludos”. Me bajé del avión y me dirigí a saludar a los Oficiales uno a uno, y luego mis compañeros me hacían ver de una forma muy “amigable” el “aprecio” que me tenían y las ganas que sentían de festejar un vuelo solo, a la vez que me hacían sentir su pie en mis partes posteriores. Luego, el Pozo de Aceite (que estaba bien espeso, lo que me hizo gastar un jabón entero para sacármelo).

Pero lejos de todo eso, había volado solo. Experiencia inolvidable e inexplicable con palabras, que sólo los que la han vivido saben lo que se siente, y han podido disfrutar de tanta emoción y satisfacción personal concentrada en un solo momento. A todos aquellos que lo hicieron posible...gracias.

Sgto. Hrio. (Av.) Richard Bruno.

Despedida de Antares



*Sgto. Hrio. (Av.)
Maximiliano García*



*Cad. 3º (Av.)
Carlos Falero*



*Cbo. Hria. (Nav.)
Marisol Diana*



*Cbo. Hrio. (Av.)
Martín Sabbatelle*



*Cbo. Hrio. (Av.)
Heber Cigarán*



*Sgto. Hrio. (Av.)
Richard Bruno*



*Cbo. Hrio. (Av.)
José Álvarez*



*Cbo. Hrio. (Av.)
Martín Elduayen*

Hoy es el día, llegamos al final de un largo camino, que bien o mal con dificultades, encuentros y desencuentros hemos recorrido juntos. Es así que en nuestras charlas, todavía recordamos ese día en el que 34 almas soñadoras nos encontramos en un mismo lugar, unidas por el afán de cumplir un gran anhelo, un mismo sueño, y lo que ninguno nos imaginábamos es que esos extraños serían nuestros “hermanos”, que compartiríamos juntos centenares de experiencias inolvidables e irrepetibles. Éramos muy diferentes como lo son las piedras, con sus diversas formas, y que el paso de los años va moldeando, algunas perdieron sus ángulos, otras se fueron redondeando, y otras fueron desechadas a lo largo del camino. Fueron diversos los motivos que nos fueron reduciendo en número, siendo hoy 14 los que logramos llegar a la meta. A cambio nos exigió muchos sacrificios y muchas las lágrimas, siendo iguales las tristezas que las alegrías, y los sacrificios que los beneficios.

Fue la vida diaria y nuestro desenvolvimiento cotidiano los que pulieron todos los detalles, hasta los más mínimos de nuestra formación, como futuros Oficiales. Noches de insomnio, castigaban nuestro físico, pero fortalecían nuestro temple, carácter y espíritu. Pero lo que hemos logrado, no lo hicimos solos, debemos agradecer a nuestras familias, y seres queridos que nos acompañaron a la distancia, y se adaptaron a nuestra nueva forma de vida. ¿A cuántas reuniones familiares, cumpleaños, y salidas no pudimos concurrir?, ¿cuántas veces pasaron varios días sin ver a nuestra familia?, ¿cuántas veces el cansancio luchó por vencernos?. Y no lo logró. Nunca estuvimos solos. De esas piedras desiguales, construimos un sólido y firme muro compacto, que hoy día es indestructible, juntos formamos un grupo, una tanda, nosotros somos “Antares” y hoy abandonamos el nido y comenzamos a volar, lejos de casa, lejos de nuestra querida Escuela.



*Cbo.Hrio.(Av.)
Jorge Silveira*



*Cbo.Hrio.(Av.)
Julio Peralta*



*Sgto.Hrio.(Av.)
José Lima*



*Cbo.Hrio.(Nav.)
Sergio Morales*



*Cad.3º(Av.)
Ignacio Matonti*



*Cbo.Hrio.(Av.)
Wilfredo Guedes*

Acrobacia Aérea

Todos sabemos que a fines del siglo XIX y comienzo del siglo XX, la aspiración del hombre por volar se fue reafirmando, en diferentes artilugios voladores, los cuales muy pocos lograron volar, pero sin duda alguna sirvieron de simientes para posteriores inventos voladores.

Fue de esta manera que el hombre empezó a volar, con la condición de ir haciéndose a sí mismo, ya que no había instructores ni aviones adecuados para dar instrucción, es decir ellos mismos se enseñaron a volar, empezaron a descubrir los secretos de volar sus aparatos y de esa forma hoy en día se puede conocer los límites de altura, velocidades y maniobras de un determinado aeroplano. De este modo se fueron haciendo maniobras más allá del vuelo recto nivelado (vrn), algunas veces intencionalmente, otras por casualidad, como entradas en barrenas y otras por la curiosidad de: que pasa si hago tal maniobra combinada con otra.

Entonces de esta forma es que nace la acrobacia, pero no me animo a afirmar que fue por la única razón por la cual surge la acrobacia, sino también por la aviación militar, la cual necesitaba maniobras tan rápidas como letales para enfrentar los combates aéreos, es por este motivo que podemos también afirmar, que la aviación de guerra le dejó mucho de herencia al vuelo acrobático, pues si nos remontamos a la Primera Guerra Mundial, el vuelo acrobático, alcanzó su razón de ser, en donde se nota su utilidad en la acrobacia de caza, un conjunto de maniobras de combate, utilizadas por aviones de combate, para enfrentarse en una lucha aire-aire. Muchos de los pilotos de estos aviones de

combate fueron los tan nombrados ases, quienes mostraron la utilidad de la acrobacia e inventaron maniobras que bautizaron con sus propios nombres.

Gracias a estos pioneros de la aviación acrobática y de los ases de guerra, podemos definir la acrobacia como un conjunto de maniobras anormales realizadas en el aire, desafiando las leyes físicas de la gravedad, creando figuras artísticas, llenas de belleza, ritmo, cadencia y armonía, todo gracias al piloto, quien desde ese momento pasa a ser el creador de una obra que conmueve y emociona a cualquier persona que la disfruta por su gran contenido artístico y por el riesgo que lleva.

En nuestro instituto, como no podía ser de otra forma, debido a que el vuelo acrobático forma parte de los requisitos necesarios para el aviador militar, a los Caballeros Cadetes de Tercer Año, se los entrenan en algunas figuras acrobáticas, de las cuales voy a describir seis maniobras acrobáticas: viraje de escape, Looping, Toneau, Ranversement, Innelman, Ocho Cubano.

El viraje de escape, es una maniobra de coordinación, en la cual el avión varía su dirección 180 grados, recorriendo una trayectoria constantemente variable respecto a los tres ejes existentes en el espacio.

En el Looping, el piloto aplica una presión sobre el bastón de mando en el timón de profundidad, que si lo hace de forma constante y ayudado con el motor puede completar un círculo de 360 grados en el plano vertical, pasando por los 180°, parte superior, “con la cabeza abajo”, para luego completar el círculo, saliendo de la maniobra en vuelo nivelado.

El Toneau, es una maniobra acrobática, durante la cual el avión realiza una rotación completa sobre su propio eje longitudinal, el piloto realiza esto, aplicando una presión sobre el bastón de mando, logrando una deflexión de alerones, que son superficies de mando situadas en el borde de fuga, en las puntas de ala.

El Ranversement se la clasifica como una maniobra de desarrollo vertical, en la cual el avión después de alcanzar una actitud de nariz muy elevada, respecto al plano horizontal, realiza una rotación de 180° en torno a su eje longitudinal, seguida de una rotación de 180 grados con respecto a su eje transversal, invirtiéndose así la dirección inicial del vuelo.

En el Innelman el avión realiza una trayectoria semicircular sobre el plano vertical y se completa con una rotación de 180° sobre el eje longitudinal. El avión realiza medio Looping y medio Toneau, finalizando la maniobra de la misma forma en como se finaliza el Ranversement, es decir en sentido opuesto al de inicio.

Por último el ocho cubano, se puede resumir, diciendo que es la unión de dos Loopings realizados en sentido opuesto, esta unión es conseguida mediante dos rotaciones de 180° cada una de ellas en sentido contrario sobre el eje longitudinal, teniendo en cuenta que dichas rotaciones se deben realizar saliendo de los Loopings, al finalizar esta maniobra el avión termina con la dirección inicial de vuelo.

Cbo. Hrio. (Av.) Wilfredo Guedes.



Viraje de escape



Looping



Toneau



Ranversement



Inneman

Ocho cubano



Cuando nos encomendaron la tarea de plasmar el espíritu de Cadetes y Aspirantes para diseñar los banderines de cada año, no tuvimos más que mirar alrededor y darnos

cuenta de qué es lo que está en nuestras mentes, y buscar en nuestro entorno cosas que representen nuestras vivencias, situaciones y metas tanto personales como

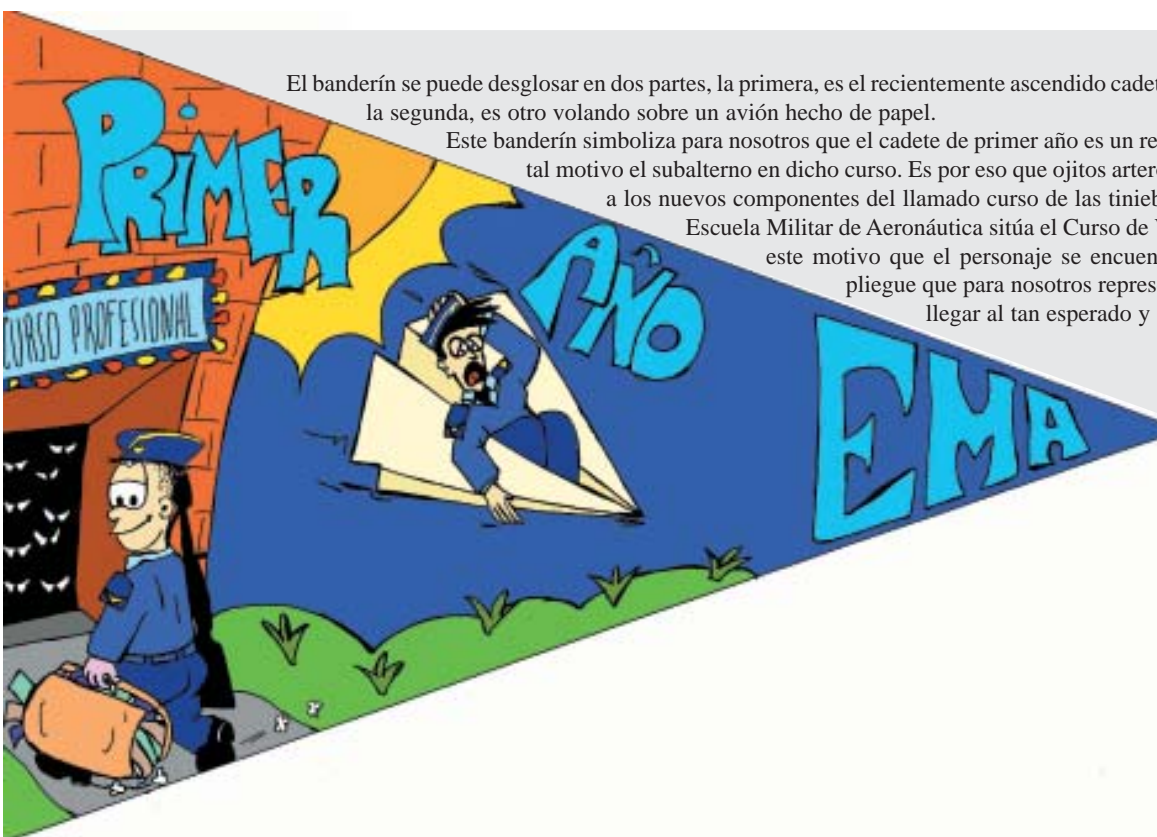


Reyes del Aire...

La idea central de este banderín es representar ese sentimiento místico que se apodera de todo clase, esa sensación de poder sobre la máquina en el aire, claramente representada por este hombrecillo en una postura en la cual no cabe duda que ese peinado al viento y esa sonrisa de seguridad evidencian que éste es un verdadero as en el comando.

Lo que inevitablemente lleva a que sus historias sean las más deslumbrantes y brillantes que alguien haya podido realizar jamás.

Aunque la realidad está plasmada a su lado, donde el pobre avión caricaturizado con una cara exhausta y algo dañado muestra las habilidades de un joven piloto y que en realidad sus historias no son tan increíbles como dice. Por otra parte no podemos olvidar el control representado por la torre que en cierta forma le da seguridad en vuelo al novato aviador. No obstante a lo que le pueden decir y lo que la realidad le muestre, ellos siempre se creyeron, se creen y se crearán los



El banderín se puede desglosar en dos partes, la primera, es el recientemente ascendido cadete de primer año camino al Curso Profesional; la segunda, es otro volando sobre un avión hecho de papel.

Este banderín simboliza para nosotros que el cadete de primer año es un recién llegado al Curso Profesional, siendo por tal motivo el subalterno en dicho curso. Es por eso que ojitos arteros y pícaros se descubren esperando ansiosos a los nuevos componentes del llamado curso de las tinieblas. Por otra parte, el plan educacional de la

Escuela Militar de Aeronáutica sitúa el Curso de Vuelo Básico aun lejano para este año, es por este motivo que el personaje se encuentra volando sobre un avión de papel, aquel pliegue que para nosotros representa lo mucho que queda para estudiar, hasta llegar al tan esperado y anhelado momento del verdadero vuelo.

grupales. Enfatizando el sentido del humor, conseguimos crear estos íconos que representan por medio de caricaturas sencillas, los distintos matices de la vida en la Escue-

la. Ellos perdurarán a lo largo de los años, generación tras generación así como los sentimientos que los inspiran permanecerán en nuestros recuerdos.



Básicamente el Cadete de Segundo Año tiene un anhelo bien definido, el cual ha estado esperando desde antes de su ingreso: “El Curso de Vuelo”. En él se observa a un Cadete de Segundo Año tipo, el cual se encuentra al inicio del curso que lo llevará luego de mucho estudio y dedicación, a lograr su meta. Entre página y página deja un espacio en su mente para soñarse un poquito dueño y señor de la máquina que para él supera ampliamente a cualquier aeronave conocida por su escasa cultura aeronáutica. En la representación de su pensamiento el Cadete acaba de superar el tercero de los escalones, colmados de estudio y sacrificio, para por fin lanzarse jugándose el todo por el todo, sí o sí a atrapar su sueño: ¡¡¡VOLAR!!!

Nota: las siglas en los últimos libros representan algunas de las cosas que junto con el compañerismo y el Espíritu de Cuerpo son las más importantes a aprender: Integridad, Servicio y Excelencia que son los valores intrínsecos de la F.A.U.; y Sangre, Sudor y Lágrimas que son de alguna manera el combustible que dedicamos a cada momento de la vida en la E.M.A.



Cuando se nos solicitó la confección del Escudo de Año de Aspirantes, muchas cosas vinieron a nuestras mentes. Todo lo pasado desde que ingresamos a la Escuela fue motivo para plasmar en el banderín. Era importante destacar además del sacrificio y dificultad de ser Aspirantes, el protagonismo de los Cadetes de Tercer Año que son quienes nos inculcaron los primeros pasos en la vida militar que son los más difíciles.

Todo en el Banderín representa algo de nuestros sentimientos y recuerdos de lo que un Aspirante como tal tiene que pasar; como el famoso “tronco” que supimos llevar en andas representando con ello el esfuerzo, la voluntad y el esmero para llegar a ser Cadete. La “tronera” es la primera imagen de la Escuela y es algo que en el Servicio todos defenderán, los que porten con orgullo en sus hombros el grado de Aspirantes. Todo esto son obstáculos que, tal como representa el Banderín, debimos y deberán tratar de superar los que tengan la vocación de volar.

Una primera ilusión



Fue el 25 de junio. El día en que nuestro sueño abrazó el cielo y volamos por primera vez. La niebla invernal del que parecía un día cualquiera, cubría a la ciudad entera. Ya reposada sobre todo objeto no daba paso al sol.

La expectativa era creciente, ya que en ocasiones anteriores por circunstancias del clima no habíamos podido volar.

En la mañana, cuatro de nuestros compañeros ya habían experimentado la ilusión del vuelo y su contacto cara a cara con las nubes, sus relatos hacían crecer nuestra desmedida ilusión.

El tiempo parecía estirarse y la lejanía de las nubes que veíamos desde la tierra nos era eterna.

Fue entonces cuando en la tarde de ese mismo día se nos llamó para volar. Eran

diversos sentimientos los que experimentábamos, estábamos donde nace el sueño de volar, en Operaciones, de donde unos minutos más tarde partiríamos hacia el Baron Beechcraft. El recorrido estaba planillado, saldríamos desde la E.M.A., para dirigirnos a una pista en Carmelo, y luego desde allí partir a Mercedes para finalizar en Montevideo.

Por fin llegó la hora, con todo anhelo nos embarcamos; previamente se nos había impartido instrucciones sobre el uso de los mecanismos de seguridad. Sujetos al asiento acompañados por las expectativas, asombros e ilusiones del primer vuelo, despegamos, comenzaba aquí la ilusión.

En pleno vuelo parecíamos cabalgar en las nubes, recuperando altura tras cada

descenso, y con el corazón ardiendo en llamas. Las nubes en su dorado color por el sol, parecían la hermosa escalada del otoño en la lejanía de la ribera, era tan bello que parecían los sueños de un niño. Estábamos reinando sobre el universo azul.

En el aire dábamos vueltas y vueltas, fue tan emocionante llegar a Carmelo y volver a encender motores sintiendo como rugían y de un instante a otro no estar más en tierra, sino simplemente en el aire, era hermoso imaginar que debajo nuestro solamente había aire.

Cuando descendimos en la E.M.A, todo daba vueltas pero llevábamos con orgullo y entusiasmo la experiencia del primer vuelo.

Asp. Héctor de León.
Asp. Luís Antonini.

A ellos...

“...ellos se refirieron a la soledad en las alturas y nosotros encontramos la soledad. Ellos hablaron de tormentas; y las tormentas están allí, quietas, resplandecientes. Ellos nos contaron del sol en su cumbre, de los cielos oscuros y de las estrellas más brillantes que jamás se han visto desde la tierra. Y todo esto permanece...”

Richard Bach

...Recibo de él los últimos consejos, y todo lo que era un mar de dudas hace muy poco tiempo ahora es seguridad y conocimiento...me dirijo hacia ti, amigo mío, te observo entre esta cálida niebla que nos cubre...te acaricio suavemente mientras sueño celestiales rutinas en las cumbres donde ya cae un silencio austero; te controlo por dentro cuidadosamente y me pregunto: ¿qué aprenderá hoy, sobre el cielo, y sobre mi mismo?, mientras nos dirigimos a cabecera de pista.

Una suave brisa recorre nuestras alas y nos envuelve en los húmedos ojos de lumbre incierta por donde huyen los últimos sueños de la mañana...sumergidos

en controles cumplimos los requisitos para emprender nuestro vuelo.

Hoy, estamos solos tú y yo, y este cielo azul de sueños, que ni una sombra empaña.

Todo lo desvanece el hondo silencio azul, y siento que no soy el mismo mientras me abrazo al cielo en un grito que estremece el abismo.

Trato de detener este instante que es perfecto al ras de estas nubes tersas que rizan con su aliento mi cabello, es como sentir en la frente el beso de un ave y que los astros te inspiren con su aliento suave, y en perplejas quietudes, hipnotizarme de silencios.

A mi lado imagino a mis hermanos, con los que hemos pasado tantas cosas, los observo sobre este delicado velo que nos envuelve y protege..., me siento seguro, confiado, orgulloso,...libre!!!

Siento la risa del viento que como confidente eterno del aviador escucha mi voz diciendo: “...ya no puedo morir, pues he volado como las águilas hacia el azul desconocido, he sofocado el olvido

penetrando en los mitos del tiempo y el espacio, he logrado unirme a ellos, al fin...”, a ellos los que trataba de encontrar entre nubes en mis sueños...

Recuerdas, viejo amigo, que te hablé tanto de ellos, de cómo seguían al viento y cruzaban las nubes; su pensar compartimos y también su modo de sentir, nada para sí conservan, nada para sí esconden...

Al regresar de nuestra aventura y tocar nuevamente la tierra volveremos a escuchar el fuerte latido del mundo, que espanta.

Pero tú, duermes ya, amigo mío, callado, que yo espero suspirando que pronto nos abracemos al sentir que un viento calmo interprete fielmente nuestros silencios divinos.

Duerme, que mientras duermes, mi alma en incandescente escala, hacia los astros sube y espero el día donde nuevamente con ellos emprendamos nuestro eterno vuelo...

Antares.

El Servicio de Sensores Remotos de la Fuerza Aérea, único en el País que ofrece Fotografía Aérea en formato 23 x 23, le ofrece los mejores servicios de relevamiento fotográfico de pequeñas o grandes áreas terrestres. El equipamiento de última generación, conjuntamente con técnicos formados en Europa y Argentina, aseguran la alta calidad del producto final.



**RUTA 101 Km. 19
Tel.: 604 0021 - Fax: 604 0097
E-mail: ssrafau@adinet.com.uy**

Día del Patrimonio Nacional

Recibimos 3.000 visitantes



El día domingo 22 de Setiembre, en vísperas de recordarse un nuevo aniversario del fallecimiento del Prócer Oriental Gral. José Artigas, se celebró el Día del Patrimonio Nacional. Sumándose a los diferentes actos que se realizarían en todo el país, la Fuerza Aérea Uruguaya no estuvo ajena a estos, por lo que se dispuso una jornada de puertas abiertas a todo el público, en la Escuela Militar de Aeronáutica. La jornada comenzó a las 10:00 de la mañana, alcanzando una concurrencia de público de aproximadamente 3000 personas. Gran parte de la exhibición, se desarrolló en la “planchada” de estacionamiento de aeronaves. El

público podía participar de una visita a lo largo de las instalaciones, en la que se realizaba una reseña histórica de la Escuela. Dicha visita era guiada por integrantes del Cuerpo de Alumnos, quienes condujeron a los grupos visitantes por diferentes lugares tales como el edificio de Comando, el área de Estudios, el Casino de Cadetes, el gimnasio (hangar original de la empresa Aeropostale, posteriormente Air France) y el edificio de Operaciones.

Dentro del gimnasio, uno de los tantos lugares históricos que acunamos en el Instituto, el público se pudo deleitar con una colección de fotos

cronológicas desde los días de la Escuela Militar de Aviación hasta su actual designación como E. M. Aer.

Aquí también se exponía una muestra de maquetas a escala de los aviones que pertenecieron a nuestra Fuerza Aérea, deslumbrándonos con la minuciosidad con que fueron realizadas, así como una exposición de libros y publicaciones de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay.

En el Taxiway Bravo, se encontraba una muestra de Aeromodelismo, siendo el más llamativo de los aeromodelos expuestos, uno propulsado por un motor a reacción.

A lo largo de toda la planchada hasta



Cessna C-206 perteneciente a la B. A. III



Bell 212



El Club de Aeromodelismo de Maldonado también se hizo presente.



Uno de los grandes exponentes: un aeromodelo con motor jet



C-212 Aviocar

el helipuerto se situaban armados distintos stands de diferentes unidades de la Fuerza Aérea, entre los que se encontraban el Servicio de Sensores Remotos, Servicio de Intendencia, Servicio Meteorológico, Escuela Militar de Aeronáutica, Escuela Técnica de Aeronáutica y el Comando de Operaciones Especiales junto con un Cessna C206 y un T-41 Mescalero, pertenecientes estos últimos tres a la Brigada Aérea III.

También se contó con la presencia del Montevideo Classic Car Club, el que presentó 8 autos clásicos, destacándose el Ford-A y un Volkswagen Escarabajo del año 1955 entre otros.

No sólo contamos con la presencia de autos clásicos sino que también hubo aviones clásicos como el Piper J3, los cuales fueron exhibidos en numerosos esquemas de pintura, y los aviones pertenecientes a los “Aero Charrúas”.

En la denominada “Línea Muerta” se situaban los aviones de la Fuerza Aérea que participaron de la muestra estática. Junto con los aviones destacados en el Instituto como el Aermacchi T-260 EU y el Beechcraft UB-58 Baron, estaban presentes los IA-58 Pucará del Escuadrón Aéreo N° 1 y el AT-92 (Pilatus PC-7) del Escuadrón de Vuelo Avanzado, todos ellos destacados en la Brigada Aérea II con asiento en el departamento de Durazno, mientras que la Brigada Aérea I expuso un Casa C212 Aviocar, Bell 212 y un Bell UH-1H, pertenecientes al Ecuadrón Aéreo N° 3 y N° 5 respectivamente.

Finalizando la jornada se llevó a cabo un Desfile Militar, en el que se realizaron numerosos pasajes frente al público y autoridades del Instituto, como movimientos con fusil, a pie firme y marchando, para luego dar paso a la Banda de la Fuerza Aérea, que se

encontraba en el hangar de la Escuela, deleitándonos con buena música.

Y como broche de oro, mientras continuábamos escuchando a la Banda con su variado repertorio, el T-41 hizo un pasaje bajo por encima de la planchada, dejando atónito al público presente, y haciéndonos estremecer a todos aquellos que aspiramos algún día llegar a los mandos de un avión; logrando con el mismo elevar nuestro espíritu aeronáutico y demostrando a la concurrencia la habilidad de nuestros pilotos.

Sin duda alguna se trató de una linda jornada, en la cual la Fuerza Aérea pudo darse a conocer a la ciudadanía de nuestro país, y así difundir nuestra labor, la que es y será siempre Vanguardia de la Patria.

Cad. 1° Eduardo Lepere.
Cad. 1° Lucía Varela.



T-260 EU Aermacchi



AT-92 Pilatus



Piper PA 11



Banda de la Fuerza Aérea



Colección del MCCC



IA 58 Tucará



Stand B. A. III



Compañía de desfile del Cuerpo de Alumnos



Bell UH-1H Huey



Stand E.M.A.



Exposición de maquetas a escala del IPMS

2003, doble aniversario. Pasado, presente y futuro de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El próximo 17 de Marzo de 2003 se celebrarán los noventa años de la creación de la Aviación Militar en nuestro país. Coincidirán entonces las celebraciones del día de la Fuerza Aérea Uruguaya y la recordación de la épica gesta de la Escuela de Aviación de Los Cerrillos donde diez Oficiales del Ejército Nacional tomaron sus cursos de vuelo a cargo del piloto-instructor Mr. Marcel Paillete.

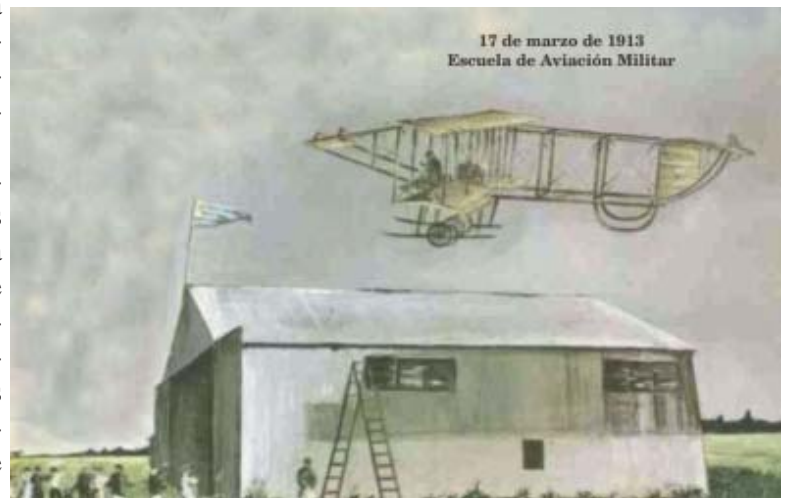
Aquel 1913 iniciaría, aunque de forma efímera, una etapa fundacional en la aviación militar del Uruguay.

Ese primer impulso llevaría adelante las sucesivas etapas y transformaciones que posibilitaron la fundación de la Escuela Militar de Aviación de 1917, hasta que arribando a los últimos días de 1935 se estructura la organización denominada Aerónautica Militar.

Asimismo el 4 de Diciembre de 1953 se sanciona por Ley la creación de la Fuerza Aérea, arma independiente y en igualdad de condiciones con el Ejército y la Armada, constituyéndose este hecho en un jalón de relevancia histórica para encaminar la vida autónoma de la institución.

Con estas consideraciones, nos aprontamos para encarar 90 años de tradicional presencia en las actividades profesionales de la aviación militar y 50 años de

vida organizacional que nos convocará a renovar los compromisos que hemos heredado de aquellos que nos han precedido apostando al crecimiento y el desarrollo profesional para servir a nuestra sociedad.



Escuela de Vuelo

Un lugar donde graduarse como Piloto Comercial, saltar en paracaídas (aún sin instrucción previa), Y compartir muy gratos momentos junto a amigos y familiares.

Cursos de : Piloto Privado - Piloto Comercial
Habilitación de vuelo por instrumentos - Habilitación en multimotores

Aeródromo Departamental De Maldonado "El Jagüel" - (042) - 49 20 31

SERVICIO INTEGRAL DE FIESTAS
FABIO CASTELLS
SUR FILMACIONES & FOTOGRAFIA
WILSON FERREIRA 1033 - TEL. 094431927 - 292 7386 - PART. 292 7958
PANDO - URUGUAY

fiorella
MODA MASCULINA
P. DE MARIA 1431 - TEL. 400 0493 - TELEFAX 408 7038



Visita del Señor Ministro de Defensa Nacional

El 16 de Octubre de 2002 la Escuela recibió la visita del Señor Ministro de Defensa Nacional Profesor Yamandú Fau. A pocos días de asumir su cargo hemos sido honrados con ésta, su primera visita a un Instituto de formación de Oficiales de las Fuerzas Armadas.

Como lo impone el protocolo, luego de su llegada al Instituto, la autoridad dirigió su saludo a la formación del Cuerpo de Alumnos y del Personal Subalterno y acto seguido precedió a revistar a los efectivos, para luego presenciar un desfile de los mismos en su Honor.

Al término del desfile el Señor Ministro recibió el saludo de los Señores Oficiales del Instituto y de inmediato fue invitado a recorrer las instalaciones en compañía del Señor Comandante en Jefe Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín, del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica Cnel. (Av.) José R. Bonilla y de los Señores Oficiales de la Plana Mayor.

Luego de recibir una presentación audiovisual de la Misión, Objetivos, Funcionamiento y Situación General del Instituto, fueron recorridos el área de Estudios (salones, laboratorio y anfiteatro), el área del Cuerpo de Alumnos (alojamiento del Curso Preparatorio, comedor, gimnasio y Casino), el área de Operaciones (entrenadores terrestres, salas de briefing) y área de mantenimiento (hangar). Además fue de interés del Señor Ministro acercarse a la línea de vuelo para efectuar una comprobación visual de los aviones que componen la dotación de la Unidad.

Con el orgullo de haber recibido a tan distinguida autoridad, los integrantes del Cuerpo de Alumnos le brindamos nuestra bienvenida y manifestamos nuestro respeto al Señor Ministro.



Descubridor de un autodidacta

EL CHIPMUNK

Es un avión de entrenamiento primario diseñado por la De Havilland inglesa para la RAF en las postrimerías de los años 40. –Ala baja cantilever, estructura metálica, monocoque, motor de 4 cilindros invertidos en línea, de carter seco, con una potencia de 145 HP, tren de aterrizaje fijo, doble cabina en tandem. Dos depósitos de 9 galones ingleses cada uno, le daban una autonomía de unas dos horas y media, equiparable a los aviones de combate tipo interceptores de aquellas épocas.

Durante un tiempo, fue el avión de instrucción de la Escuela Militar de Aeronáutica. Todavía en el hemisferio norte pueden verse algunos adaptados para competencias de acrobacia, con otros motores, superficies rediseñadas especialmente, estructuras reforzadas y hasta en algún caso tren retráctil. En nuestro País, un piloto inglés vinculado a la diplomacia, mantuvo durante mucho tiempo uno en excelentes condiciones en tanto hoy, el avión protagonista de este relato, descansa tal cual era en su fisonomía militar, en el Museo Aeronáutico.

LLEGA UN RARO

Con nuestras inexistentes finanzas del momento lo cierto es que la posibilidad de tener en el Aeroclub y de regalo “la tal máquina”, pudo mucho más que cualquier prevención.

Pocos días después el instructor viajó a Durazno, se aprendió con los pilotos de la base las características del avión y, en una soleada tarde, un característico ruido de motor-matraca fue creciendo sobre el campo de aviación.

Entonces, la silueta del Chipmunk con su extraña cola y el brillante disco de su hélice, apareció compadrona en el cielo de Fray Bentos. –Volaba lento y majestuoso a nuestros ojos

Prudente y prolongada aproximación nor-

te-sur para un aterrizaje –el primer contacto con aquellos pastos- que quiso ser de “tres puntos” pero alcanzó dos y un tercio, aunque sin “sapitos” ni golpes, para después rodar grácilmente hasta detenerse.

Raro avión como los diseños ingleses de la época, el plano vertical adelantado al estabilizador horizontal como en el Mosquito, se parecía bastante a un aparato militar.

Lucía matrícula civil CX-BBO (originalmente era el 608 de la EMA) y el estabilizador vertical tenía la famosa cruz de los aviones civiles de instrucción, con una banderita uruguaya por cierto..

El carreteo desde el extremo sur de la pista hasta el rancho-sede del club, fue del tipo de “tanteo”, cangrejeando para poder ver por donde iba y no muy firme ni seguro.

Después, veríamos por qué.

LA TAL MAQUINA

“En algún lugar” que permitía el funcionamiento nocturno de las luces de instrumentos. Ese adminículo, nunca llegó a funcionar luego de la primera noche de curiosidad.

La estrechez de los habitáculos decía a las claras que el avión no quería pilotos gorditos.

Si bien enteramente de metal, los revestimientos superiores e inferiores de las alas principales, así como los alerones y timón de cola, eran de tela tratada con pinturas especiales.

Para la aventura, lo más lindo era el color metal como los de guerra, la parte superior del capot del motor negro mate, al igual que las palas de la hélice que daban hacia el piloto, para evitar reflejos.

El fuselaje bien fino, las patas del tren de aterrizaje bien separadas y de base ancha, aunque fijas; no retractables. ¡Una lástima para nuestros sueños de la RAF...!

Estábamos en presencia de un entrenador

de pura sangre inglesa, diseñado para preparar pilotos de potentes cazas de finales de la 2ª Guerra Mundial, como los Tempest y otros famosos.

Incluso, como después lo experimentamos, con una terrible tendencia a desviarse a la derecha al dar plenos gases en tierra en la carrera del decolaje.

Ya guardado por primera vez en nuestro hangar, con la trompa desafiante hacia el cielo, me pareció una invitación personal y un reto ineludible.

Yo a éste lo vuelo pese a lo que pese.

Algo en mi interior me decía que nos íbamos a entender muy bien y seríamos grandes amigos.

EL MANUAL AMIGO

Junto con los libros y certificados de aeronave y de motor, la FAU nos había proporcionado el manual técnico y –para mí fundamental- el Manual de Operaciones o manual de vuelo.

Ya esa primera noche, el Manual de Vuelo se constituyó en mi libro de cabecera; casi la Biblia.

Bien redactado, claro y preciso, fue más valioso que cualquier instructor.(que nunca lo tuve para ese avión) –Lo decía todo; hasta las maniobras acrobáticas

Sin embargo, como era de estilo en ciertas épocas, el instructor celoso de sus funciones no permitió que nadie volase hasta que él mismo “le agarrara la mano”.

El tiempo pasaba y yo nunca pasé de sólo sentarme en la cabina y estudiarla mil veces. Ni siquiera prender el motor que, por otra parte y al no tener baterías, debía hacerse a mano con el viejo sistema de girar la hélice –muy filosa- y sus consabidos riesgos para un no experto (si bien tenía dispositivo para el arranque a cartucho, no teníamos ni había cartuchos).

Muchas veces estuve tentado para hacerlo



Chipmunk matrícula CX-AVA ubicado en el Museo Aeronáutico.

arrancar, pero me faltaba un compinche valiente.

Seguí leyendo y releendo el manual, soñando vuelos imaginarios y hasta las imaginadas sensaciones de cada maniobra.

A solas con el avión en el hangar, ¡hasta llegué a hablarle!...

Un día, el instructor se apiadó de mí y me llevó de bolsa(en el asiento trasero)

En verdad, no disfruté nada porque ni siquiera pude tocar el bastón de mando: ¡Lo había desmontado el muy artero!...

Y, además, fue un vuelo tipo aerolínea: virajes standard, recto y nivelado, padrón de aterrizaje y vuelta a la tierra. Sólo la rara impresión de un motor en línea moderando en el planeo, con esas sacudidas desagradables y los instrumentos vibrando con todo el panel.

Después de eso, otra vez el manual amigo

y los sueños de volarlo cada vez que leía los procedimientos de una maniobra.

Hasta que una noche, luego de una reunión de la Comisión Directiva, resolvió prescindir de los servicios del Instructor.

Allá en el hangar, el Chipmunk quedó esperando que alguien lo volara.

Esa misma noche yo, a solas con la almohada, decidí que lo volaría.

Sentía que ese avión era mi amigo y que me estaba esperando.

AHORA QUE ESTAMOS SOLOS

Si bien la fuerza que me impulsaba era enorme, mi razón optó por la prudencia y no permitió que “mascara tachuelas...”

A los estudios del Manual, siguieron varias consultas a quienes volaron ese avión por los años 50 más o menos. -De todas

ellas, recuerdo una anécdota contada por el protagonista: Carlitos, antiguo compañero y mucho más tarde, Comandante en Jefe de la FAU. Trato de transcribirla en lo posible, quizás con algún error perdonable en el tiempo.

Me dijo más o menos:

“Mirá que en el carreteo se va tremendamente a la derecha... Tenés que empezarlo con todo el pedal izquierdo a fondo y lo vas soltando hasta que se mantenga con la cola en alto y derechito... ¡ajo!...

Si se te va demasiado, usá la palanca del freno que es diferencial(están interconectados los frenos con el pedal respectivo) ...Si vas a “tirar” un looping, asegurate de tener más de 105 nudos de velocidad; picalo un poquito y después hacelo firme y decidido... Si no, se te cuelga y te venís para atrás de cola...”



roberto rinaldi ltda.

Mecánica - Chapa - Pintura

Tel: 709 8894 - Telefax: 708 2124 - Cel: 094 40 31 97
E-mail: r-rinaldi@megasitio.com - www.robtorinaldi.com

¿Cómo...? –pregunté.

“Mirá: cuando yo había hecho con el instructor esas maniobras, me largó sólo para hacer varios loopings. Subí a casi 5000 pies y, con cierta aprehensión me decidí a hacer el primero... Lo piqué y después tiré del bastón... Vi sólo el cielo y pasó como una hora antes de volver a ver el horizonte otra vez...”

Ya está –me dije- la cosa no era tan difícil... Agarré coraje y tiré como cinco loopings.

Después nivelé, ingresé al circuito, hice el padrón y aterricé como un campeón, carreteando lento y feliz hacia la línea.

Apagué todo, desprendí los correajes y me bajé.

A pocos metros estaba mi instructor y varios oficiales y mecánicos.

Todos me miraban con cierto aire de perplejidad y yo pensé que era admiración por mi excelente demostración de capacidad.

Al llegar, el instructor me pregunta curioso: ¿Qué hizo cadete?

Lo miré casi sobrador y le contesté: “como cinco loopings mi teniente... No era tan difícil...”

Me observó un instante como quien mira a un extra-terrestre y me dijo sin miramientos:

“Lo que usted hizo fueron cinco trepadas verticales y cinco caídas de cola hacia atrás, cadete... ¡No se hizo pelota porque el avión lo perdonó!...”

Se me congeló la espina dorsal.

Entonces recordé que el horizonte no me aparecía “desde arriba” sino que cada vez reaparecía desde abajo... ¡Nunca tuve la tierra como techo!...”

Desde ese día, se instauró el “*looping del subibaja*”... ¡Famoso!

Y la otra advertencia: “Para hacer el tirabuzón a la izquierda, nada de motor... fuerte pedal izquierdo y alerones... la hélice gira al revés, no te olvides; porque si no, entrás en la “barrena plana” y vas a tener que arreglártelas para poder sacarlo con todo el bastón adelante, motorazo, pedal contrario y que Dios te ayude... Por lo demás, es un avión divino... Dale no más sin miedo”.

Otros amigos me informaron que esos problemitas motivaron una orden mandatoria de fábrica para reforzar los

bulones del empenaje de cola, entre otras cosas.

Carlitos no había sido el único, pero sí uno de los pocos que habían tenido suerte de no quedarse sin cola...

Mucho después, cuando me llegó el momento de probar esa maniobra, yo pasaba largamente los 105 nudos y el tirón de la palanca era firme y progresivo, sin llegar al tope, con buena reserva de potencia en el motor.

VOS Y YO, VAMOS A VOLAR

Finalmente conseguí un “pierna” que me ayudara en el arranque. Lo senté en la cabina trasera, manteniendo el bastón hacia atrás, con los frenos a fondo y el acelerador exactamente un cuarto de pulgada adelante.

Tuve una omisión que pudo resultar muy peligrosa: no le puse ninguna calza a las ruedas, pensando que si arrancaba no podía exponer a mi ocasional compinche a que la hélice lo decapitara al sacarlas, debido a su inexperiencia.

Dos o tres vueltas a la hélice en el sentido de las agujas del reloj, sintiendo el “clack” del magneto de arranque, hasta que lo puse en posición previa a la compresión del cilindro. Indefectiblemente, era como marcando la una, del reloj.

Accioné la palanquita externa de la bomba de nafta, hasta que un chorrito de nafta salió por el desahogo del carburador como decía el Manual.

“No toques nada de nada” le dije a mi compinche de aventura que, por otra parte, tenía el tal susto.

Convencido de las rarezas inglesas fui a la carlinga delantera, bajé las dos llaves de contacto y con un disimulado temblor en las piernas me fui a la hélice, tomándola desde arriba con todo su filo y listo para salir corriendo si era necesario.

Junto fuerza y coraje y doy el empujón que hubiera movido un piano.

¡Fabuloso!... El Gipsy 165 HP arrancó, sacudiéndose redondito, con ganas de salir ya...

El disco brillante de la hélice, parecía transmitir alegría... Cosas más, por cierto.

Lo contemplé un instante y rápido me dirigí a la cabina, trepando por el ala izquierda como decía el manual. Sentado sobre un cojín improvisado a falta de paracaídas, me invadió el perfume de correajes, motor y metales. Todos habían cobrado vida.

“Este huele como un avión de verdad” – Aroma inconfundible que sólo los pilotos conocen.

Una vez instalado y asegurado, le digo a mi compinche que se baje. No podía ponerlo en peligro de ninguna manera.

La cosa era entre yo y mi nuevo amigo el avión.

Despejada el área, aceleré un poquito más y suelto los frenos para carretear por la pista.

¡Atención con el desvío a la derecha!... Poner pedal izquierdo a fondo y mano en el freno.

Recorrí un par de veces la pista a muy moderada velocidad; norte a sur, sur a norte y otra vez al sur, a la cabecera 36.

Mi confianza era un poco mejor, pero no mucha. “Esto se sacude como si estuviera todo desequilibrado... ¿Qué estoy haciendo aquí sólo, dentro de este armatoste?”

Finalmente, tanteando el camino que el morro no me dejaba ver, llego a la cabecera y usando generosamente el freno izquierdo, me alíneo más o menos con el centro de la pista.

¿Tratamos de volar che...? Le pregunto a mi nuevo amigo el avión que, obviamente, sólo me responde con sus palpitantes sacudidas.

Me decido a probar.

Aceleré progresivamente y la bestia se me va a la derecha como una porquería.

¡Idiota!... Te olvidaste del pedal izquierdo... Rápido, los frenos que te vas a las chircas fuera de la pista... Sería una vergüenza inconcebible.

Más mal que bien y con un sofocón, carrousell mediante, consigo pararlo antes del desastre y la ignominia.

Reflexiono y con freno y pedal izquierdo vuelvo poco a poco a la posición inicial de la cabecera 36.

No estoy enojado con el avión; mi amigo accedió a mis requerimientos y perdonó mi torpeza.

LA DOMA

En la cabecera, reflexiono y dialogo con mi avión: “Vamos a hacer una cosa: prueba de carreteo con aumento progresivo de velocidad y cola levantada, hasta que ambos vayamos por donde debemos en la pista.. ¿De acuerdo?...”

Como no expresó ninguna opinión en contrario, comencé la nueva experiencia, pero con pedal izquierdo a fondo...

A medida que las revoluciones aumentaban, desaparecían las sacudidas y, una leve presión hacia delante levantó la cola poniendo horizontal al fuselaje. Ahora veía con total claridad la pista y los pedales respondían dirigiendo la trompa hacia donde yo pensaba.

Llegando a los límites de la pista, reducción total de potencia, pedales neutros y, al caer la cola, firme presión hacia atrás y aplicación progresiva y pareja de los frenos.

Mi amigo se detuvo perfectamente y no pude menos que palmotear su costado aprobando su comportamiento. Como siempre, me respondió con sus sacudidas de marcha lenta.

Hice la misma maniobra, pero regresando a la cabecera 36.

Mi amigo fue más dócil aún y yo cobré entusiasmo.

VOLAMOS!..

Inicié entonces una tercera recorrida, aplicando mayor potencia progresiva.

De pronto, inesperadamente, un ligero rebote y ¡oh milagro!... ¡Estábamos en el aire!...

SI, estábamos volando!!!

Una fracción de duda y luego, la seguridad total: todo acelerador, leve aumento de presión atrás en el bastón y cobrábamos rápidamente altura, siguiendo una trayectoria perfectamente centrada con la pista.

Pasamos en tromba a un costado del rancho-sede a unos 30 metros de altura. Pude ver la cara de asombro de mi compinche que, a esa altura, ya estaba pensando en llamar ambulancia y bomberos.

**Repuesto de mi propia sorpresa, los reflejos adquiridos en el indómito y cabortero

Silvaire Luscombe 8F, comenzaron a actuar como si toda la vida hubiera pilotado ese avión.

El intelecto cargado de lecturas del manual y el instinto formaron una sola pieza. -Guiados por la razón y el análisis, respondieron a cada una de las sensaciones de la máquina en el aire.

Mi amigo Chipmunk volaba deliciosamente; dócil a los comandos, ágil en los rolidos y virajes, firme en el vuelo nivelado, aunque con sempiterna tendencia a desviarse a la derecha por diseño.

Varias vueltas al campo, sin apartarme demasiado, sirvieron para estrechar el lazo de amistad recientemente iniciado.

Subí un poco más y ensayé las pérdidas y los “avisos” que el avión me daba como precaución previa: Cortas sacudidas, una leve encabritada de trompa y, en movimiento continuado, inicio de una picada. -Recta, sin mayores desviaciones, con ligeros temblores, hasta que alcanzaba unos 30 0 40 nudos y entonces volaba en planeo perfectamente.

Mirando hacia abajo, ubiqué mi posición con respecto a la pista y entendí que había llegado el momento de mi primer aterrizaje con el nuevo amigo.

¿Qué hacer?... ¿Un tres puntos (tren principal delantero y ruedita de cola tocan al unísono la tierra) o un aterrizaje “de línea” con cola levantada y potencia?...

Mis pensamientos dudaban entre ambas cosas mientras ingresaba en inicial, viraba a básica y decididamente enfilaba luego a final para cabecera 36...

Fina pendiente de descenso manteniendo 55 nudos con pequeños golpes de motor y un punto de flaps.

A unos 20 metros del suelo y 50 de la cabecera, casi sin pensarlo, decidí un aterrizaje de ruedas, cola levantada y un poquito de necesaria potencia.

¡Inolvidable esa primera vez!

El efecto del ala baja y la “fineza total” que me impuso la razón, dieron como resultado un impecable y suave aterrizaje, con el lujo de abrir la carlinga mientras carreteaba de cola levantada hasta pocos metros del final de la pista, bajando el patín a unos 50 metros del lugar de estacionamiento adya-

cente.

Vigorosa frenada de rueda izquierda y el ahora queridísimo avión-amigo, quedó con la cola en la puerta del hangar y la trompa apuntando desafiante hacia la pista.

Dudé en apagar los contactos.

Tuve la tentación de hacer otra, pero...

“Con la suerte no se juega”... vamos a asimilar bien todas las sensaciones primero.

Cerré la nafta, apagué todo y durante un buen rato me quedé en la cabina, mientras sentía cómo los giróscopos del horizonte artificial y el giro direccional se iban deteniendo lentamente, hasta acallar por completo su sonido.

Mis dedos recorrieron las alegres esferas del tablero.

Mis manos desabrocharon hebillas y arneses.

Reviví entonces la escena del cine, cuando el piloto del caza bajaba triunfante, de regreso a su base.

Obviamente, no se lo dije a nadie.

Tampoco tuve público en la sala.

Nada más que aquel compinche que ni siquiera comprendió la emoción, el susto, la alegría ni la gloria de los momentos que yo había vivido.

Acaricié los fríos flancos de mi avión y la voluntariosa trompa del cono de la hélice. Retrocedí dándole el frente y nos miramos un largo rato.

¡El sí me había comprendido !...

Como antes había comprendido a tantos muchachos cadetes que en él pasaron los primeros y más hermosos sustos que un piloto puede tener.

Desde aquella tarde, fue mi gran amigo y jamás me defraudó, pese a las diabluras que ambos juntos hicimos; pese a los esfuerzos que muchas veces le exigí..

Ni siquiera aquel atardecer cuando nos perdimos entre las serranías de Treinta y Tres y le pedí que aterrizara en los únicos 90 o 100 metros de tierra lisa que encontré en lo alto de un cerrito, cuando ya el sol había bajado detrás del horizonte...

Parte de la historia de nuestro cariño máquina-hombre.

Una historia para otro relato.

Aviador Civil Pedro Boggiani.

Integrantes del Cuerpo de Alumnos han tenido el honor de participar, entre el 20 y el 21 de Setiembre próximo pasado, de las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial organizadas por el Instituto Uruguayo del Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación.

De las provechosas sesiones de trabajo hemos creído conveniente transcribir un compendio de una de las exposiciones presentadas en dicha oportunidad.



Seguridad de la aviación y actos de interferencia ilícita

El 17 de diciembre de 1944, fecha en que se firmó en Chicago el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que dio nacimiento a la OACI, los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional (sabotaje, apoderamiento o intento de apoderamiento, ataque en vuelo, ataque a instalaciones, etc.) eran prácticamente desconocidos.

Se habían dado algunos casos aislados, pero nadie podía imaginar el auge que tomarían años más tarde los ataques contra la seguridad de la aviación civil.

No obstante ello, el Convenio de Chicago de 1944 establece que los fines y objetivos de la OACI son entre otros: «lograr el desarrollo **seguro** y ordenado de la aviación civil internacional», «satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo **seguro**, regular, eficaz y económico» y «promover la **seguridad** de vuelo en la navegación aérea internacional».

En los años 60 se produjeron los primeros secuestros de aeronaves y la OACI, respondiendo a la preocupación de los gobiernos y las Naciones Unidas, auspició la suscripción de una serie de convenios internacionales destinados a resolver estos problemas.

El primero fue el **Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves**, firmado en Tokio el 14 de setiembre de 1963.

El Convenio se refiere a las «infracciones a las leyes penales» y «a los actos que,

sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes en la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, correspondiéndole la jurisdicción al estado de matrícula de la aeronave.»

Asimismo, establece las facultades del comandante de aeronave, quien podrá tomar medidas razonables e incluso coercitivas, respecto a quienes hayan cometido estos delitos o estén a punto de cometerlos.

En cuanto al apoderamiento ilícito, no lo define como un delito internacional.

De todas maneras, el Convenio constituyó un aporte importante en cuanto a que, estableció una jurisdicción penal y definió las facultades del comandante de aeronave.

En diciembre de 1970, se adoptó en La Haya el segundo instrumento jurídico internacional: el **Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves**.

El Convenio definió por primera vez como delito el acto de apoderamiento ilícito y los supuestos que deben darse son: que haya uso o intento de uso de la fuerza, que la aeronave esté en vuelo y que quien comete el delito esté a bordo de la aeronave.

Los Estados Partes deberán establecer penas severas para el delito y tomar las medidas necesarias para establecer su jurisdicción.

También contiene disposiciones relativas a la extradición.

El 23 de setiembre de 1971, y como consecuencia de dos casos trágicos de explosiones aéreas causadas por actos de sabotaje, se elaboró en Montreal un nuevo convenio destinado a suprimir tales actos de violencia: el **Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil**.

El Convenio define una serie de delitos (sabotaje, destrucción de aeronaves o instalaciones, comunicación de informes falsos, etc.) los que son tales independientemente de que el autor se encuentre a bordo o no de la aeronave y que ésta esté en vuelo o en tierra.

Más tarde, sobrevino el problema de los ataques a los aeropuertos con varios casos trágicos que dejaron gran número de personas muertas y heridas.

Como estos casos no estaban cubiertos por los convenios vigentes, la OACI, patrocinó la firma del **Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional**, aprobado por consenso el 24 de febrero de 1988, en Montreal.

Dicho Protocolo agregó un artículo al Convenio de Montreal de 1971 que definía como delitos los ataques contra personas, instalaciones, aeronaves o servicios situados en un aeropuerto.

Pero los ataques contra la aviación civil siguieron, con una nueva modalidad: el uso

de explosivos plásticos por parte de terroristas (Boeing 747 de Air India en 1985, vuelo 103 de Panam en 1988, aeronave de UTA en 1989).

Estas tragedias dejaron gran cantidad de víctimas, y la OACI actuó rápidamente, patrocinando la adopción, el 1º de marzo de 1991 en Montreal del **Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección**.

De acuerdo al mismo, los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias y eficaces para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos sin marcar así como para controlar el movimiento de tales explosivos fuera y dentro de su territorio.

En un Anexo Técnico se describen los explosivos y los agentes de detección.

La Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos, creada por el Convenio, cuando sea necesario, hará recomendaciones al Consejo de OACI para enmendar el Anexo Técnico.

Hasta aquí, una reseña de la evolución del tema de los actos de interferencia ilícita y los distintos instrumentos jurídicos que se fueron creando para responder a la necesidad urgente de preservar la seguridad en la aviación civil.

Pero los sucesos del 11 de setiembre de 2001, crearon un antes y un después en la historia de la aviación civil internacional.

La OACI luego de los sucesos del 11 de setiembre de 2001

Lo que más impactó a la comunidad aeronáutica en los sucesos del 11 de setiembre fue el hecho de que las aeronaves civiles hubieran sido empleadas como armas de destrucción masiva.

Inmediatamente el 12 de setiembre el Consejo de Seguridad de las NNUU, aprueba la Resolución 1368 en la que exhorta a la comunidad internacional a redoblar sus esfuerzos para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, acrecentando la cooperación y cumpliendo los Convenios inter-

nacionales contra el terrorismo.

El 25 de setiembre de 2001, se inició en Montreal el **33er. período de sesiones de la Asamblea de la OACI**, en la que participaron 169 Estados y en el que el tema de la mayoría de los debates consistió en la seguridad de los aeropuertos y a bordo de las aeronaves.

En dicha oportunidad el Presidente del Consejo de la OACI Dr. Assad Kotaite señaló que había que restaurar la confianza en la seguridad de la industria aeronáutica, armonizando la simplificación del despacho de los pasajeros y la carga con los más altos niveles de seguridad.-

La Asamblea dicta entre otras, dos Resoluciones relativas al tema en cuestión.

La Resolución A 33-1: Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil, instando a los Estados a cooperar en la investigación de dichos actos, a juzgar a los responsables y al cumplimiento de los convenios multilaterales sobre seguridad de la aviación y encarga al Consejo la creación de un programa universal de la OACI de auditoría de vigilancia de la seguridad.

Se pone de manifiesto que la Seguridad Operacional, conocida en inglés como «safety» es inseparable de la seguridad de la Aviación, conocida como «security».

En efecto es importante recordar que la OACI cuenta con un programa de vigilancia de la seguridad operacional conocida por las siglas USOAP y que se inició en 1999. . Hasta el 25 de setiembre de 2001, el USOAP había realizado auditoría en 177 Estados de los 188 que integran la OACI. El USOAP podría servir de modelo al programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad o podría utilizarse como modelo el sistema de auditorías regulares introducido por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) que comenzó oficialmente en mayo de 2001 y que provee de experiencia técnica y de asistencia a los Estados europeos.

La otra Resolución adoptada por la Asamblea de OACI durante su 33er. período de

sesiones fue la A33-2: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI, relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, en la que se reafirma que la seguridad de la aviación debe ser considerada como un asunto de máxima prioridad.

Esta Resolución consta de 8 apéndices, que se refieren entre otros, a las Medidas que han de tomar los Estados cuando se producen incidentes de interferencia ilícita, a Medidas de seguridad de carácter técnico las que deberán ser reforzadas en todas las fases y procesos relacionados con el transporte aéreo internacional, al mantenimiento actualizado del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, armonizando sus disposiciones con las del Anexo 9 al citado Convenio referidas a la Facilitación, a fin de que sean compatibles y complementarias.

Del 5 al 9 de noviembre de 2001, se reunió en Montreal el **Grupo de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)** a los efectos de tratar los distintos problemas planteados por los sucesos del 11 de setiembre. El Grupo contaba con una lista de objetivos estratégicos en materia de seguridad que iban desde la inspección del pasaje en bodega hasta el procedimiento relacionado con los pasajeros insubordinados. Subrayó la necesidad de actualizar el Manual de Seguridad de la OACI y preparar un Manual de auditorías apropiado, basado en la experiencia del Programa USOAP a que se hizo referencia.

Del 19 al 20 de febrero de 2002, con la asistencia de 154 Estados, se celebró en Montreal una **Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación**. La misma insistió en que se necesitaba urgentemente un programa integral de la OACI de auditorías de la seguridad de la aviación que debería comenzar en el 2003 y auditar en forma regular, obligatoria, sistemática y armonizada el nivel de cumplimiento nacional y aeroportuario del Anexo 17 y de las disposiciones de los Anexos conexos.

La Conferencia solicitó a la OACI que

fuera la depositaria de los informes de auditorías completadas para ser compartidos entre los Estados, conciliando la confidencialidad y la transparencia.

El Consejo de la OACI en su 166 período de sesiones, en junio de 2002 adoptó distintas medidas con relación al tema de la seguridad de la aviación (revisión de manuales, de Anexos, etc.) e insistió en el fortalecimiento de la cooperación y coordinación con las oficinas regionales para aplicar el Anexo 17 a escala regional.

Uruguay y los instrumentos relacionados con los actos de interferencia ilícita

Nuestro país ratificó los Convenios de «Tokio de 1963», «La Haya de 1970», «Montreal de 1971» y el Protocolo de 1988 que modifica el Convenio de Montreal de 1971.

Asimismo por Ley 17.239 de 9 de mayo de 2001, aprobó el Convenio sobre marcación de explosivos plásticos.

En cuanto a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, nuestro país los incorporó a su derecho interno, encontrándose actualmente circulando y a estudio las últimas enmiendas a los mismos.

Por otra parte, Uruguay incluye en sus Convenios bilaterales la cláusula sobre seguridad de la aviación que fuera sugerida por el Consejo de la OACI en junio de 1986.

El Código Aeronáutico Uruguayo, prevé en su Título XVII, arts. 198 y ss. los «Delitos contra la seguridad de la navegación aérea».

Asimismo importa señalar que el Decreto 21/999 de 26 de enero de 1999, en su artículo 8 establece la competencia de la Dirección de AVSEC, dependiente de la DINACIA, la que se ocupa de planificar, coordinar y promover las actividades de seguridad para la protección de la Aviación civil contra los actos de interferencia ilícita dentro del territorio.

Con fecha 8 de noviembre de 2001, se dictó el Decreto 437/2001 que reglamenta la Policía Aérea Nacional, la cual tiene dentro de sus funciones, el controlar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales relativa a la seguridad de la aeronavegación, ejerciendo las actividades tendientes a la protección de la aviación contra los actos de interferencia ilícita y otros atentados contra su seguridad.

Deben tenerse presente además los Reglamentos Aeronáuticos Uruguayos (RAU) en particular el RAU 129,129.25:Seguridad de la Aviación Civil, el RAU 91, 91.11: Prohibición de interferencia ilícita

a miembros de la tripulación y el RAU 121, 121.538: Seguridad del avión.

Como conclusión cabe recordar las palabras del Dr. Kotaite en ocasión del discurso de apertura de la Conferencia ministerial de febrero de 2002 a que se hizo referencia. Dijo el Dr. Kotaite: «...para hacer frente a esta nueva dimensión de amenaza necesitaremos una nueva dimensión de instrumentos, una nueva dimensión de recursos y una nueva dimensión de cooperación».

Resumen:

Resumen de la exposición realizada en las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial organizadas por el Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación, que tuvieron lugar los días 20 y 21 de septiembre de 2002.

Esc. Alicia Presto de González.

Asesora del Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (DINACIA).

Dra. Marta Gaggero Montaner.

Técnica del Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (DINACIA).

Ciclo de conferencias

En el correr del presente año nos han visitado personalidades de nuestra sociedad, para servirnos de ejemplo, brindarnos enseñanzas y legarnos vivencias, para de ese modo alimentar nuestra educación y formación. Tales protagonistas de nuestra cultura fueron responsables de ofrecernos conferencias acerca del tema en que se destacan y de los ambientes en

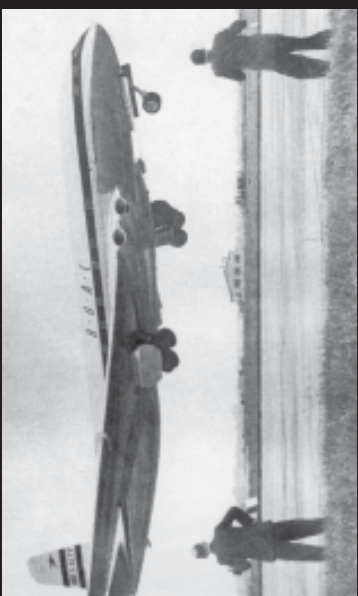
los que son relevantes, estos fueron, a saber: Fotógrafo Alfredo Testoni, Periodista Tomás Linn, Marchand Pablo Marks, Cnel (Av.) José Bonilla, Ex Embajador de Israel en nuestro país Josef Arad, Periodista Danilo Arbilla y Cnel. (Av.) (R) Fernando Blanco.

Cada uno de ellos expuso y disertó sobre "Fotografía artística", "El mensaje de los

discursos políticos", "El arte en nuestro país", "Reseña histórica de Israel", "Conflictos bélicos del Medio Oriente", "Libertad de expresión" y "Anecdotario de vivencias dentro de la Fuerza Aérea", respectivamente.

Cad. 1º Mauro Baliero.

"Lo que yo ví, lo que nosotros veremos"



Así se titulaba un libro del pionero de la Aviación mundial Alberto Santos Dumont escrito en 1918, en el que, de alguna forma -además de registrar las primeras experiencias aeronáuticas personales que desembocaron en sus gloriosos vuelos de 1901 y 1906- intuía las futuras posibles aplicaciones de esta disciplina en manos de la humanidad, imaginándose por momentos, que no siempre ella recorrería el rumbo de sus aspiraciones. Por entonces, al ver las consecuencias de la Primera Guerra Mundial reflexionaba con sufrimiento: "Nosotros los fundadores de la locomoción aérea, teníamos soñado un venturoso camino de glorias pacíficas para esta hija de nuestros desvelos"... "sólo vimos en el aeroplano un colaborador en la felicidad de los hombres".

Habían transcurrido muy pocos años, y lo que habían podido ver aquellos primeros investigadores, científicos, inventores y aventureros era el vertiginoso desarrollo de los conocimientos aplicados a la conquista del aire, llevando a derivar en la construcción y puesta en funcionamiento de una notable concepción: el avión.

La historia, con su particular dinámica, respondió con una inusitada celeridad a esta provocación humana de la aviación, y en pocos años se sucedieron los progresos que llevaron a que la disciplina aérea se impusiera con avasallante firmeza en el primer lugar de las actividades recreativas, deportivas, militares y comerciales. Sólo habían transcurrido poco más

de tres lustros y ya el Ingeniero brasilero Santos Dumont interpelaba al devenir de los hechos con su "O que eu vi, o que nós veremos". Él pudo relatar apenas lo que vió, imaginar algo de lo que vendría, pero su fantástica e ingeniosa imaginación quedó totalmente superada por la realidad. En menos de tres décadas la aviación se impuso como el arma fundamental de la guerra, aparecerán primero los conceptos de Trenchard, Mitchell, Douhet, Kindelán, así como los de los rioplatenses Jorge Newbery ("La nación poseedora de la máquina aérea más perfecta, será en lo sucesivo el árbitro supremo y absoluto de los demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición"), y del propio Boiso Lanza que ya en 1916 decía: "El avión, mientras más perfeccionado esté, más aumentará en utilidad como elemento militar".

Más tarde, todos los vaticinios se plasmarán en las realizaciones bélicas introducidas en las Guerras Mundiales. "Nunca nadie le debió tanto a tan pocos" diría Churchill refiriéndose a la decisiva actitud de los pilotos militares de la Royal Air Force.

De la tela y madera, se derivó al fuselaje metálico; del tren de aterrizaje convencional, al retráctil; del motor recíproco al de reacción. La transformación de las capacidades, las diversas utilidades del transporte aéreo de pasajeros y de cargas, el trazado de innumerables líneas que unían puntos y acortaban las distancias geográficas de nuestro planeta -jugando una disputada carrera contra el tiempo-

nos fueron mostrando una variedad enorme de posibilidades que tecnológicamente crecían al abrigo de la aviación.

Se llegó adonde antes nadie había llegado, se transportó lo que antes nunca se había transportado, se observaron paisajes inescrutados, se desarrollaron velocidades inimaginables, se preservó la vida humana y se atentó contra ella.

Conocimos los récords de altura, de distancia y de velocidad. Se llevaron a cabo los fabulosos raíds aéreos. Se presentaban los convocantes circos con pilotos-acróbatas. Los cielos fueron capturados por pasajeros y los destinos estuvieron cada vez más próximos. Algunos aviones militares tripulados por Kamikazes se constituían en sí mismos en el proyectil. La historia registró la tristeza de los bombardeos de Nagasaki e Hiroshima y la emotiva solidaridad del puente aéreo de Berlín.

La aviación fue testigo y protagonista principal de la historia del siglo XX. De su mano se inició la carrera espacial, en base a sus conceptos básicos el hombre pisó la superficie lunar. La poesía capturó por fin la inalcanzable presencia de la Luna, y la tecnología sembró de satélites e ingenios espaciales la otrora soledad planetaria. Estas estructuras cosmonáuticas orbitan en auxilio de las cotidianas actividades del hombre y en busca de nuevos elementos que nos ayuden a fundamentar en lo científico y en lo filosófico, nuestra trascendencia como especie.

Superamos la velocidad del sonido, el monitoreo aeronáutico registra mediciones meteorológicas, prospecciones remotas de áreas y superficies, registros de temperaturas, etc.

Hemos llegado muy lejos de la mano de la aviación y sus principios. Grandes contribuciones para el progreso de la humanidad han derivado de la disciplina aeronáutica. Se ha desarrollado la actividad agrícola, turística, comercial, militar y de-

portiva. Las operaciones SAR (Search and Rescue), cumplen una función social imprescindible para la salvaguarda de la vida. La ciencia y la tecnología al servicio del progreso. Todo en poco menos de cien años.

Ante tanto aliciente, ¿cómo nos íbamos a imaginar que los aviones serían el arma preferida del terror?, ¿cómo podíamos imaginar las tristes siluetas de un 11 de Setiembre de 2001 que avergüenza nuestra condición humana?.

¿Por qué la aviación debió ser el objeto material de tanta destrucción?.

¿Por qué de esa forma, tan fuera de contexto?. Eran aviones comerciales, trasportando pasajeros atacando objetivos civiles.

No había una guerra, no era una zona en conflicto, no eran aviones de combate y los protagonistas no eran militares. El terrorismo tiene su lógica muy distante del sentido común. Al ser una manifestación antinatural, es imposible que podamos entender algún tipo de razonamiento que conteste a estas preguntas. La apología del odio pudo teñir la historia para siempre, todos sabremos de ahora en más que quiere decir esa fecha. Nuestra generación tuvo que soportar ver las imágenes del 11 de setiembre. Imágenes en negativo de aquellos primeros metros de la aviación que los Wright registraron en Kitty Hawk un 17 de Diciembre de 1903. Ahora debemos replantearnos muchas cosas relacionadas con la aeronáutica que ya están siendo atendidas por las distintas dimensiones que abarca el mundo de la aviación.

Hasta hoy, en estos primeros cien años de la aviación eso fue lo que nosotros vimos...

¿Qué será lo que otros verán?.

Tte. 1º (Av.) Alvaro M. Sosa Farías.



11. 2001 about 9. 11AM from the Four Eyes office

50 Años protegiendo los cielos Uruguayos.



Hace medio siglo, nace en la Fuerza Aérea Uruguay el Grupo de Aviación N° 2 (CAZA), el cual, como todos los similares en el mundo tienen por función principal controlar el espacio aéreo Nacional, misión fundamental en cualquier Fuerza Aérea.

Hay antigüedad en la vida de las instituciones, órganos diversos y personas a las que la costumbre les ha dado un significado especial. Cincuenta años es sin lugar a dudas una de ellas.

Escribir sobre la historia de una unidad que es la razón de ser y el semblante de una Fuerza resulta difícil pero a la vez atrayente. No solamente se trata de una breve reseña histórica, va mucho más allá, es el fiel sentimiento de cargar con orgullo la tarea de salvaguardar el espacio aéreo Nacional con los medios que tenemos, y sin dejar lugar a dudas, usaremos en caso de ser necesario, ofreciendo hasta las cosas más preciadas para cumplir con nuestra misión.

El actual Escuadrón Aéreo N° 2 (CAZA), se crea como Grupo de Aviación N° 2 (CAZA), el 8 de Mayo de 1951, siendo su primera ubicación en la Base Aérea N° 1 ubicada en el Aeropuerto de Carrasco en el departamento de Canelones, y estaba equipado con aviones de caza F-51 “Mustang” hasta el año 1956 en el cual fue dotado con aviones a reacción T-33. Posteriormente en el año 1958 se suma-

ron a la dotación aviones de caza F-80 y en el año 1976 con aviones de ataque A-37 B “Dragonfly”, siendo estos últimos, el único tipo de aeronaves con el que cuenta el Escuadrón actualmente.

Por Orden del Comando General de la Fuerza Aérea el 27 de Febrero de 1978, el Grupo de Aviación N° 2 (CAZA) pasa a depender de la Brigada Aérea II, situada en el departamento de Durazno, a través del Regimiento Táctico N° 2 y se establece con asiento definitivo en ésta Brigada el 5 de Marzo de 1980.

Con fecha 25 de Abril de 1994, de acuerdo a la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 3692 el hasta entonces Grupo de Aviación N° 2 (CAZA), pasa a denominarse Escuadrón N° 2 (CAZA), dependiendo directamente de la Brigada Aérea II.

Esta Unidad típica de combate, mantiene un estado de preparación que permite capacitar a todos sus pilotos para cumplir las misiones de su especialidad, en particular las dictadas por el padrón de empleo de la Fuerza Aérea Táctica; cumpliendo misiones contra Fuerza Aérea, Interdicción y Apoyo Aéreo Directo; debiendo mantenerse en tiempo de paz con el mismo grado de eficiencia y operatividad para su empleo.

Esto encierra además de la preparación para el Combate, la formación de líderes de vuelo, desarrollándose e

incentivándose siempre por la superación como hombres con sus atributos intelectuales, morales y físicos a fin de mantenerse capaces y eficientes según los padrones exigidos por nuestra Fuerza Aérea.

El coraje, lealtad, honor, deber y Patria, son cúspides a alcanzar por el Cuerpo de Oficiales y Personal Subalterno de esta Unidad; por eso el constante perfeccionamiento de los deberes morales, militares, y técnicos especializados son suministrados, en función de alcanzar siempre dichos valores en pro de una organización cada vez mejor y una Patria libre y soberana, defendiéndola en lo que se refiere al Espacio Aéreo Nacional.

Normalmente, la Unidad se desempeña, manteniendo un alto grado de operatividad a través de un entrenamiento constante de alertas de vuelo para cumplir las misiones típicas de combate simulados a objetivos predeterminados y de oportunidad; práctica de navegaciones tácticas para alcanzar sorpresa en los ataques, utilizando variados tipos de formaciones. Además se efectúan maniobras ofensivas y defensivas de combate entre aviones, como la práctica de todo lo anterior en condiciones nocturnas o meteorología adversa para lograr un Piloto de Combate eficiente y operativo en todo momento.

El Escuadrón cuenta actualmente con



Aviones T-33 ingresando a la pista de la B.A. II.

aviones A-37 B “Dragonfly”, el cual es impulsado por dos motores de 1850 libras de empuje unitario. Opera con un peso máximo de descolaje de 14.000 libras y es capaz de desarrollar velocidades de hasta 0,7 Mach, contando a su vez con la posibilidad de reabastecerse en vuelo. Dicha aeronave fue utilizada en la Guerra de Vietnam destacándose por su gran maniobrabilidad a bajas velocidades y su gran poder de fuego, ya que cuenta con ocho estaciones sub-alares y con un mini cañón capaz de disparar 7.000 balas por minuto, todo armamento convencional no inteligente.

No escapa a nuestro conocimiento la realidad actual del avance de la tecnología en lo que se refiere, puntualmente, al desarrollo de aeronaves de guerra. Nuestro A-37 B “Dragonfly” o como se lo conoce comúnmente en nuestra Fuerza “Alfa”, está entrando en su tercer década prestando Servicios en la F.A.U., con un muy buen desempeño. Ha sido formador de varias generaciones de Pilotos de Combate, pero debido al desarrollo tecnológico mundial y en la región, es necesario complementar la carencia de material con

la preparación diaria de nuestras tripulaciones, obteniendo lo máximo de nuestra plataforma, y realizando intercambio de tripulaciones con otras Fuerzas Aéreas, para así mantenernos con un alto grado de conocimiento en la renovación de las diversas técnicas utilizadas por ellas.

“El hombre que entra en combate vestido con armadura, pero careciendo de la confianza en sí mismo necesaria, está mucho más expuesto a ser desarmado y muerto que aquel individuo que se lanza a la batalla desprovisto de toda protección salvo su propia capacidad y la confianza en sí mismo y en su lado. La equidad es quizás necesaria para la tranquilidad de uno mismo, pero es un pobre sustituto de la agilidad...y empuja a tomar la decisión de querer encontrar al enemigo a toda costa y sin tener en cuenta los riesgos.”

Mayor Robert S. Johnson, USAF.

El Uruguay, es un país pequeño, y con pocos recursos, no por ello nos descansamos en tal situación. Estamos para salvaguar-

dar las tierras de Artigas como lo hizo él en su época y seguiremos, con otras armas defendiendo nuestro cielo.

La mayor garantía, el mayor apoyo de nuestro potencial para lo que fuimos preparados, indudablemente es la fuerza individual o el conjunto de ellas.

Hagamos respetables en medio de las mismas y de hecho dejarán de atentar contra nosotros, porque combatir no es lo mismo que rehuir; aunque sea de acuerdo a los medios disponibles en poca escala, nuestra defensa se valdrá de estrategias para consolidar la defensa de nuestro pueblo y algo tan querido como es la libertad.

“Para bien o para mal, el dominio del aire es hoy la suprema expresión del poderío militar, y las flotas o ejércitos, aunque necesarios, deben aceptar un lugar subordinado...”

Winston Churchill.

Tte.1° (Av.) Pedro Cardeillac.



C-47 decolando desde Tranqueras.

Lo imposible a veces ocurre

En mi periplo como Piloto Agrícola e Instructor de Vuelo en los Aeroclubes de Melo y Rivera, tanto en ruedas de mate, como en los asados, al igual que el pan y la salmuera, están siempre presentes las innumerables anécdotas aeronáuticas, surcando constantemente el aire y animando la alegre reunión.

Quise, desde hace tiempo, encontrar alguna cuyo argumento ameritara su publicación en la Revista ALAS, revista que ayudamos a reeditar allá por 1978 cuando éramos Aspirantes.

Constantemente me pregunto por qué, con tanta frecuencia, recuerdo todo aquello, si, en aquel entonces, simplemente queríamos, que el tiempo se fuera volando. Seguramente las palabras del “viejo” (quien se fue hace años) tenía razón, cuando recordando el tango de Gardel repetía: “Y aunque no quise el regreso siempre se vuelve al primer amor”. Si, en realidad nunca queríamos el regreso, sobre todo, cuando el 7E1 (el hoy 701) nos llevaba a la E.M.A. el domingo a la noche.

Digamos que todo empezó en el año 1997, cuando siendo Jefe del Aeropuerto Internacional de Rivera, mientras leía una de las tantas revistas que allí llegaban, puse atención a una nota sobre uno de los mayores problemas que afectan a los grandes aeropuertos. Frecuentemente cientos de pasajeros se embarcan en vuelos equivocados arribando a destinos distantes a

miles de kilómetros de aquellos a los que deseaban llegar. Evidentemente, eso nunca ocurría en Rivera, donde sólo se cumplían siete vuelos diarios, siendo dos de ellos de aerolíneas (Río Sul y T.A.M., ambas brasileñas).

Concretamente, todo ocurrió durante la década del 50, aquí en Vichadero (zona ganadera y arrocera), época en la cual la aviación de cabotaje poseía un tránsito considerable debido a lo pobre de la caminería y el mal estado de la misma (un viaje de Rivera a Vichadero requería de todo un día, hoy solamente se necesita de noventa minutos en automóvil).

Fue entonces que un paisano del lugar, regresaba desde Artigas en un legendario DC-3 (C-47 versión militar), cuando durante una escala en el Aeropuerto Santana do Livramento (donde operaba PLUNA, por no contar Rivera con un aeropuerto adecuado), este amigo decide bajarse para “estirar las piernas”, después de unos minutos y luego de respirar un poco de aire puro, súbese al avión, el que decola enseguida. Durante el vuelo nota que el mismo dura más de lo previsto, después de una hora y media, las R.P.M. de los motores se reducen, mientras empieza a ver por la cuadrada ventanilla una gran ciudad, tan grande como lo fue su sorpresa, cuando siendo ya la tarde noche, el avión aterrizaba en un inmenso aeropuerto, repleto de aviones, alfombrado de luces multicolor-

res y con gente que no cesaba de caminar de un lugar a otro, muy lejos de aquella pista de césped natural, cuyos únicos espectadores, eran algunas curiosas vaquitas que lo despidieron, mirando inmóviles el paso del DC-3.

Nuestro vecino, había abordado un C-47 de la Fuerza Aérea Brasileña, el que también estaba estacionado en el Aeropuerto de Livramento, cumpliendo un vuelo de rutina.

Atónito por lo ocurrido y en un cerrado portuñol, el lugareño le expresa a un tripulante: “Aquí noun é Vichadero”.

Fue entonces que luego de sortear algunas dificultades idiomáticas, los camaradas de la hermana Fuerza Aérea Brasileña entraron en contacto con sus pares uruguayos, quienes a su vez, dieron noticias del confundido vecino a sus familiares, el que sin mayores inconvenientes y luego de unas forzadas vacaciones en la Base Aérea de Canoas (cercana a Porto Alegre) regresara sano y salvo a sus pagos.

Reflexionando nuevamente en que hechos como este jamás ocurrirían en el Aeropuerto de Rivera, sólo me queda recordar aquel viejo adagio de seguridad de vuelo, el que reza: “No se confíe, lo imposible a veces ocurre”.

May. (Av.) (R) Carlos de Mello.

Despedida



Un nuevo año lectivo ha quedado atrás, y con éste un sin fin de vivencias y anécdotas se ven hoy plasmadas en una nueva edición de Revista Alas. Orgullosos estamos de formar parte del Consejo Editor de la publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, conscientes de la responsabilidad que implica ser los portavoces del sentir de todos los que integramos esta Institución. Para nosotros es un verdadero privilegio el poder transmitir más allá de los muros de nuestra Escuela nuestras vivencias y nuestro modo de ver y sentir el espíritu aeronáutico, sentimiento que nos congrega y que se ve reflejado año tras año en nuestras publicaciones.

Consejo Editor



Sgto. Hrio. J. Lima, Cbo. Hrio. Hebbler Cigarán,
Sgto.Hrio. Richard Bruno, Cad.2° Leonardo Salvini,
Cad.2°Francisco Galván, Cad.2° Diego Silveira,
Cad.2° Diego Laudicio, Cad.2° Williams Veistaras,
Cad.1° Alvaro Gestido, Cad.1° Lucía Varela,
Cad.2° Silvana Ferrero, Cad.2° Diego Leal,
Cad.2° Líber Bentancur, Cad.1° Mauro Baliero,
Cad.1° Eduardo Lepere, Cad.2° Andrés Curbelo

Fuerza Aérea



Escuela Militar de Aeronáutica

Inscripciones

1 de Noviembre al 15 de Diciembre

Jefatura de Estudios, Ruta 101 Km. 31,500. Pando (CANELONES)

<http://fau.gub.uy/ema.html> - E-mail: emafau@adinet.com.uy

Dale Alas a tu Vocación.



La Escuela Militar de Aeronáutica te da la oportunidad.

Condiciones requeridas para el ingreso

- Ser Ciudadano.
- Ser soltero/a y permanecer en ese estado mientras no egrese del Instituto.
- Tener más de 16 años y menos de 20 años al 1° de Marzo del año que ingresa.
- Haber formulado Juramento de Fidelidad a la Bandera Nacional.
- Haber cursado con aprobación el 2o año de bachillerato diversificado en cualquiera de las tres orientaciones.
- Presentar Certificado Policial de Buena Conducta.
- Aprobar los exámenes médico, sicofísico y odontológico.
- Obtener beca en el concurso de oposición.
- Presentar carnet de salud expedido por el M.S.P. vigente al año de ingreso.



Escuela Militar de Aeronáutica

***Ruta 101 Km. 31,500. Pando
(CANELONES)***

Tel: 288 2100 / 288 2108

E-mail: emafau@adinet.com.uy