



alabes

Una Publicación De La Escuela Técnica De Aeronáutica



Despliegue en el Congo



**Apoyo De La F.A.U.
a La Selección Uruguaya**





Sabías que...

También podés ser profesional en electrónica,
mantenimiento de aeronave, motores, apoyo al vuelo...
y mucho más.

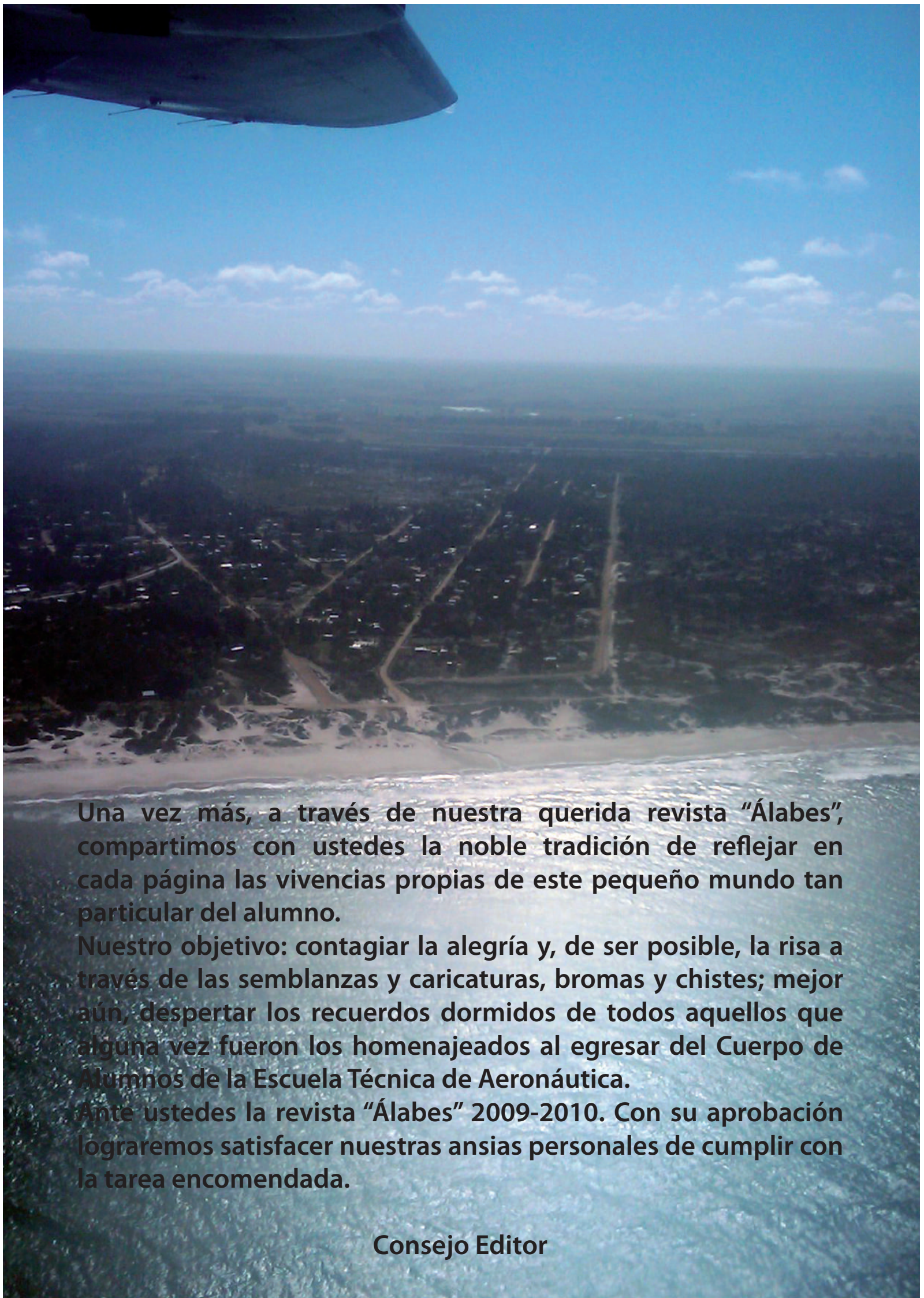
Si tenés entre 16 y 21 años tu futuro está aquí. Informate.
Descubrí una profesión de alto vuelo.

Escuela Técnica de Aeronáutica

www.eta.edu.uy

Tels.: 22 27 84 87





Una vez más, a través de nuestra querida revista “Álabes”, compartimos con ustedes la noble tradición de reflejar en cada página las vivencias propias de este pequeño mundo tan particular del alumno.

Nuestro objetivo: contagiar la alegría y, de ser posible, la risa a través de las semblanzas y caricaturas, bromas y chistes; mejor aún, despertar los recuerdos dormidos de todos aquellos que alguna vez fueron los homenajeados al egresar del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

Ante ustedes la revista “Álabes” 2009-2010. Con su aprobación lograremos satisfacer nuestras ansias personales de cumplir con la tarea encomendada.

Consejo Editor





alabes 2010

Supervisor Editorial

Tte. Cnel. (Av.) R. Aquines

Asesor Editorial

May. (Av.) H. Gancio

Comisión administradora:

Presidente

Tte. 2º (Nav.) G. Lima

Secretario

Sup. AT. A. Irrigaray

Tesorero

Tte. 2º (Nav.) G. Lima

Diseño Gráfico

A.T. 3º F. Silveira

Consejo editor:

Presidenta

A/T 2º año D. Lazogué

Tesorera

A/T 2º año C. Colina

Edición

A/T 2º año S. Fernández

A/T 2º año G. De María

Encargada de publicidad

A/T 2º año R. Martínez

Sección Compaginación y Diagramación

A/T 2º año G. Hernández

A/T 2º año G. De María

A/T 1º año R. Pintos

Sección Publicidad

A/T 2º año I. Da Fonseca

A/T 1º año N. Varela

Encargado de Artículos

A/T 2º año J. Hernández

Sección Artículos

A/T 1º año P. Villegas

A/T 1º año L. Fernández

A/T 1º año A. Barreiro

Agradecemos especialmente a:

Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales

Dirección Nacional de Aviación Civil

Cap. (Av.) G. Tajés

Sr. Panizolo

iNDICE

- /5/ Palabras Señor Director
- /6/ Camaradas Que Ya No Están
- /7/ La Escuela
- /8/ Águilas
- /9/ Despliegue Congo / Mi Nueva Familia
- /10/ Inicio de Cursos
- /11/ Fusil Automático Liviano
- /12/ Cursos En La Escuela Técnica de Aeronáutica
- /15/ Despidiendo El Atardecer Desde El Aire / Los Stands
- /16/ Aeronaves De La Fuerza Aérea Uruguaya
- /18/ Cezka Zbrojaska
- /19/ Mártires De La F.A.U.
- /20/ Nuevos Sistemas CASA C-212
- /22/ Rescatistas
- /24/ Mirando Hacia El Futuro
- /25/ Porque Estudiar En La E.T.A. / Prof. Daniel De Los Santos
- /26/ Biografía Tte. Cnel. (T.E.A.) José A. Rígoli
- /27/ Meteorología
- /28/ Museo Aeronáutico
- /30/ Nueva Terminal
- /33/ Banda de la Fuerza Aérea
- /34/ Bachillerato Tecnológico
- /35/ Mis Nuevos Pasos En Mi Antigua Escuela
- /36/ Cien Años De Los Primeros Vuelos En Uruguay / Mi Segundo Hogar
- /37/ Dialogo
- /39/ Apoyo De La F.A.U. A La Celeste
- /40/ 19 De Junio / Base Antártica Gral. José G. Artigas
- /41/ TANDAS
- /44/ Maratón De La Fuerza Aérea
- /45/ Día Del Patrimonio
- /46/ Accidente Aéreo en Haití
- /50/ FIDAE 2010
- /52/ Intercambio con la E.E.A.R
- /54/ Proyecto Compresor
- /55/ Psicología En El Cuerpo De Alumnos
- /56/ Hermanos Chilenos En Nuestro Instituto
- /57/ Aniversario E.T.A.
- /58/ Día De La Fuerza Aérea
- /59/ Desfile En Las Piedras
- /60/ Viaje A Córdoba
- /61/ Fiesta Militar De La Tanda Cuervos
- /62/ Simulacro Aeropuerto Internacional De Carrasco
- /63/ Himno del Alumno
- /64/ Fotos De Alumnos
- /66/ Tanda del 79, 30 Años
- /69/ FCC
- /70/ Consejo Editor
- /71/ Despedida Consejo Editor

Las opiniones y juicios expresados por los autores de los artículos no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Institución.

Sr. Director De La Escuela Tecnica de Aeronautica



Tenemos el orgullo de presentarles la tercera edición de la Revista "Álabes" y de esta manera continuar en el sendero marcado a partir de su primera publicación. A través de ésta, cumplimos con el objetivo de transmitir nuestra visión sobre la educación, las experiencias de nuestros alumnos, docentes e instructores y las actividades que el instituto realiza para cumplir con su cometido. Expreso mi reconocimiento y agradecimiento a todos aquellos que han hecho posible esta nueva publicación, especialmente a los integrantes del Consejo Editor que han llevado adelante la fructífera labor. Gracias a ella podemos llegar a nuestros lectores. Nuestra tarea, la educación, es la más noble y gratificante labor cuando se lleva a cabo con entrega, compromiso y con mirada hacia el futuro. Sabemos que es el pilar para el desarrollo de la sociedad, por consiguiente, debemos verla como la base para el desarrollo de una institución. Continuar con el proceso de mejorar la educación de nuestros alumnos ha sido nuestra principal meta. Avanzar hacia la integración de la Escuela Técnica de Aeronáutica, al desarrollo y diversificación de los Sistemas de Educación Media Tecnológica Superior, se puede considerar como uno de

los cambios más significativos a nivel tecnológico y cultural que la Fuerza Aérea puede plantearse, para dar respuesta a las incesantes innovaciones en el campo del conocimiento y de la tecnología aplicada a la aeronáutica.

Los cursos dictados en la Escuela Técnica de Aeronáutica han ido acompañando, a través de la historia de la institución, los cambios necesarios para la formación del personal especializado en todas las actividades vinculadas al apoyo de la aviación. Los continuos avances en esa materia y la adquisición de nueva tecnología, que la Fuerza está haciendo a través de la compra de diverso material para el cumplimiento de su misión, nos exige dar un nuevo paso cualitativo, adaptando nuestro sistema educativo a un nuevo modelo de educación tecnológica, de forma tal de mantener la calidad, eficacia y eficiencia que caracteriza al instituto.

Apoyándonos en las importantes modificaciones en nuestros programas de formación técnica, llevados a cabo en el proceso de la certificación ante la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, hemos propuesto la incorporación a partir del 2010, de los programas que integran el Espacio Curricular Equivalente, asignaturas culturales y científicas de los Bachilleratos Tecnológicos, adoptados por el Consejo de Educación Técnico Profesional. De esta manera, en un proceso continuo, nuestro Plan de Estudio irá adquiriendo el modelo educativo adecuado para la formación de los aerotécnicos.

Esto significa optimizar nuestro sistema de educación y cambiar el perfil del estudiante a su egreso, por consiguiente, mejorar la preparación de nuestro recurso humano especializado, capacitándolo con el nivel tecnológico y cultural adecuado, para el mantenimiento y la administración de los recursos materiales de la Fuerza Aérea que avanza hacia el 2020.

Para el logro de estos objetivos es esencial adoptar una estructura académica fortalecida integrando al sistema docentes coordinadores generales en cada espacio curricular y en cada campo de carrera, como así también contar en cada asignatura, con docentes e instructores altamente calificados. Pero sobre todo, es necesario el compromiso de los que hoy tenemos la responsabilidad de conducir la formación de nuestros aerotécnicos y de quienes mañana tendrán que realizar esta hermosa tarea, consolidando los cambios propuestos, trabajando en cada presente para un mejor futuro de nuestra Fuerza Aérea.

Cnel. (Av.) Ruben A. Fros.



Camaradas Que Ya No Estan

Ha pasado ya un año del fatal accidente en la República de Haití, en el cual perdieron la vida seis camaradas, seis familias quedaron destrozadas y un país de luto. Nunca vi en el correr de mi carrera en la Fuerza Aérea tanto dolor, en todo su personal, tanto superior como subalterno. Hoy recordamos a nuestros camaradas caídos en el fatal vuelo del CASA C-212-200 matriculado FAU 531. No es preciso nombrarlos uno a uno: a todos los fallecidos, oficiales y personal subalterno, pues quién no mantiene en lo más profundo de su ser los nombres de esos militares, quienes fueron tan lejos dejando a sus esposas e hijos, madres, padres, hermanos y demás familiares, en busca de un mejor porvenir para su vida particular y por qué no, experiencia y enseñanza para luego transmitirla a sus subalternos. ¡Cuánto conocimiento y madurez adquiere nuestro personal en cada misión donde quiera que ésta fuere!

Quizá fue el destino el que los llevó tan lejos, para luego, en lo más alto del cielo, truncar esas vidas. Nos dejaron muy en alto, tanto como siempre lo estuvieron y lo estarán, cuando en la escuela algunos de ellos fueron nuestros alumnos. ¿Por qué no hacer un pequeño recordatorio a “Yiyí”, tan llena de cariño, nuestra primera aerotécnica caída en acto de servicio? O a los oficiales con quienes compartimos el día a día; a Pastor con quien discutíamos de fútbol; también a Montiel: ¡cómo no recordar su manera de encarar el día en su Sección Estructura! No podemos olvidarnos de Morales, con su carácter serio pero dedicado a su avión. Todos, ¡cómo no recordarlos si son y serán siempre parte del sentimiento de toda esta gran familia que es nuestra Fuerza Aérea Uruguaya! A sus familias: el más sincero agradecimiento y reconocimiento, por permitirnos conocer a esas personas con las cuales compartimos muchos momentos y que, como ellos, enorgullecen nuestra arma al formar parte de ella.

Sabemos que no se fueron para siempre, sino que están aquí y forman parte de la Escuadrilla del Silencio.

Buen vuelo camaradas y hasta siempre...

Sup. A.T. Ariel Irigaray.





La Escuela

La escuela es un instituto militar donde no sólo se estudia una carrera y se obtiene un título, sino que también es un lugar donde se aprende a convivir con distintas personas en muy diferentes situaciones, ya sean económicas como culturales; en definitiva, una institución educativa en la que se fomentan muchos valores que tal vez en un liceo u otro lugar sea muy difícil conseguir.

El compañerismo es fundamental entre pares y superiores, y aunque parezca sencillo es muy arduo que una tanda sea una sola y mucho más es crear unión entre los alumnos que cursan distintos años en el instituto, lo que se denomina Espíritu de Cuerpo. La E.T.A no sólo intenta formar profesionales sino también personas que dedican toda su vida al trabajo y a la Fuerza Aérea.

Los alumnos intentan día a día ser alguien más para enfrentar la realidad y estar familiarizados con la situación de la Fuerza Aérea y con lo que se puedan encontrar. A pesar de todo, en la escuela se encuentran personas increíbles como instructores, compañeros y subalternos. Y por más que existan diferencias se forman lazos de por vida.

En los momentos más difíciles nunca se bajaron los brazos y cuando se hacía se acercaba alguien que recordaba por qué estábamos en este lugar y por qué teníamos que seguir. Aunque no todo es bueno en el instituto porque hay muchos momentos malos debido a que surgen esas pequeñas crisis en las que se piensa en abandonar pero también son los momentos en que uno se hace más fuerte.

Las personas que pasaron por la E.T.A y las que vendrán sabrán de qué se habla. Este artículo está dedicado a todos aquellos que compartieron como nosotros tantos momentos, alegrías, tristezas y que hoy por distintos motivos ya no están; a esos compañeros que fuimos dejando por el camino y que hasta el día hoy seguimos recordando porque cada uno de ellos dejó algo. A todos ellos... gracias.

A/T de 2º año Jhonatan Hernández.

A/T de 2º año Dominique Lazogué.

A/T de 2º año Gonzalo Demaría.



PROGRESO
AEROSERVICIOS





Aguilas

Otra común mañana de verano, un dos de febrero para ser más exactos, vida normal. Nos reencontrábamos cuarenta y cinco personas, luego de habernos conocido durante los exámenes en diciembre.

Todos teníamos esperanzas de que la Fuerza Aérea fuera nuestro futuro, nuestra labor, nuestra forma de vida. El día anterior, la despedida de nuestros familiares había sido muy difícil y dolorosa. Padres, madres, hermanos y hermanas veían cómo sus seres queridos daban un paso adelante en el difícil camino de la vida para poder convertirse en futuros profesionales.

El recibimiento en la escuela, por parte de nuestros monitores, no fue algo a lo que se le podría llamar "cálido", es más, se veía el claro cambio de una madre y un padre fraternales, o el tener un dormitorio propio con todas sus comodidades. Fue muy difícil adaptarse a la dura realidad que en ese momento vivíamos, teniendo que compartir algo tan personal como un cuarto con doce personas casi completamente desconocidas, además de una charla en la mesa con ellos; compartir tu ropero con alguien que, hasta ese momento, jamás habías visto; sin hablar de la privacidad del baño: pasamos del agua caliente y las largas duchas a un baño compartido entre los cuarenta y cinco, con agua no precisamente agradable.

Pero era lo que nos tocaba, lo que afrontábamos y habíamos elegido. Para algunos ya no había marcha atrás...el orgullo se ponía de manifiesto.

En el reclutamiento vivimos experiencias invaluable, las cuales forman el carácter y forjan el espíritu.

Lo que se nos enseñó en este tiempo fue la adaptación a la vida militar, la cooperación, el sentimiento de tanda, ese

sentimiento tan bello como el que se siente con la familia de uno mismo;

esa forma de desvivirse por los seres que uno más aprecia y el amor a uno mismo, es un vínculo inquebrantable y de por vida. Luego de pasar ese período de reclutamiento con esas personas, con quienes compartiríamos los siguientes tres años juntos, uno llega a decir muy en serio pero con un tono de broma: "Somos hermanos". Pero ese sentimiento es real, ya que uno llega a celar a cualquiera de sus compañeras como si fueran las hermanas propias y con los compañeros pasa exactamente lo mismo.

El reclutamiento es cuando uno aprender a vivir sin familiares ni amigos, cuando uno tiene que tomar decisiones y compartirlas con otros, valorar las cosas más pequeñas que antes pasábamos por alto; es cuando uno aprende a pensar y a reaccionar en masa ante situaciones que individualmente sería difícil enfrentar. Uno aprende a valorar desde lo más simple a lo más complejo: la familia, los amigos y los nuevos hermanos; estos hermanos que si bien no lo son de sangre, lo son encontrados en el destino y adoptados por el corazón.

Como reflexión decimos que el reclutamiento no es una instancia de la vida en la que el sufrimiento, el cansancio y el dolor fueran aceptados como algo normal y sin sentido; sino que es una situación que te obliga a madurar. Es un despertar a lo que vendrá en el futuro...

Por todo esto, me enorgullezco diciendo: "Yo, soy un ÁGUILA"

A/T de 2º año Santiago Fernández.

A/T de 2º año Gastón Hernández.



Despliegue Congo

Por primera vez en la Republica Democrática del Congo la Fuerza Aérea Uruguaya desplegó dos helicópteros Bell 212 acompañado por 46 efectivos (tripulaciones, aerotécnicos y personal de apoyo). Dicho despliegue fue transportado en un Antonov 124 de origen ruso al servicio de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U), y posteriormente se trasladó por vía marítima camiones y equipos de apoyo. El “Batallón Uruguay” desplegado en el Congo cuenta con 1300 militares uruguayos. Estos helicóptero operaran desde el aeropuerto de “Buka vu” en misiones de búsqueda y rescate (S.A.R.) y evacuaciones sanitarias, con capacidad de vuelo nocturno, valiéndose la tripulación de visores especiales. Siendo este de gran importancia para la O.N.U. en dicha misión y con prestaciones únicas desplegadas hasta la fecha en el Congo.

A/T de 2° año Ismael Da Fonseca.

Mi nueva familia

“El vivir cada día”... suena como una frase simple y sin mayores complicaciones. Eso es exactamente lo que yo pensaba, hasta el día que llegué a la Escuela Técnica de Aeronáutica. La mayoría de nosotros somos del interior; cuando digo: “Somos del interior”, parece simple pero hay que acordarse de que a éste lo integran 18 departamentos y en nuestra tanda hay representantes de casi todos ellos.

Al principio sólo sentíamos diferencias: el montevideano que decía: “Anda, vos sos de afuera” y el “bayano” que le contestaba con su portuñol: “Cala a boca y sentate en esa sia rapas.”

Diferencias...nada más que diferencias pensábamos que nos unía. Luego de un tiempo comprendimos la causa por que nos llevamos tan bien, el porqué de las risas del minuano con el sanducero o el maragato con el olimareño.

Cuando entramos en la E.T.A nos alejamos de la marginación por clases sociales, razas, sexo o edad porque para nuestros monitores somos todos iguales.

Los que quedamos, convivimos cada día como una gran familia. Es difícil tener que compartirlo todo, desde un ropero hasta un baño. Es por eso que cada mañana cuando me despierto y veo a mis compañeros de cuarto me pregunto a mí mismo: “¿Cómo puedo soportarlos? Suelen tomar mis cosas sin permiso, ensuciar el piso que acabo de limpiar e incluso dejar todo desordenado como si fuesen mis verdaderos hermanos.” En ese momento es cuando me doy cuenta que no son tan malos, ya que siempre que los necesito están allí. En el fondo, eso es lo que importa y lo que nos permite seguir adelante como grandes hermanos que somos.

Luego de mucho tiempo, hoy que los miro y los veo sentados como si fuesen uno solo, comprendo una de las cosas más importantes de nuestra escuela: que no hay clases sociales ni gente de diferentes departamentos, sino amigos con un mismo objetivo: el sueño de ser aerotécnico.

A/T de 1° año Robert Pintos.

A/T de 1° año Leonardo Fernández.



Inicio de Cursos

Por fin habían concluido su primer mes de reclutamiento. El mes de febrero pasó muy rápido para ellos: el grupo de cuarenta y cinco reclutas que ingresaron el 2 de febrero de 2009 a la hora 07:00 a la Escuela Técnica de Aeronáutica. Cada día que pasaba significaba un paso más para dejar de ser Reclutas y así llegar a convertirse en Aspirantes, mientras que para otros sólo significaba dar un paso al costado en el nuevo camino que se les proponía afrontar: la vida militar. Muchos argumentaban no sentirse preparados para emprender este viaje, otros ponían toda la voluntad para superar este difícil mes. Finalmente, en marzo, treinta y cuatro reclutas lograron cumplir su anhelo: formar parte del Cuerpo de Alumnos. Esto constituyó un gran avance, si se tiene en cuenta que, para entonces, esos eran los que quedaban de un total de cuarenta y cinco.

Ya se aproximaba el día del desfile del Inicio de Cursos. Toda la escuela se preparaba para recibir a sus invitados, quienes disfrutarían de lo que sería su primer acto junto al Cuerpo de Alumnos y además conocerían las instalaciones donde estaban viviendo desde hacía un mes.

El gran día llegó. El 9 de marzo amaneció soleado, perfecto. Todo estaba preparado para ese gran momento.

El acto estaba comenzando. Formados se alegraban, al igual que sus familiares, de vestir con orgullo los uniformes camuflados, lo que significaba iniciar su carrera portando el distinguido uniforme militar.

Todo había culminado ya. El acto de inicio de cursos había concluido de acuerdo a lo esperado. Todos sus esfuerzos se habían visto reflejados en ese único desfile por la Plaza de Armas. Para completar ese magnífico día, luego de finalizado el acto, se dirigieron al Casino de Alumnos para reunirse con sus invitados y compartir un desayuno.

Si bien tendrían que pasar un mes más como reclutas, ya eran conscientes de que, a partir de ese momento, se les exigiría al máximo porque se tendrían que adaptar a todos los cambios y obligaciones inherentes a los alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

A/T de 2º año Carolina Colina
A/T de 2º año Matías González

**LOSA RADIANTE
RADIADORES
CALDERAS DE GASOIL Y FUELOIL
CALDERAS A GAS
PANELES SOLARES
AGUA CALIENTE
AIRE ACONDICIONADO
CAÑERÍA A GAS**

GABOTO 1535 BIS TELEFAX.: 402 1309

CASTILLOLAZOGUE
castillolazogue@adinet.com.uy
www.castillolazogue.com.uy



Fusil Automático Liviano

El F.A.L (Automatique Leger, Fusil Automático Liviano) es uno de los fusiles de asalto más conocidos y utilizados del mundo que marcó la historia del Siglo XX. Fue adquirido y usado por las fuerzas de más de 70 países. Todavía se utiliza en muchas naciones y sirve como un arma que mide la eficacia de muchas de las nuevas, algunas de las cuales ni se acercan a sus capacidades.

Su uso comenzó al final de la Segunda Guerra Mundial, cuando en 1946, la fábrica nacional de armas de Bélgica FN, comenzó el desarrollo de lo que luego sería una leyenda de las armas de fuego, con cartucho alemán calibre 7,92 ("recortado") x 33 de poder intermedio (7,92 Kurz).

El FAL impresionó a las autoridades militares pero la idea del cartucho de poder intermedio no les satisfizo y de hecho tal vez no la entendieron.

En definitiva, la FN veía que su fusil no podría competir si no era rearmado, como pasó con el EM-2. Entonces los especialistas cambiaron ese detalle del arma, haciendo que disparara la munición 7,62x51 que sería oficial para los

países de la O.T.A.N. Los primeros modelos con ese calibre estuvieron listos en 1953.

Rápidamente, el arma se fue convirtiendo en un éxito de ventas. Aunque no parezca, Bélgica no fue el primer país en adoptar el FAL. El honor lo tuvo Canadá. El éxito fue saltando de país en país, sin importar continentes. Varias versiones de esta arma fueron adoptadas, compradas o fabricadas por Brasil, Turquía, Argentina, Australia, Israel, Sudáfrica, Alemania Occidental y muchísimos otros. Y este éxito pudo haber sido todavía mayor.

Fueron tantas las naciones que utilizaron el FAL, que, sin duda alguna, los relatos de su uso en combate se harían muy largos. Pero en todas las guerras y operaciones en las que combatió, siempre se reveló como una excelente arma de fuego.

A.T. 3º Andrea Neris.



Cursos en la Escuela Técnica de Aeronáutica

La Escuela Técnica de Aeronáutica es un instituto que se dedica a la formación de técnicos especialistas en diferentes ramas de la Aeronáutica. El curso completo de Aerotécnico comprende tres años; dos en régimen de internado y el último de carácter externo en el cual los alumnos asisten a sus clases prácticas en las bases militares que serán sus futuros lugares de trabajo.

1º Año- Año común.

El alumno al ingresar a la E.T.A cursa el primer año a un nivel de 4º año de Secundaria o su equivalente en la Universidad del Trabajo del Uruguay (U.T.U) En esta primera faceta del curso se trata de poner a los alumnos en un mismo nivel de conocimiento cultural, físico y militar, y de incentivarlos a la superación individual y grupal. Al finalizar el año lectivo se promedian las calificaciones de las asignaturas teóricas, de Educación Física y Militar para dar una calificación final, la cual será fundamental porque los alumnos que obtengan las mejores notas podrán elegir las especialidades que deseen continuar durante el resto de su carrera.

2º Año - División en especialidades

En segundo año los alumnos se dividen en subgrupos de acuerdo a la especialidad elegida. Las especialidades para cada año están de acuerdo a lo solicitado por el Comando General de la Fuerza Aérea según las necesidades de ésta. Las especialidades dictadas en la escuela se dividen en cuatro grandes ramas: Apoyo al Vuelo, Electrónica, Mantenimiento y Abastecimiento. Cada una de estas especialidades, a su vez, se divide en sub-especialidades.

En el curso de Apoyo al Vuelo se dictan clases de: Reglamentación Aeronáutica, Tránsito Aéreo, Meteorología, Comunicaciones Aeronáuticas, Mando y Control, Fraseología Táctica, Inglés y Defensa Aérea, que son materias básicas para este curso, ya que nos introduce al Servicio de Apoyo al Vuelo y al de Operador, Comando y Control.

El curso de Mantenimiento se divide en dos sub-especialidades: Planta de Poder y Mecánica de Aeronaves. En estas se dictan las materias claves para la introducción a los respectivos cursos y su posterior aplicación.

El curso de Electrónica tiene la sub-especialidad Aviónica, Radar e Instrumentos. Sus principales materias son: Electrónica, Electrónica Digital, Semiconductores, Sistema de Medición, Circuitos de las Comunicaciones, Teoría de los Circuitos, etc.

En el curso de Abastecimiento se imparten clases de Almacenamiento Práctico, Logística, Gestión de Compras, Programación, F.M.S (Ventas Militares al Exterior), Ciclo de Reparación, entre otras.

3er Año - Clases Prácticas

Este es el año en el que los alumnos aplican todo el conocimiento adquirido durante los dos años de estudio teórico. Las clases prácticas se realizan en las unidades militares dentro de los escuadrones de vuelo correspondientes.

El Grupo de Apoyo al Vuelo realiza sus prácticas en el Centro de Operaciones Aéreas, en la Base Aérea Cap. Boiso Lanza (B.A.III); el grupo de Planta de Poder, en Mantenimiento de la Base Aérea Cesáreo Berisso (B.A.I); y Estructura en escuadrones de la Base Aérea de Durazno (B.A.II). Mantenimiento las realiza en el Escuadrón Aéreo N° 5 en B.A.I; el grupo de Mecánico General de Aeronaves (Hidráulica, Nemo hidráulica) en el Escuadrón Aéreo N° 3 en B.A.I, y el grupo de Abastecimiento en la División de Abastecimiento y Material Aeronáutico (DIV.A.M.A) en B.A.I. Finalmente, la especialidad de Electrónica aplica sus conocimientos teóricos, en la práctica, no sólo en el Servicio de Aviónica en la Brigada de Mantenimiento Aéreo (B.M.A), sino también en el Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas y en los radares adquiridos recientemente.

A.T. 3ª Andrea Neris.



Mantenimiento de Aeronaves

El mismo nombre de ésta subespecialidad señala la misión fundamental de los alumnos que se encuentran especializándose en ella. Luego de un primer año cursado, se les otorga a elección a los AA/TT de 2º Año las especialidades en las que la Fuerza Aérea califica como necesarias. Aquí destaco que es una elección personal exigente de meditación; ya que será nuestro campo laboral en un futuro no muy distante. Entre las especialidades que se nos ofrece, se distinguen cada una de ellas por su función, su forma de aprendizaje, su ejecución teórica y práctica, durante y luego de finalizados estos cursos. Particularmente, Mantenimiento de Aeronaves es una de estas que se caracteriza con “el deseo del contacto físico con una Aeronave” que sin restarle importancia a otras elecciones, a modo personal, me identifica. Esta abarca las subespecialidades Planta de Poder y Estructura, que en el presente año suman un total de 10 AA/TT de 2º Año, contando cada una de estas con 5 de ellos. Mantenimiento nos ha despertado el interés de utilizar herramientas de trabajo, de ejercer voluntad en aprender los procedimientos a seguir, para que todo el esmero y el trabajo se vean impulsados a futuro, por un buen despegue, un vuelo tranquilo y confiable y un exitoso aterrizaje; llevando la experiencia adquirida en la Escuela Técnica de Aeronáutica a nuestras unidades de trabajo.

A/T de 2º Año Paula Ferreira.

Abastecimiento

Esta especialidad cumple parte del servicio que tiene como finalidad procurar todas las clases de artículos y materiales necesarios para que la Fuerza Aérea pueda cumplir su misión, al menor costo posible, en el lugar y momento indicado mediante una planificación que está realizada en base a nuestros objetivos, de acuerdo al presupuesto disponible; lo que constituye una de las tareas logísticas básicas, en apoyo a nuestras aeronaves, junto a las tareas de mantenimiento. La labor de abastecimiento no presenta, en ningún momento, lapsos de inactividad, en virtud de las distintas situaciones que se plantean en la operatividad de nuestras aeronaves, de distintas procedencias y fabricantes, lo que requiere una permanente actualización de la situación de abastecimiento de las mismas, a los efectos de mantenerlas en orden de vuelo. La división de abastecimiento de material aeronáutico tiene como futuro una mejora continua. Se acaba de centralizar y unificar las tareas respecto al abastecimiento aeronáutico, las que estaban separadas, sobre todo, en cuanto a gestión de requerimientos y la adquisición de materiales aeronáuticos; lo que nos permite menores costos operativos, mayor certeza en la situación de abastecimiento de las aeronaves y por sobre todas las cosas, el aprovechamiento de nuestros escasos recursos humanos.

El otro gran desafío es lograr un sistema informático como herramienta fundamental que nos lleve al objetivo de poder contar con un apoyo logístico integrado.

La mayor motivación para un aerotécnico de abastecimiento es el aprendizaje constante, el conocimiento, el desarrollo de nuevas ideas, así como el desafío de un trabajo que tiene intercambio permanente con las tareas de logística a nivel nacional e internacional.

Con este aporte esperamos haber contribuido a que los lectores de la revista “Álabes” y sus editores conozcan un poco más sobre lo que es este complejo sistema llamado ABASTECIMIENTO.

Sub-Director del Servicio de Abastecimiento Cnel. (A.A.) Víctor Paladín.

A/T de 2º año Leandro Rodríguez.

Electrónica

La Electrónica es una de las cinco especialidades designadas para los cursos de capacitación que se dictan en el segundo año de la Escuela Técnica de Aeronáutica. Comienzan su especialización, en este campo de estudios, aquellos alumnos que escogieron ser parte de la misma, de acuerdo a las calificaciones académicas logradas durante el correr del primer año en el instituto.

La misma se encarga del mantenimiento y control de todos los equipos electrónicos pertenecientes a la Fuerza Aérea Uruguaya.

Se encuentra compuesta por varias sub-especialidades como: Aviónica y Electricidad, las que se encargan del control, mantenimiento y reparación de los instrumentos, sistemas de comunicación y navegación de la aeronave, así como de los circuitos electrónicos de las mismas. También contiene las siguientes áreas de estudio: Comunicaciones, Informática, Electricidad y Mantenimiento de Radar. Esta última ha sido incorporada recientemente debido a que se han adquirido sofisticados equipos de radar.

Su duración es de dos años, que abarca segundo y tercer año dentro del instituto, ya que el primer año es común a todas las especialidades. Durante el segundo año se dictan materias teóricas tales como: Dibujo Técnico, Electrónica, Electrónica Digital, Teoría de los Circuitos, Semiconductores, Comunicaciones, Sistemas de Medición, Aviónica, entre otras. En cambio, en el transcurso del tercer año, son llevados a la práctica los sólidos conocimientos ya adquiridos en los años anteriores.

A/T 3ª Ángel Barceló.
A/T de 2º año Carolina Colina.

Apoyo al Vuelo

En la escuela se dicta el curso de Apoyo al Vuelo, lo cual consiste en todo lo relacionado en el manejo y las comunicaciones de radio y torre entre el piloto y el controlador. Este curso comprende las materias básicas que un controlador debe saber para realizar el trabajo diario como Control de Tránsito Aéreo basadas en las normas y reglamentaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Para alcanzar el nivel básico todo controlador debe tener noción de meteorología, cartografía y un fácil manejo de la fraseología aeronáutica en inglés.

El curso avanzado de apoyo al vuelo capacita a los alumnos en el Sistema de Vigilancia y Control del Espacio Aéreo que comprende todo lo anterior aplicándolo con responsabilidad en el Centro de Operaciones Aéreas, para en un futuro ejercer la soberanía del Estado sobre su Espacio Aéreo Jurisdiccional comprendido en un complejo Sistema de Comando y Control.

En el momento que el alumno egresa del instituto se incorpora automáticamente al equipo del Centro de Operaciones Aéreas para aplicar todo lo adquirido en el curso durante los 2 años pasando a ser uno más y fundamental para la Fuerza Aérea.

A.T.3ª Andrea Neris.
A/T de 2º año Dominique Lazogué.



Despidiendo El Atardecer Desde El Aire

Los alumnos de la especialidad Mecánica General tuvieron la oportunidad de realizar su primer vuelo que, gracias a los coordinadores encargados de los mismos, se hizo posible este deseo, tan esperado por cualquier aspirante. El Inst. A.T. Carlos Suárez, ingeniero de vuelo del C-130 Hércules, quien dicta asignaturas como Protección contra fuego, Protección contra Hielo y Lluvia y Sistemas Neumáticos, se había comprometido con sus alumnos, a llevarlos a volar en la aeronave en la que él mismo presta servicios. Ese día llegó, una tarde primaveral poco común, en un frío invierno, sumada a la adrenalina, el anhelo y las palabras alentadoras de los camaradas, creaban un marco perfecto para hacer de ésta una experiencia inolvidable. Ya subidos en el avión, ubicados en la cabecera de la pista pronto para decolar, la mezcla de emociones fue intensa. En el momento en que los motores anunciaron su máxima potencia se aseguró, segundos después, el despegue hacia un cielo rojizo que anunciaba el fin del atardecer. Es maravilloso cómo un

suceso tan insignificante, en cuanto a su período de duración, puede a la vez ser tan apasionante. En vuelo hacia Laguna del Sauce se hicieron una serie de “touch and go” y se pudo apreciar cómo el ocaso se convirtió en una hermosa noche estrellada, que ya pasados los días aún se recuerda con claridad. Luego de dos horas de vuelo y pasajes bajos por varios puntos de Maldonado, se logró apreciar el Cerro Pan de Azúcar y diferentes atracciones, tanto naturales como creadas por la mano del hombre como el balneario de Punta del Este con su bella iluminación. Antes de retornar a la Base Aérea N° 1 se sobrevoló Montevideo, culminando el viaje en un aterrizaje perfecto. Para finalizar, se puede decir de esta experiencia que uno no sabe realmente lo inmenso y bello que es el cielo hasta que tiene la oportunidad de sobrevolar en él.

A/T de 2° año Gastón Hernández.

Los Stands

Los “stands” tienen como objetivo fundamental y/o principal dar a conocer a la Escuela Técnica de Aeronáutica como un instituto de relevancia dentro de nuestra Fuerza Aérea. Los mismos tratan de captar la atención de todo aquel público interesado y que desconoce la existencia de la E.T.A., en la cual se realiza una carrera militar que nos capacita como aerotécnicos que mantendrán en vuelo las alas de nuestra patria. El “stand” trata de ubicarse en varias partes y ciudades de nuestro país, en centros festivos como la Rural del Prado o donde se encuentre una gran concentración de público de distintas partes del país como en la Terminal de Tres Cruces. El mismo está integrado por alumnos que con mucho interés, desempeño y orgullo brindan información necesaria para que los futuros postulantes puedan ser los afortunados de ser parte de esta reconocida institución.

Como alumna, tuve la oportunidad de poder ser parte de los “stands” que fueron realizados en la Rural del Prado y en la Terminal de Tres Cruces. Fue muy importante para mí poder representar a la escuela en estas actividades, también compartir y conocer otros “stands” de nuestras fuerzas armadas que estaban integrados por alumnos como nosotros. Mucha gente se acercaba realmente interesada en saber de qué se trataba el instituto, lo cual informábamos muy ansiosos y de la mejor manera posible. Otros simplemente se acercaban para darse a conocer y contarnos historias de sus experiencias dentro de la Fuerza Aérea.

Finalmente, pudimos cumplir junto a los camaradas la misión de brindar apoyo informativo a todos los interesados en formar parte de nuestra querida institución.

A/T de 2° año Renata Martínez.





Aeronaves de la Fuerza Aérea Uruguaya

Por nuestra Aviación Militar han pasado, durante sus 97 años de vida, diversos modelos de aeronaves. Desde los legendarios Tigre Moth o los célebres B-25J Mitchell, hasta los extravagantes Dragon Rapide o los pequeños Piper Club. Muchos de los modelos que prestaron servicios a la Fuerza Aérea cumplieron su cometido y fueron retirados de orden de vuelo al final de su vida útil. Otros se han vuelto legendarios por su nobleza y longevidad al frente de nuestra flota. Tal es el caso del popular Douglas C-47, versión militar del DC-3 del cual se construyeron 17.299 unidades en EE.UU, Rusia y Japón. Al Uruguay llegaron 19 como parte de un paquete de ayuda militar ofrecida al final de la guerra. Estos volaron en Uruguay hasta 1988, pero en el mundo todavía vuelan más de mil.



Otro clásico avión que pasó por la F.A.U. fue el F-51D Mustang del cual se recibieron 25 ejemplares. De este caza, desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial, en sólo 117 días se construyeron más de 15.500 ejemplares para 55 fuerzas aéreas del mundo. Su motor Packard Merlin lo llevaba a 628 km./h a una altitud máxima de 41.900 ft. (pies) y tenía una carga de combate de 900 kg. en bombas o cohetes.

Pero sin duda, el avión más potente que ha tenido la F.A.U. ha sido el F-80 Shooting Star que llegó al Uruguay en 1960. Su motor a reacción General Electric J33-GE9 de 1.748 kg. de empuje lo podía llevar a 965 Km./h a una distancia de 1930 Km. armado con seis ametralladoras. Aparte de ser el caza más potente en Uruguay, fue el primer caza a reacción en entrar en servicio, que voló por primera vez el 8 de enero de 1944, y fue también el primer reactor en entrar en combate coincidiendo con la guerra de Corea.

Actualmente, la F.A.U. cuenta en su flota de combate con el A-37 Dragonfly, avión de ataque que equipa al Escuadrón Aéreo No 2 de caza. Este birreactor biplaza llega a los 770 Km./h, su techo es de 3.300 ft., su autonomía es de tres horas con 1.800 kg. de bombas o cohetes y un cañón de 7.62 mm.

El Escuadrón Aéreo No 1 está destinado a las misiones de ataque y para ello cuenta con el IA-58 Pucará de fabricación argentina. Este biturbohélice biplaza está equipado con dos motores Turbomeca Astazou XVI-G de 986 hp. cada uno, que le permiten volar a 750 Km./h a una distancia de 3000 km. con un techo de 15.371 ft. Su armamento lo componen 1.500 Kg. de bombas o cohetes, cuatro ametralladoras de 7,62 mm. y dos cañones de 20 mm. Además de ser utilizado en nuestro país, en Argentina y en Colombia, fue muy eficaz en la guerra contra el narcotráfico y en la guerra de Las Malvinas respectivamente.

Los pilotos de combate de la F.A.U. son entrenados en el Escuadrón de Vuelo Avanzado (E.V.A.) Éste opera los Pilatus PC-7U de procedencia Suiza. Este entrenador, diseñado en los setenta, hoy en día es utilizado por varias fuerzas aéreas del mundo como entrenador táctico o como montaje de patrullas acrobáticas. Su motor Pratt & Whitney PT-6 A-25A de 650 hp. le permite volar a 500 km./h y tener un techo de 33000 ft. y un alcance de 1.200 km. Puede ser armado con bombas, cohetes, ametralladoras, en sus dos pods de anclaje bajo las alas.

El entrenamiento básico de los pilotos de la F.A.U. está a cargo de los Aermacchi T-260. Este entrenador italiano voló por primera vez el 15 de julio de 1964. En la actualidad se construyen más de 900 ejemplares en varias versiones, incluso una versión equipada con armamento. La versión "E", la más actual, fue la adquirida por Uruguay en el dos mil para sustituir a sus ya veteranos T-34 Mentor. Los T-260EU son utilizados para instrucción básica, vuelo acrobático, vuelo en formación,





entre otros. Su motor es un Lycoming AEIO-540-D4A5 de 260 hp. y puede volar a 345 km./h a 2000 km. de distancia.

Otro de los aviones que usa la Escuela Militar de Aeronáutica es el Beechcraft Be-58 Baron del cual tiene dos unidades. Este bimotor equipado con dos Continental Raytheon IO-550-C de 300 hp. puede llevar a seis personas a 360 Km./h durante cinco horas y media.

En cuanto al transporte, Uruguay cuenta con una flota muy diversa. Los diez U-206H se utilizan en misiones de enlace y pueden llevar 700 kg. o seis personas a 1.352 km. En su misión son complementados por los T-45 Mescalero, que llevan a cuatro personas a 292 km./h durante seis horas. De estos hay cinco en servicio en el Escuadrón Aéreo No 7.

Para el transporte de personal, carga o evacuaciones sanitarias, la F.A.U cuenta con tres C-95 Bandeirante adquiridos en 1975. Sus dos motores Pratt & Whitney Canadá PT-6A-34 de 750 hp. le dan un alcance de 1.858 km con 21 pasajeros ó 1.561 kg. de

carga. Para complementar a los aviones Bandeirante y como sustituto de los Fokker F-27, fue adquirido en junio de 1985, un C-120 Brasília, que lleva a 30 pasajeros a 1.500 Km. de distancia. Para el transporte de carga y de tropas la F.A.U posee desde 1981 los C-212-200 Aviocar. Estos son capaces de llevar 2.770 kg. a 1.760 km. de distancia. Su planta motriz está compuesta por dos Garrett TPE331-10-501C de 750 hp. cada uno.

Pero el avión más grande con que cuenta la F.A.U es el C-130 Hércules. Tiene cuatro motores Allison T56-A15 de 4.508 shp. (caballos de vapor) cada uno. Esto le permite volar con 22.600 kg. ó 98 pasajeros a 3600 km. de distancia. Desde 1954 se han construido más de 2.200 ejemplares para 50 fuerzas aéreas del mundo en más de 70 versiones diferentes.

En nuestro país se utiliza para traslado de personas y ayuda humanitaria a países con desastres naturales o en misiones de paz de la O.N.U como el caso de Camboya en 1992 o Eritrea en 2006.

El Grupo Aéreo No 5 tiene como misión el transporte, evacuación sanitaria, enlace, etc. y para ello siempre ha contado



con helicópteros. Al principio contaba con Hiller Raven o Bell H-13G, o más recientemente los Wessex de los que llegó a tener ocho en servicio. Estos podían llevar a 16 personas o camillas, paracaidistas, carga tanto interna como externa. Pero desde 1971 cuenta con los UH-1H Huey, traídos para sustituir a los UH-1B. Este es uno de los helicópteros utilitarios más populares del mundo. Puede ser armado con dos ametralladoras de 7.62 mm. o dos cohetas LAU 68. También se le puede montar un helibalde de 1.000 lts. para combatir los incendios forestales. Su motor Lycoming T-53 L13B de 1.100 shp. le permite volar a 225 km./h durante dos horas y media a una altura de 15.000 ft. Su gran polivalencia le ha permitido estar presente en diversas misiones en las que ha sido necesario, como por ejemplo, el rescate de ballenas atrapadas en el balneario Jaureguiberry en 1996.

El Bell 212 es una versión civil del bimotor UH-1N. Es capaz de acomodar 11 pasajeros o llevar 5.100 kg. de carga. Cuenta con dos motores Pratt & Whitney PT-6-3TB de 750 hp. cada uno. Esto le permite volar durante dos horas y media a 20.000 ft. de altura. Este es el modelo que representa a la F.A.U en las misiones de paz de la ONU ya que sus dos motores le permiten volar sobre el mar y en diversas condiciones meteorológicas. Ya ha operado en Eritrea, Etiopía y actualmente opera en el Congo. Una de sus misiones más destacadas fue el rescate de funcionarios durante el incendio de las oficinas de U.T.E en 1993.

El Escuadrón Aéreo No 5 cuenta en su flota con As-365N2 Dauphin de origen francés. Este helicóptero polivalente cuenta con dos motores Turbomeca Arriel IC de 710 shp. que le dejan llevar a ocho pasajeros a una velocidad crucero de 287 km./h pero puede llegar hasta los 324 km./h y tiene un techo de 123.000 ft. Desde 1979 se han construido más de 350 unidades de este modelo. Su gran polivalencia le ha permitido cumplir con misiones de transporte VIP, transporte de cargas, combate (en su versión Panther) o búsqueda y rescate (SAR) como es utilizado por el servicio de guardacostas de EE.UU. En Uruguay es utilizado principalmente en misiones SAR y transporte VIP, entre los usuarios VIP se encuentra el Sr. Presidente de la República. En el año 1998 fue enviado a Paraguay junto con otro que se disponía en ese entonces, para prestar servicio a la población durante las inundaciones ocurridas en ese país.

En el futuro la Fuerza Aérea aspira a cubrir todo el territorio con radares para lo cual ya adquirió dos, de barrido electrónico, a la empresa española "Indra".

Otro de los planes es sustituir la ya veterana flota de aviones de combate. Existen varios candidatos para cubrir esta área, pero sea cual sea la decisión final, la Fuerza Aérea seguirá cumpliendo su misión eficazmente, como lo hizo siempre, gracias al profesionalismo y entrega de los expertos que la llevan adelante todos los días.

A/T de 1º año Alfonso Barreiro.





Cezka Zbrojoska

El Cuerpo de Alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica se encuentra armado con el fusil Cezka Zbrojoska o más conocido como el "Z", que es nuestro fusil de instrucción. Luego de haberse adquirido en las famosas fábricas MAUSER de Alemania, fusiles y carabinas con calibres 7x57 mm. Mauser, en lotes a partir de 1908 hasta el año 1912, material de excelente calidad; el gobierno de nuestro país decidió una nueva compra para el Ejército Nacional que culminó con el arribo del material seleccionado.

En este caso, similares armas a las alemanas en sus componentes y sistemas de funcionamiento, es decir, el de repetición manual para su carga y disparo tiro a tiro, lo más adelantado en su época (1937) Estamos hablando del fusil Cezka Zbeojoska Brno, de 7x57 mm. y de fabricación checa.

Se trata de un fusil corto, inspirado en el Mauser k98k, "karabiner" 1898 "kurz" (carabina 1898 corta) principal arma individual de las Fuerzas Armadas alemanas, que sustituyó al Mauser de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) de cañón más largo, por lo que el nuevo modelo, pese a llamarse "karabiner", no deja de ser un fusil corto (kurz) y sus factorías de las más prestigiosas a nivel mundial.

Al país llegaron 4.000 fusiles y 1.200 cañones para servir de repuestos a los mismos y recién en 1957 se entregaron al Servicio de Fusiles. Hasta el día de hoy los conserva la Escuela del Ejército y las escuelas de la F. A. U, como también algunas unidades de tradición históricas del Ejército como el "Batallón Florida" de Infantería N° 1.

Datos del fusil

Largo total: 106 cm.

Largo del cañón: 62 cm.

Largo total de la Bayoneta: 43 cm.

Ancho de la misma: 0,5 mm.

Peso total del fusil: 5.300 grs. aproximadamente (ó 5 kg. y 300 grs.) incluido el cerrojo, bayoneta y correaes

Es así...conociendo este fusil le tendremos más admiración y respeto. Son los mismos fusiles que de chicos veíamos al presenciar un desfile y ensordecen bajo el estampido de nuestros aviones que algún día ajustaremos con la misma disciplina que hoy cuidamos de estas armas.

El consejo editor hace extensivo su agradecimiento al Sr. Coronel (R) Arturo Milans Hernández.

A/T de 2ª año Ismael da Fonseca.



Martires De La F.A.U.



El 10 de agosto de 1918 en las inmediaciones de la ciudad de Pau (Francia), se precipita el avión de combate Nieuport que era piloteado por el Cap. Boizo Lanza. Pasa a ser el primer integrante en la escuadrilla del silencio y comandante de la misma a partir de 1938.

El 10 de agosto se toma como fecha recordatoria a los mártires de la aviación militar de nuestro País.

7 de agosto de 2009, plaza de armas, Escuela Técnica de Aeronáutica.

Por parte del cuerpo teníamos la orden de tener instrucción durante 1 hora, cuando de repente se oye la voz de "ATENCIÓN...!" Llegó el Alf. (Av.) Matías Desevo a Plaza de Armas, mandó al hombro, a la funerala, presenten, descansen, etc. Clasifico a 24 de nosotros "Usted...salga de formación!!", "quédese por allí..." Nos estaban preparando para que en el panteón salga todo bien, marcialidad, elegancia son algunas de las cosas que nos exigen. Estaba contento ya que era parte de esos 24 que el 10 de agosto

íbamos a rendirles honores a los "mártires de nuestra aviación".

10 de agosto, Cementerio de Norte, Montevideo.

Bajamos del ómnibus de la escuela, formamos y a un marcial paso redoblado nos dirigimos hacia el Panteón de la Fuerza Aérea. Sentimos esa mezcla de silencio, respeto, admiración por esas tripulaciones, integrantes de escuadrilla del silencio, que con o sin pañuelos al viento, con o sin el romanticismo que se les puede otorgar a estos caballeros que dieron sus vidas en el cumplimiento de una única misión, la de servir a la Fuerza aérea Uruguaya.

**A/T de 2° año Ismael da Fonseca.
A/T de 2° año Santiago Fernández.**





Nuevos Sistemas Casa C-212

Este es un sistema de la S.A.R. (Fabrica Sueca), se llama MSS 5000 y MSS 3000 (Maritime Survive Sistem), los cuales son los que tenemos en los Aviocar C-212-200 uruguayos. El FAU 535 que se encuentra cumpliendo servicios en nuestro país posee el sistema MSS 5000 y el FAU 534, el cual se encuentra desplegado en misión de paz en la Republica de Haití posee el MSS 3000. Fue fabricado para el control marítimo y ese era el uso que le daba en Suecia ya que pertenecían a Swedish Coast Guard (Guardia Costera Sueca).

El sistema principal consta de dos antenas de sistema SLAR, este es el radar de barrido lateral (una de cada lado de la aeronave), de 3,5 mts. con un alcance de 40 km. cada una, o sea que en total el sistema abarca 80 km. en lateral. El SLAR se utiliza en el mar para la búsqueda de manchas de petróleo o aceite, por lo cual a demás sirve para rastrear barcos.

Tiene también el sistema de radar americano Bendix King versión 1500, de 360° (barrido completo), este se encuentra en la nariz del avión y es básicamente para uso meteorológico y de búsqueda.

Cuenta además con un radar infrarrojo-ultravioleta (R.U.V.) en la panza del avión, el cual actúa en el barrido debajo del mismo detectando el calor, por medio de la temperatura de los objetos. Es refrigerado por nitrógeno líquido (N2O) para el enfriamiento de los lentes el láser U.V. ya que este genera demasiado calor. Está compuesta básicamente por un conjunto de espejos que actúan por medio de reflexión y muestran lo que hay debajo de la aeronave.

Para buscar personas en el mar se utiliza la cámara FLIR, que busca por temperatura los cuerpos.

El sistema FLIR, consta de una cámara que va por debajo de la nariz del avión como si fuera una bocha, también tiene un sistema de sondeo por infrarrojo, que sirve para búsqueda y rastreo. Ese sistema se integró en nuestra Fuerza Aérea hace más o menos 6 o 7 años con las aeronaves AS-365N2 Dauphin, pero poco después la instalación se paso para

los Aviocar con el fin de desempeñar sus misiones en la Republica de Haití. Su sistema completo consta de la "bocha" (FLIR), el cual debe oscilar entre los cien mil al millón de dólares (nuevo), el sistema totalmente completo cuesta un poco más.

También tienen implementado un sistema equipado con cámaras de foto y de video, binoculares y las pantallas RAC para los dos operadores.

El Casa C-212 en su versión equipada con los sistemas anteriormente detallados, va tripulado por cinco personas: piloto, copiloto, operadores N° 1 y 2 y un mecánico de vuelo. La aeronave cuenta con dos operadores principales de sus sistemas, los cuales operan de la siguiente manera:

Operador N° 1: Este tiene dos monitores RAC, uno de los cuales sirve para poder apreciar la cámara de video, la FLIR y el otro para el sistema de SLAR y el R.U.V., además se encarga del radar, el GPS y el sistema de VHF.

Operador N° 2: Este también se encarga del sistema VHF y además se encarga de hacer los reportes para enviar o en conexión con el piloto y el copiloto. Actúa finalmente en la manipulación de las cámaras de fotos y video.

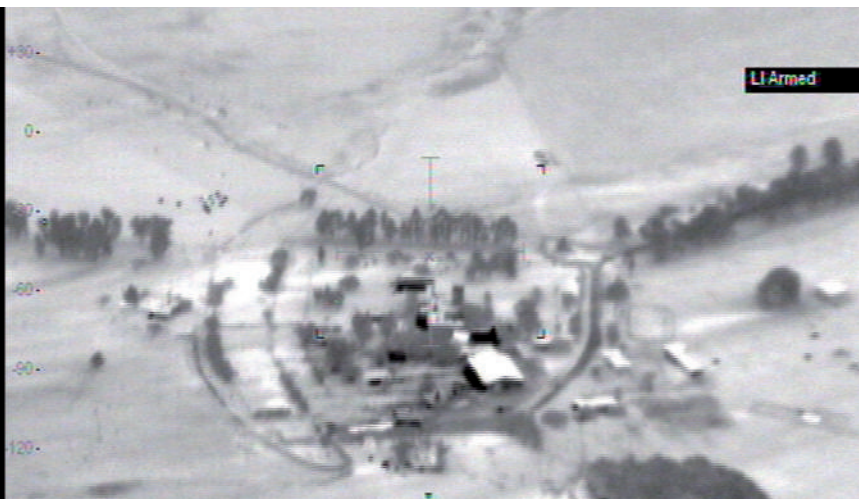
El copiloto tiene un monitor más pequeño que le retransmite lo que ve el operador N° 1 en la cámara FLIR y la cámara de video; éste, selecciona las funciones deseadas de rastreo.

La aeronave consta con dos burbujas laterales para las cámaras de foto y filmación.

Puede ir hasta un tercer operador, el cual se encargaría de las cámaras de foto y video, además operaría conjuntamente con el mecánico de vuelo en la balsa de salvamento. Este avión lleva en la parte posterior una parrilla con una balsa, la cual puede expulsar en caso de naufragio o en cualquier situación requerida. Esta balsa va incluida dentro de la aeronave.

Los sistemas son computarizados, trabajan con Windows, como cualquier otra computarizada salvo que a esta se le insertan los programas requeridos.

Entre los sistemas que la aeronave posee, se encuentra



también con un teléfono satelital.

Las pantallas permiten ver todo el conjunto de instrumentos y cámaras en ellas, así como el sistema de GPS y de radar. El sistema MSS 3000, tiene una cámara FLIR de modelo Safire 2, la cual esta compuesta por un TFU (Turret Flir Unit), que es la "bocha", tiene además dentro de su composición la CEU (Central Electronic Unit) y finalmente el joystick llamado HCU (Hand Control Unit).

En el sistema MSS 5000, la cámara FLIR que posee es la de modelo Star Safire 3, la cual está compuesta por cuatro componentes fundamentales: la TFU (Turret Flir Unit) la cual sería la cámara en sí, además esta compuesta por la CEU (Central Electronic Unit), el LIU (Laser Illuminator Unit) y finalmente por el HCU (Hand Control Unit), este ultimo es el "joystick" de control del aparato.

En definitiva la principal diferencia entre el sistema MSS 3000 y el MSS 5000 son las cámaras FLIR que poseen ambas, Safire 2 y 3 en ese orden.

Una de las desventajas de la FLIR Safire 2 es que requiere de mantenimiento mensual mientras que en contraposición la Safire 3 es una cámara de libre mantenimiento. El sistema también difiere un poco del MSS 3000 al MSS 5000 con respecto a la velocidad de los procesadores, esto significa que una es mas rápida y ágil que la otras, pero en muchos casos son compatibles, un claro ejemplo de esto es que las pantallas de los monitores son intercambiables entre ellas. El sistema ya tiene varios años e incluso varias versiones superiores a la que nosotros poseemos.

En resumen el sistema cuenta con los siguientes sistemas: Radar meteorológico de búsqueda (RD 1500), el sistema

SLAR de barrido lateral, la cámara FLIR, el R.U.V. y finalmente las cámaras de fotos y videos.

En nuestro país, el sistema trabaja con sistemas satelitales, para la el rastreo de lo que se necesite, dícese personas, un barco dado vuelta (campana), barcos no autorizados en aguas territoriales. Luego de localizados se notifica a las autoridades competentes para que se hagan cargo de dicha situación.

En nuestro país es utilizado principalmente para cuestiones de polución en asuntos ambientales (contaminación), lo utilizan para rastreos barcos y manchas de aceite en el mar. En la misión desplegada en la Republica de Haití, se utiliza el sistema en vuelos de reconocimiento y cuando se detecta alguna anomalía se informa a la Guardia Costera. Esta manda las patrullas y así se controla a los barcos en lo referido a tráfico drogas, personas, etc.

Esa es básicamente la función hoy por hoy en la misión de paz. En nuestro país se está implementando para dichas funciones y además en los vuelos de entrenamiento para poder desplegarse de la mejor manera en la misión anteriormente mencionada.

Las aeronaves vinieron desde Suecia en vuelo, trazaron una ruta que abarcaba toda la parte norte del continente. Partieron desde Suecia y pasaron por Irlanda, Finlandia, Canadá, Estados Unidos, el mar Caribe, Brasil y finalmente llegaron a nuestro país.

A/T de 2º año Santiago Fernández

A/T de 2º año Gastón Hernández.



Rescatistas en la F.A.U.

El 6 de Junio de 2010 la Sección de Operaciones y Entrenamientos de Rescate (S.O.E.R.), perteneciente al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), con asiento en la Brigada Aérea I, cumplió 10 años en la Fuerza Aérea Uruguaya. La misma tuvo sus comienzos el 6 de Junio de 2000 con la apertura del primer curso de Rescatista. Dicho curso se realizó con personal voluntario, siendo el mismo entrenado y capacitado dentro de la Fuerza, para que ejecuten la tarea que hasta entonces la realizaba un Sub-Comisario de Bomberos con los medios de dicho Escuadrón; su labor es la de salvar vidas y de esto se desprende, como lo dice su definición, que el Rescatista es un “Soldado especial capacitado y entrenado para realizar operaciones de búsqueda y rescate, brindar primeros auxilios, rescatar y recuperar personal, material y equipo, de zonas de difícil acceso, bajo cualquier ambiente y condición.”

En sus comienzos, la Sección contó con un Señor Oficial y cinco Personal Subalterno, para pasar hoy en día a estar integrada por tres Señores Oficiales y diez Personal Subalterno, siendo sus principales capacidades operativas, las siguientes:

- Operaciones helitransportadas de rescate en tierra y mar, en todo tiempo, diurnas y nocturnas.
- Operaciones de rescate en altura y áreas confinadas.
- Operaciones de recuperación de personal y equipo inmerso, mediante la utilización del buceo.
- Operaciones de búsqueda y rescate en combate (C-SAR).
- Operaciones de rescate en tierra y agua, mediante la utilización de paracaídas (PARASAR).
- Operaciones Anti-narcotráfico, conjuntas con la Policía Nacional.
- Apoyo en incendios e inundaciones al Sistema Nacional de Emergencia.
- Apoyo al Ejército Nacional en instrucción y cursos.
- Apoyo a entidades civiles en instrucción y cursos.

Para poder cumplir con todas estas capacidades operativas, los Rescatistas, cuentan con una completa formación que se desprende de diferentes cursos que poseen los mismos, siendo estos, los de:

- Rescatista, Instructor Rescatista y PARASAR (brindados por la propia S.O.E.R.).
- Básico de Paracaidista, Caída Libre, Buzo Táctico y Comando (brindados por el Ejército Nacional).
- Controlador Aéreo Avanzado (brindado por la Brigada Aérea II).
- Equipo Especial de Reacción (brindado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y la Policía Metropolitana).
- Manejo de Desastres y Medicina Táctica (brindado por la Fundación Salamandra).
- Técnico en Urgencias Médicas Avanzado (Paramédico), Soporte Vital Básico (BLS), Soporte Vital Cardíaco Avanzado (ACLS) y Soporte Vital del Politraumatizado Pre-Hospitalario (PHTLS) (brindados por la Escuela de Técnicos en Urgencias Médicas).



10 Años

Gracias a la Sección de Operaciones y Entrenamientos de Rescate, y al Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), tuvimos la posibilidad de presenciar un ejercicio de rescate en el lago frente a la Brigada Aérea I, luego de varios padrones de rescate comenzamos a apreciar la gallardía, valentía y profesionalismo del Rescatista. Saltan del helicóptero, nadan hasta la víctima, la socorren y la recuperan nuevamente hacia la aeronave mediante el izado por grúa, todo eso bajo la adrenalina que genera estar debajo del rotor de un helicóptero, sumado además a la presión y los nervios requeridos para dicha acción.

Al hablar de una misión de rescate, no podemos dejar de mencionar al mecánico de vuelo, que permanentemente asiste al piloto, a los rescatistas y opera la grúa, la cual es indispensable para la operación.

Hoy en día la S.O.E.R., también opera en conjunto con el Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte), ya que la misma cuenta desde el año 2008 con personal PARASAR, siendo las aeronaves de este Escuadrón las plataformas ideales para este tipo de operación; la misma consiste en la utilización del paracaidismo desde aeronaves de ala fija, para poder llegar a lugares en donde la autonomía del helicóptero no alcanza, en estas operaciones los rescatistas saltan de las mismas, ya sea a tierra o agua, se les lanza también equipamiento de supervivencia y embarcaciones neumáticas, en el caso de que el rescate sea en agua, los rescatistas una vez aterrizados accionan todos los elementos de supervivencia, recuperan a las víctimas a la embarcación que se les lanzó y las mantienen con vida hasta por mas de 2 días si es necesario a la espera de que una embarcación mayor los recupere y los lleve a tierra.

El entrenamiento es constante, ya que se puede pasar de estar en una relajante charla en la Unidad, a saber que pueden encontrarse en medio del océano en busca de personas que necesiten ser rescatadas, físicos rudos y mentes fuertes hacen al militar Rescatista.

La idea que se desprende de esta vocación es que: las agallas se imponen y a pesar de la probabilidad de errores que se pueden presentar, siempre habrá que mantener el espíritu en alto y luchar hasta por el último ciudadano que precise ser rescatado, con la una única motivación que los lleva adelante, de que todo esto lo hacen "PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR".

**A/T 2° año Dominique Lazogué.
A/T 2° año Ismael Da Fonseca.**



Mirando hacia el futuro

Egresé de la Escuela Militar de Aeronáutica en el año 2006, y habiendo superado el primer trago amargo de mi carrera vocacional, la pérdida de mi Curso de Vuelo, emprendí mi viaje hacia Durazno, a la Brigada Aérea Nº 2, donde realizaría el Curso de Vuelo Avanzado.

Para todos los navegantes, el año en el E.V.A (Escuadrón de Vuelo Avanzado) es un año de expectativas, ya que al finalizar el curso seríamos enviados a nuestros diferentes destinos con sus correspondientes especializaciones.

Y así, llegó el mes de noviembre y mi designación fue el C.O.A.

“¿Qué?”, fue mi pregunta. El C.O.A (Centro de Operaciones Aéreas) fue la respuesta; un lugar que había visitado como cadete de 3º año pero del cual sólo tenía un vago recuerdo. Y así me presenté en mi nuevo destino y sin tener mucho conocimiento de qué se trataba fui recibida por los oficiales que allí trabajaban.

Todo el mundo me hacía el mismo comentario: “Ahí está el futuro de la Fuerza Aérea”. Yo, en mi humilde grado de Alférez, seguía sin entender mucho qué hacía ahí, y para mi sorpresa al finalizar el “breafing” de presentación en esta nueva unidad, me dieron la noticia que en diciembre partiría

a la República Argentina a hacer un curso de Controlador de Interceptación.

No fue hasta mi regreso, un año después, que entendí verdaderamente cuál era mi misión.

A todo esto, ya se había generado en la Fuerza Aérea, la adquisición de los dos nuevos radares militares, y finalmente comprendí la importancia del control de nuestro espacio aéreo.

Era cierto: el Centro de Operaciones Aéreas es el presente y el futuro de nuestra Fuerza Aérea y la llegada de estas nuevas plataformas marcaron el inicio de una nueva etapa en donde nos convertimos, en forma efectiva, en los ojos de nuestro espacio aéreo. Siete años más tarde de haber sido creado, en el mes de marzo del año 2003, nuestro personal cuenta con la participación en ejercicios tales como: EL BÚHO en el año 2005-2006, ÁGUILA 2005-2006, Operación Vigía 2006, la visita del presidente Bush en el año 2007 y RÍO III año 2010 en la República Argentina, donde se logró demostrar, en forma efectiva, el profesionalismo y la seriedad de la tarea que nos ha sido encomendada.

Tte. 2º (Nav.) Roxana Pérez.

EcoFRIO 
Protege el OZONO

CANELONES 914 - PANDO
Tel. 4292 3209 - 094 030236



¿Por qué estudiar en la E.T.A.?

Quizás quieras la mejor educación técnica en el ramo. Quizás quieras profesionalizarte y trabajar con los técnicos más eficaces en tu campo. Cualquiera sean tus motivos, una cosa está clara: tu siguiente paso es en la Escuela Técnica de Aeronáutica.

De seguro has visto películas de militares, te ha fascinado su mundo, has soñado con serlo y sólo convirtiéndote en uno podrás experimentar lo que es ser un militar, dominar las habilidades que serlo requiere, obtener una apreciación y comprensión más profunda de su cultura. Es posible que la vida en la Escuela Técnica de Aeronáutica sea diferente de lo que esperas. Posiblemente te sorprendas al enterarte de que las imágenes del cine y la televisión, no siempre son verdaderas, esto es, que los militares pueden ser los ejemplos de los cuales tú puedas aprender.

Para cualquier estudiante, la E.T.A. tiene mucho que ofrecer: la única educación y más prestigiosa del ramo, certificada internacionalmente por la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional) como así también una salida laboral segura dentro de nuestra prestigiosa Fuerza Aérea.

Las profesiones que ofrece la E.T.A. son diversas, de seguro encontrarás tu vocación entre las diferentes ramas que puedes seguir dentro de tu carrera de aerotécnico. Los lugares que visitarás te dejarán experiencias inolvidables, conocerás gente diversa de todo el Uruguay, aprenderás de su experiencia y compartirás tu conocimiento. También podrás visitar otros lugares de la región o incluso del mundo. Te fascinará la vida militar.

A/T de 2º año Dominique Lazogué.

A/T de 1º año Alfonso Barreiro.

Daniel Dos Santos

Desde hace 14 años aproximadamente la Escuela Técnica de Aeronáutica cuenta con clases de Educación Física, dictadas por el señor Héctor Daniel Dos Santos, quien con 48 años de edad, casado, con 2 hijos y una nieta reside en la ciudad de Atlántida.

Cursado Ciclo Básico, conserva la idea de seguir estudiando para poder desempeñarse como profesor de educación física, mas tarde decide ingresar al Liceo Militar de la ciudad de Minas con la propósito de finalizar sus estudios allí para poder inscribirse en la Escuela Naval y llegar a ser marino mercante. Con el correr del tiempo se da cuenta que eso no es lo que realmente aspiraba hacer. No recuerda con detalles en que periodo del año comenzó a dictar clases en la escuela solo si que fue recomendado por otro colega también muy conocido en el instituto el señor Javier Canepa.

Argumenta sentirse muy orgulloso de ser profesor aquí, sabe que su trabajo sobre los alumnos es necesario tanto para la Fuerza Aérea a nivel de preparación, como para uno mismo.

Trabaja en sus totalidades un desarrollo físico completo, resistencia, fuerza, flexibilidad, potencia y velocidad. Nota una gran mejora de los alumnos desde su ingreso y durante la permanencia en el instituto.

Admira la voluntad de los alumnos que de alguna manera dejan prácticamente todo por un futuro como aerotécnicos.

Los alumnos creen y se encuentran seguros de que con su trabajo estarán preparados para enfrentar múltiples desafíos físicos que se les interpongan durante su carrera militar.

Seguirá dictando clase mientras se crea con la suficiente capacidad para realizarlo, paralelamente seguirá prestando servicios en las costas montevideanas como guardavidas.

Destaca que en sus pocos ratos libres le gusta pescar y se fanatiza mirando su equipo favorito de fútbol "Peñarol".

A/T. de 2º año Renata Martínez.

A/T. de 1º año Angel Gutiérrez.





Tte. Cnel. (T.E.A.) José A. Rígoli.

El mencionado Jefe nació en Montevideo el 27 de agosto de 1899, habiendo ingresado a sus trece años a los Talleres Municipales. Debido a su dedicación y aptitud, a los quince años ascendió a mecánico especialista en automóviles. En 1920 disputó una vacante de mecánico motorista en la Escuela Militar de Aviación, obteniendo el primer puesto. De este modo ingresó en dicha entidad militar el 12 de marzo de 1920, comenzando a interiorizarse en los motores rotativos y fijos de los aviones pioneros de dicha época, convirtiéndose en hombre de confianza de los pilotos.

Los años 20 se caracterizan por los grandes raids y vuelos internacionales, de los cuales no estuvo ajena la Escuela Militar de Aviación, debido a la intrepidez de nuestros hombres, aviadores y mecánicos, quienes supieron sobreponerse a la falta de medios, logrando conquistas únicas en América del Sur.

De dichos vuelos, Rígoli es recordado por haber sido seleccionado para tres de los grandes vuelos de nuestra historia.

En 1926 cumplió con el Teniente 1ro. Medardo R. Farías en un biplano Brevet XIV, un viaje entre Montevideo y Río de Janeiro, abriendo esa ruta por primera vez para los sudamericanos, a pesar de haber sufrido una panne de motor

al regreso. En 1927 formó parte de la tripulación del bote volador Dornier Wal 'Uruguay', que comandaba el legendario Mayor Tydeo Larre Borges, en el intento del cruce del Atlántico Sur. Este vuelo partió de Italia y resultó suspendido por parte en uno de sus motores, cayendo prisionero de una tribu rebelde en África frente a la costa del Sahara español, siendo liberados por el gobierno español, luego del pago de un rescate.

En 1934, ostentando la jerarquía de Teniente 2do. Asimilado, integró la tripulación del biplano Potez 25, comandado por el Capitán Oscar M. Sánchez, en un raid con tres de dichos aviones que partieron al mando del Mayor Oscar D. Gestido, hacia Río de Janeiro. Los mismos, desfilaron sobre la ciudad y regresaron a Montevideo.

Estos aviones habían sido probados en vuelo en su fábrica de Francia, en 1932, por el entonces Capitán Gestido y el mecánico Rígoli, en otra misión de confianza a su capacidad.

Varios accidentes de vuelo jalonaron su larga vida al servicio de la aviación, siendo el más serio el que tuvo en un biplano SVA durante un aterrizaje forzoso y capotaje en la zona de la Fortaleza de Santa Teresa. Como consecuencia del percance, el mecánico y su piloto, Teniente Medardo R. Farías, tuvieron que ser hospitalizados en Rocha.

Su experiencia y conocimientos fueron volcados también como profesor de motores en la Escuela Militar de Aeronáutica y en la Escuela de Aprendices (antecesora de la Escuela Técnica de Aeronáutica), donde dictó cursos de 'Motores y Dibujo' y 'Montaje'. En 1942, ascendió a Capitán asimilado y en 1944 pasó a prestar servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica como Mecánico Jefe de Montajes. En 1946 fue trasladado a la Base Aeronáutica N° 1 y designado Mecánico Jefe de Mecánicos, desempeñando ese cargo durante dos años, cuando pasó a la Dirección General de la Aeronáutica Militar.

Cabe destacar que en 1949 integró la tripulación de un bimotor AT-11, que cumplió el vuelo Montevideo-Lima-Montevideo en ocasión de la Posta Aérea de las Américas.

Se le otorgó el Estado Militar en el año 1953, ascendiendo al grado de Mayor (TEA), pasando a prestar servicios en la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, como Jefe de la Sub División Mantenimiento.

En 1958, ascendió a Teniente Coronel (TEA), siendo designado en el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea como Jefe de Sección en la Cuarta División (Servicios).

Simultáneamente, fue nombrado Jefe de Enlace de la Fuerza Aérea con los Talleres de PLUNA, a efectos de cumplir con el proyecto de motores de C-47.

El 27 de agosto de 1959, pasó a situación de retiro obligatorio por edad.

Habiendo sido durante toda su vida un inestimable técnico aeronáutico, el Inspector General de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado Artigas Sáez, considerándolo un hombre de gran valía, solicitó su reincorporación, pasando a prestar servicios en la Inspección General de la Fuerza Aérea, a partir del 4 de setiembre de 1959. En este destino se desempeñó hasta el 10 de junio de 1976, fecha de su fallecimiento. De lo expuesto precedentemente, surge que el Teniente Coronel Rígoli estuvo unido a la Aviación Nacional desde sus orígenes, ocupando como técnico las posiciones más importantes en la historia aeronáutica del país, tanto en hechos heroicos, como en su cotidiano trabajo, desde la lejana época de los aeroplanos de motor rotativo hasta la era de los aviones a reacción.

El Comando General de la Fuerza Aérea solicita se instituya con su nombre a la Escuela Técnica de Aeronáutica, a partir del 10 de octubre de 2001, fecha de conmemoración de la creación del instituto.



Meteorología

El inicio de este servicio fue en 1968 cuando se crea el Departamento de Meteorología, dependiente del Agrupamiento de Comunicaciones, en la Brigada Aérea N° 1.

El 21 de diciembre de 1973 se produce la fusión de ese departamento con la Oficina Meteorológica Principal, que dependía de la entonces Dirección General de Meteorología, integrándose personal y equipos en una sola Oficina de Meteorología Aeronáutica, con asiento en el Aeropuerto de Carrasco.

El 12 de noviembre de 1974 es designado como Director General de Meteorología, un Oficial Superior de la Fuerza Aérea, fecha a partir de la cual y hasta el año 1991, la administración de la Meteorología en el país estuvo a cargo de oficiales de la Fuerza Aérea, que fueron sucesivamente destinados a dicha dependencia del Ministerio de Defensa. Con fecha 28 de agosto de 1991 y atendiendo a razones de operatividad, se decide la creación por orden del Comando General del Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea, adonde es destinado la mayoría del Personal Superior, que hasta ese momento prestaba servicios en la Dirección Nacional de Meteorología, reglamentando su misión, organización y funcionamiento. El 10 de octubre de ese mismo año pasó a depender del Comando Aéreo de Operaciones. El Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea se desempeña en coordinación técnica con la Dirección Nacional de Meteorología, de acuerdo a lo establecido en el Art. 1° de la Ley N° 10.008 del 17 de junio de 1941, mediante el cumplimiento de distintos acuerdos de trabajo vigentes. Este servicio tiene como misión asegurar la obtención, colección, procesamiento, producción y difusión de información meteorológica, con el fin de brindar apoyo a las operaciones de la Fuerza Aérea.

Para el correcto cumplimiento de su misión, tiene como labor fundamental suministrar información meteorológica básica y elaborada en tiempo real, manteniendo también información climatológica u otros estudios técnicos, que por motivos de operaciones o de planificación sea necesario realizar.

Se busca asesorar al mando de la Fuerza Aérea en todo lo relacionado al área meteorológica, ya que representa a la institución ante organismos nacionales e internacionales cuando así corresponde. Este servicio también apoya el cumplimiento de las Misiones de Paz de Naciones Unidas y diversos proyectos realizados en la Base Científica Antártica "Artigas".

El funcionamiento de este servicio es en apoyo a las operaciones realizadas por la Fuerza Aérea. La organización del mismo está basada, fundamentalmente, en el continuo funcionamiento de secciones operativas de protección meteorológica aeronáutica que se encuentran ubicadas en cada una de las unidades en donde se desarrolle actividad de vuelo por parte de la Fuerza Aérea.

Para el eficaz funcionamiento se dispone de personal superior y subalterno egresado de la Escuela Nacional de Meteorología del Uruguay quienes mantienen su formación técnica actualizada, mediante la realización de diversos cursos de capacitación técnica, tanto a nivel nacional como en el exterior.

En lo referente a los equipos, cada una de las secciones dispone del material necesario para poder brindar información actualizada. Cuentan, para esa función, con equipamiento informático, instrumental meteorológico de tipo convencional, receptor satelital y estaciones meteorológicas automáticas portátiles para apoyo a despliegues.

A/T de 2° año Jhonatan Hernández.



Museo Aeronáutico: Ayer y Hoy

Este año el Museo Aeronáutico cumplió 56 años de vida institucional. Para reconocer sus verdaderos orígenes debemos remontarnos a una iniciativa de carácter personal en la que un joven aviador militar, Jaime Meregalli, cobra un protagonismo providencial.

Lo que comenzó como una colección privada de objetos relacionados con la aviación, trascendió el ámbito domiciliario para instalarse en forma itinerante en los Clubes de Oficiales de las primeras unidades de la Aeronáutica Militar, siempre por el influjo y persistencia emprendedora de Meregalli.

En la década del cuarenta ya era reconocida la exposición de estos objetos entre la joven oficialidad aeronáutica y su presencia resaltó las austeras instalaciones del Aeródromo Militar "Capitán Boiso Lanza" en el sitio destinado para Casino de Oficiales (actual despacho del Director del Servicio de Comunicaciones e Informática de la Fuerza Aérea)

Posteriormente, tuvo un pasaje por la Escuela Militar de Aeronáutica, en Pando, y en ocasiones, hasta en el propio domicilio del entonces Capitán Meregalli.

En el año 1949, durante una misión a los Estados Unidos de América, este oficial visita el "Smithsonian Museum", tomando contacto con un concepto de Museo Aeronáutico que lo motiva a proponer la creación en nuestro país de una entidad similar adaptada a nuestra realidad.

En noviembre de 1952, por resolución del Poder Ejecutivo, se nombró una comisión con el cometido de estudiar la factibilidad de crear un Museo de Aeronáutica, integrada por el Tte. Cnel. Meregalli, como delegado de la Dirección General de Aeronáutica Militar; el Sr. Diego Capella y Pons, delegado de la Dirección de Aviación Civil y el Sr. Walter Alvarado, delegado del Ministerio de Instrucción Pública y Prevención Social, al mismo tiempo que en las instalaciones pertenecientes a la Dirección General de Aeronáutica Militar se exponían algunas vitrinas con los objetos, fotografías, documentación y bibliografía que componían la colección.

El museo se instaló en la ubicación actual, frente al Cilindro Municipal, el 24 de febrero de 1959 en un predio que abarca dos hectáreas y comprende hangar y edificios anexos. Su pórtico de acceso es una réplica de la entrada original de la primera Escuela Militar de Aviación de nuestro país, tal como se veía en 1916.

Expone una variada e importante colección de aviones, motores, hélices, accesorios, maquetas, fotos y documentación como así también piezas y materiales relacionados con la aviación nacional, pertenencias y objetos personales de los pioneros de la Aeronáutica Militar y recordatorios de personajes ilustres tanto nacionales como extranjeros. En el área espacial posee trozos de roca lunar donadas en 1973 por los Estados Unidos de Norteamérica. Integran el museo varios órganos de consulta: la Biblioteca "Sgt. 1º (TE) Carlos L. Bernasconi" que contiene libros de carácter aeronáutico e histórico, manuales de vuelo, motores, comunicaciones, aviones, armamento, mecánica, instrucción de vuelo para pilotos, medicina aeronáutica, reglamentos, libros de vuelo, diseños, enciclopedias, revistas y publicaciones; la fototeca, con más de cincuenta mil fotografías; un archivo general, con informes y estadísticas de la Aeronáutica Militar (más tarde Fuerza Aérea Uruguay) desde sus comienzos hasta la actualidad, reportes de vuelo, accidentes, altas y bajas de aeronaves, de personal, solicitudes de compras, ministerios, archivo de recortes de diarios, revistas y publicaciones, noticias generales e informes de evaluación y situación; y una videoteca con más de cien videos sobre temas aeronáuticos. Exhibe en sus instalaciones internas y externas varios aviones de origen civil y militar. En sus hangares se presentan las siguientes aeronaves: Bleriot XI (réplica), T-34B "Mentor", DHC-1 "Chipmunk", Stinson 108 "Voyager", PT-19 "Cornell", AT-6G "Texan", Bell UH-1B "Huey", Bell UH-1H, Hiller AH-23F "Raven", Cessna A-37B "Dragonfly", Castaibert 80 HP "Raid B.A.-Mendoza", Castaibert 70 HP, planeador primario SG-38, una cabina de DC-3/C-47 y la



sección delantera de un Lockheed T-33A. En el predio externo: AT-11 "Kansan", Westland HC Mk2 "Wessex", "Lockheed 18 "Lodestar", Lockheed T-33A, Lockheed F-80C, Douglas C-47 y Ryan "Navion".

En el año 2007 el Museo Aeronáutico comenzó un gran esfuerzo para el mejoramiento y la rehabilitación de sus salas y exposiciones. Su primer paso fue la inauguración de la exposición permanente "Mémoire d'Aéropostale", que recuerda a la línea aérea postal creada por Pierre Georges Latécoère y desarrollada por Marcel Bouilloux-Lafont. Esta muestra generosamente donada por la asociación francesa del mismo nombre, con una superficie de 150 metros cuadrados, incluye afiches y material que recuerdan las distintas etapas de la compañía Aéropostale en su evolución: sus protagonistas, sus pilotos, sus aviones y sus aeródromos, destacándose personajes como Jean Mermoz y Antoine de Saint-Exupéry.

Se construyó un nuevo salón de actos, se mejoraron las instalaciones y se redistribuyeron las distintas áreas de trabajo del museo, entre ellas la carpintería, la herrería, la biblioteca y el taller dedicado a la restauración de aeronaves históricas de la aviación uruguaya. También se construyó, recientemente, un parque infantil, como un complemento importante dentro de las actividades pedagógicas con las escuelas primarias que visitan regularmente el museo.

Entre las tareas inmediatas se encuentran la finalización de la pintura del A-37B y del Ryan Navion; la próxima creación de un espacio en el nuevo Aeropuerto de Carrasco donde se exhibirán el planeador primario SG-38 y uno de los aviones Castaibert y la colaboración en las diferentes actividades relacionadas con el Centenario de la Aviación en el Uruguay.

Hay varias asociaciones que colaboran activamente con el museo, tales como la Asociación Amigos del Museo

Aeronáutico, la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, los Grupos Simbólicos de Transporte 346 y de Aviación de Caza, la Asociación de Plastimodelistas IPMS-Uruguay y el Club Ituzaingó-Marofías del Rotary Club del Uruguay.

En particular, los voluntarios de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico (AAMA) ofrecen su tiempo libre para la restauración de aeronaves así como en otras actividades tales como la construcción y reparación de maquetas, la digitalización de fotografías y documentos y la preparación de exhibiciones y vitrinas. Recientemente, el 26 de agosto, en ocasión de celebrarse en el museo el centenario del ensayo de vuelo del avión uruguayo Escofet 2, la AAMA hizo entrega del avión Stinson Voyager CX-ALL totalmente restaurado por sus voluntarios. La AAMA planea continuar con la restauración del Piper EA-1 así como, dentro de sus posibilidades, con otros proyectos en marcha (pintura de F-80C, reparación de interior y exterior del B-25 Mitchell, restauración del Curtiss Falcon y DH Tiger Moth).

Debemos destacar que el museo, aunque administrado por la F.A.U. , es de ámbito nacional e incluye a la aviación civil y comercial, manteniendo una política de apertura hacia la sociedad en general participando en eventos comunitarios como el Día del Patrimonio y Museos en la Noche.

Esperamos que el Museo Aeronáutico continúe en el futuro inmediato, junto con las distintas asociaciones que lo apoyan y quizás en un entorno mejorado, con sus actividades en pro de la preservación del acervo histórico aeronáutico nacional e internacional.

Referencias

- Museo Aeronáutico: orígenes y evolución, Folleto 50 años, 1954-2004, Págs. 6-7.
- Una nueva etapa del Museo Aeronáutico, Revista Alas 2007, Págs. 46 y 47



Nueva Terminal

¿Cuál fue la causa y objetivo para la nueva terminal?

En el año 2003 se gestionó el aeropuerto a un concesionario privado y dentro de los requisitos se encontraba la construcción de una nueva aeroestación, esto fue requerido debido al crecimiento y evolución de la aviación en el Uruguay la cual transformó en inadecuada a la antigua Terminal.

¿Cuál ha sido el costo del emprendimiento?

Los costos no son del todo exactos, por versiones de la prensa e informarles, se ha dicho que se encuentra aproximadamente en el orden de los 160 a 200 millones de dólares; no fue un requisito del Contrato de Gestión Integral que se construyera una aeroestación de tanto dinero, tampoco se exigió por parte del Estado la información al respecto al Concesionario. A cargo de esté estuvo el diseño del aeropuerto y asumió el costo del mismo.

¿Qué tanto ha sido el esfuerzo de la empresa Puertas del Sur en mejorar sus instalaciones?

El esfuerzo fue impresionante ya que salimos de la vieja estación y nos instalamos en la nueva. En el día a día, Puerta del Sur está permanentemente supervisando todos los detalles con personal de distintas dependencias para solucionar todas las problemáticas y brindar en primera instancia un buen servicio a los pasajeros, además tener un buen estándar de funcionamiento para todos aquellos que trabajamos en el aeropuerto; no hay una manera de cuantificarlo para contestar que tanto.

¿Tiene idea de con cuantos aeropuertos esta trabajando Corporación América?

Corporación América es la empresa que concesiona 33 aeropuertos en Argentina, también gestiona el aeropuerto de Guayaquil en Ecuador, el de Erevan la capital de Armenia, además adquirió las acciones del Consorcio que tiene concesionado el Aeropuerto Internacional Capitán Curbelo de Laguna del Sauce y es propietaria de las acciones de Puertas del Sur S.A. Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco Gral. Cesáreo L. Berisso.

¿Con cuánto tiempo disponen para la concesión del aeropuerto? ¿Tienen pensado prolongar los plazos?

La concesión originalmente es por un plazo de 20 años a partir del 2003 con posibilidad de extensión cumpliendo determinados requisitos. Todavía no se ha pedido una extensión ya que nos encontramos lejos de la finalización de ese plazo original. Recién vamos a cumplir el séptimo año y no se ha planteado todavía la posibilidad de proyectos que impliquen que se pueda extender la concesión como para poder contestar la pregunta.

¿Espera alguna mejora en cuanto al tráfico de pasajeros para un futuro próximo?

Se hicieron estudios estimativos de crecimiento del aeropuerto en cuanto al tráfico de pasajeros, hoy podemos decir que estamos sobre estos niveles estimados. El aeropuerto ha venido en crecimiento de aproximadamente un 6% por año; el año pasado se contabilizaron algo mas de 1.300.000 pasajeros, lo que es poco mas de 60.000 pasajeros mensuales y se prevé que va a seguir creciendo.

En cuanto al transporte de carga ¿Qué cambio con respecto a la nueva terminal?

El complejo de construcciones que exigió la concesión preveía una nueva terminal de cargas y otras instalaciones en paralelo. El aeropuerto cuenta hoy con una terminal de cargas cuatro veces mayor que la anterior, lo que permite mejor manejo de la carga entrante y saliente. También se ha incrementado el tamaño de las cámaras de frío, por ende la terminal brinda mejores servicios que antes ya que posee un infraestructura mayor.

¿Ha habido alguna mejora en cuanto a las zonas de embarque de pasajeros?

El área pública de chequeo de los pasajeros es mucho más amplia permitiendo así realizar el check in en mejores condiciones que la anterior; luego de que el pasajero cumple con la parte administrativa e ingresa por la puerta de embarque, se encontrara con el sector de los controles de seguridad que se ha mejorado ya que se amplio a tres el número



de maquinas de rayos X con lo que se podría llegar a tener una mayor fluidez de embarque superando a la que poseía la antigua terminal. El aeropuerto cuenta con un Duty Free que supera en tamaño al de la antigua terminal y las áreas de pre embarque, además de ser más amplias, disponen de mejores servicios. Este aeropuerto cumple con los requisitos necesarios para brindar un buen servicio a los pasajeros.

¿Qué mejoras ofrecen las nuevas mangas telescópicas en cuanto al embarque de pasajeros?

El propósito de las mangas telescópicas es el de permitir es que el pasajero no este expuesto a las condiciones climáticas, poniendo como ejemplo un día de lluvia, el pasajero tendría que tomar un ómnibus, bajarse al pie del avión y caminar aproximadamente 20 metros. En estos metros que el pasajero recorra se mojaría y no viajaría a gusto, en cambio con las nuevas mangas telescópicas sea invierno o verano este tipo de situaciones incómodas se evitarán asegurando así un viaje placentero.

¿Cuál es el procedimiento que se efectúa al arribar una aeronave al aeropuerto?

Mediante instrucciones del control de transito aéreo, el avión ingresa a la plataforma, se le asigna una posición, y es guiado hacia ella por personal de la compañía de servicios de plataforma, el parkeador conduce el avión a la posición de parking y el operario de la manga telescópica acopla esta a la puerta de la aeronave. Se realiza el desembarque de pasajeros, a la vez que en la plataforma, las compañías de servicios a terceros se encuentran abriendo las bodegas y bajando el equipaje de los pasajeros, el cual es conducido a la zona de arribo de equipaje en la terminal. La carga es manejada por el equipo especial y trasladada a la terminal de cargas al mismo tiempo supervisado por el personal de la compañía aérea. El servicio de handling efectúa la limpieza y el acondicionamiento del avión para el próximo vuelo. Después de haber sido dispuesta la aeronave, queda en la manga para aguardar por un nuevo embarque, en caso contrario, con un tractor se lo traslada a otra posición en la vieja plataforma, así la manga queda libre para la realización de otra operación.

En caso de un accidente aéreo ¿Cómo se encuentra preparado el aeropuerto para intervenir?

El aeropuerto cumple con todas las exigencias dispuestas en la normativa internacional referente a los procedimientos de emergencia. Se tiene un Plan de emergencias en el cual; están descritos todos los procesos a ser efectuados. Además, se mantienen reuniones periódicas con todos los agentes involucrados en la respuesta. Existe un Centro de Operaciones de Emergencia en el aeropuerto que tiene personal permanente, en este centro se encuentra una sala de manejo de crisis donde se montaría un equipo que gestione el funcionamiento de todos los medios para efectuar el rescate en caso de accidente. El aeropuerto cuenta con los vehículos de rescate, las instalaciones y el personal que requiere la normativa internacional para brindar una respuesta eficaz frente a una situación de emergencia. Por este motivo creo que estamos bien preparados.

En cuanto a seguridad ¿Cómo esta preparado el aeropuerto?

En el aeropuerto debemos definir dos tipos de seguridad, tenemos la seguridad en lo que respecta a actos de interferencia ilícitas contra la seguridad de la aviación, casos específicos como ingreso de armas y objetos corto-punzantes que puedan usarse en el secuestro de una aeronave, o ingreso de explosivos que puedan ser usados en un sabotaje por medio de amenaza de bomba o realmente hacer explotar un avión, esta seguridad es brindada por personal de la Policía Aérea Nacional dependiente del Escuadrón de Policía Aérea Nacional de la Brigada Aérea III del Fuerza Aérea Uruguaya. En lo que respecta a delitos como robos y daños a la infraestructura del aeropuerto la Policía Aérea Nacional realiza un control mediante uso de cámaras de circuito cerrado y cada vez que se halla a alguien en infracción o hay una denuncia de algún ilícito, se aprende a el presunto infractor y es entregado a la Policía Nacional del Ministerio del Interior la que debe tomar las acciones del caso.





¿Cómo ve preparado el aeropuerto en seguridad, en comparación con otros aeropuertos de la región y el mundo?

Teniendo en cuenta las amenazas que se pueden considera en el Uruguay al día de hoy, entendemos que el aeropuerto se encuentra bien preparado, tiene un control adecuado en función de lo que es el entorno de la seguridad aeroportuaria. No sería correcto hacer una comparación con un aeropuerto de un país que tenga un en alto riesgo en el cual existe gran inquietud por el control de amenazas, como podrían ser EE.UU. o Israel.

¿Cree que la aviación comercial en cuanto al transporte de pasajeros crecerá en la región?

Pienso que si, porque en todo el mundo ha ocurrido de este modo, incluso luego de grandes crisis o después de situaciones catastróficas como fueron los eventos de setiembre del 2001. Hechos que normalmente afectarían a cualquier servicio como pueden ser los incrementos de costos y controles de seguridad a la aviación parecen no afectarle. Por estos motivos pienso que sin lugar a dudas va a seguir desarrollándose.

¿Qué apreciación tiene del tráfico interno en Uruguay?

Es difícil hacer una evaluación de si va a crecer la aviación domestica o si ésta es sólida en nuestro país, depende mucho de los proyectos empresariales que se lleven a cabo y de que los pasajeros tengan que movilizarse a distintos puntos del territorio nacional. En la corta experiencia que tengo, no he visto crecer ni mantenerse un proyecto de aviación domestica, espero que los que corren sean buenos tiempos y esto mejor.

¿Cómo llego usted a ser el Director del Aeropuerto?

Puede que mi experiencia previa haya sido el argumento para mi designación. Desde noviembre del 2001 a enero del 2003 fui Jefe del Aeropuerto Internacional Ángel S. Adami de Melilla, un año previo a eso trabajé en la división regional de la D.G.I.A. que es la que gerencia los aeropuertos del resto del país. A partir de octubre del 2005 hasta diciembre del 2006 fui Comandante del Contingente del Congo que tiene la responsabilidad de Gerenciar un el aeropuerto que brinda servicios de aeródromo para las operaciones de las aeronaves de la Naciones Unidas. A mi regreso al país, fui designado como Director del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Entiendo que esa experiencia previa puede haber colaborado en que allá sido distinguido con este cargo.

¿Cuál es su cuota de responsabilidad estando a cargo del aeropuerto?

El contrato de concesión le da al concesionario la Gestión Integral del aeropuerto, lo que implica entre otras la gestión comercial del mismo así como todos los servicios a pasajeros y todo lo que involucra el movimiento de una aeroestación. De acuerdo a la normativa internacional, las recomendaciones, las leyes y la estructura orgánica de la DI.N.A.C.I.A. este Director es el responsable de todo lo que ocurra en la estación, solamente quedan fuera de esa mi responsabilidad las dependencias del Ministerio del Interior, los Bomberos, la tarea de Aduanas, la tarea de Barreras Sanitarias del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca y la tarea del Ministerio de Salud Publica, aunque existe una labor coordinada con todos ellos. Es responsabilidad del Director del Aeropuerto la Oficina de Operaciones y Planes de Vuelo, el Centro de Operaciones de Emergencias, la Sala V.I.P. Oficial en la que se atienden las autoridades nacionales y extranjeras, la sección Fiscalizaciones, la Policía Aérea Nacional. También tiene el Director funciones de coordinaciones con el Concesionario y a su vez el Director forma parte de la Unidad de Control que fue creada por el mismo decreto que estableció el Contrato de Gestión Integral del Aeropuerto como Asesor Operativo Aeronáutico. En definitiva, el estado y DI.N.A.C.I.A. a través de este Director es responsable de la gran mayoría de lo que ocurre en el aeropuerto. Se agradece cordialmente al Cnel. (Av.) Luis E. Teyza por el tiempo expuesto en la realización del presente artículo.

A/T de 1° año Paola Villegas.
A/T de 1° año Fabricio Do Carmo.
A/T de 1° año José Talarico.



Banda De La Fuerza Aerea

El Comando General de la Fuerza Aérea, a través de la Dirección de Relaciones Públicas, presenta a su banda de músicos. La misma fue fundada el 17 de marzo de 1992, por la antigua Inspección General, bajo las órdenes del Sr. Brigadier General (Av.) Conrado Sáez. La banda ha crecido desde sus humildes comienzos a un status internacional. En sus principios contaba con 20 integrantes, a cargo de los cuales estaba el entonces Capitán de Bandas Militares, Don Walter Miños, quien fuera director y creador de la misma. Este instituto musical ha sabido representar dignamente a la Fuerza Aérea Uruguaya en su rama cultural, a través de cuatro décadas, interpretando toda clase de música, fuera de su misión estrictamente militar, pero fundamentalmente, resaltando los valores artísticos de la música nacional.

La primera misión de la Banda de la Fuerza Aérea es proveer oficialmente apoyo musical para diferentes eventos, entre los que se destacan: desfiles y ceremonias militares, funciones protocolares oficiales, apoyo a las obras sociales destinadas a la comunidad. Según las actividades para las que sea requerida, se la puede clasificar de la siguiente manera: Banda-Marchas: Abarca todos los requerimientos obligatorios en ceremonias militares aunque también puede tocar en funciones cívicas.

Banda de Concierto: Interpreta lo último en música popular y ofrece un variado repertorio para conciertos cívicos, colegios, liceos, como así también en apoyo a funciones oficiales militares.

Banda-Orquesta: Es apropiada para interpretar todo tipo de música o como se solicite en las recepciones, cenas o eventos bailables de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Instrumentistas individuales: Solicitados para recepciones especiales para las cuales se contrata a un músico individual, quien puede ejecutar diferentes instrumentos: clarines, tambores u otros.

Actualmente está integrada por 50 músicos profesionales. En nuestro país es la primera banda militar que incorpora instrumentos electrónicos para sus conciertos. También está encargada de brindar soporte musical en las más diversas situaciones: desde salones, teatros de concierto, liceos, escuelas, hasta los lugares más alejados del país.

En cuanto a la audiencia, puede ser multitudinaria o más pequeña, apreciativa, íntima. Por todo lo expuesto es que se puede afirmar que la Banda de la Fuerza Aérea tiene la reputación de ser excepcionalmente versátil a una amplia gama de servicios solicitados. En este sentido, otro aspecto a destacar es que ha realizado actuaciones en otros países de América del Sur, por ejemplo, en la República Federativa del Brasil, con motivo de los festejos conmemorativos por la fundación de la ciudad de San Pablo; en la Fiesta de la Vendimia en la ciudad de Caxias y en la ciudad de Asunción del Paraguay. Con el esfuerzo y dedicación de quien fuera su director y con el apoyo de sus colaboradores, fue creciendo a través de los años tanto en cantidad de personal como en calidad y profesionalismo.

El 1° de julio del 2003, por decreto del Poder Ejecutivo, se le asigna el nombre su creador: Cnel. Walter Miños. La banda también ha sabido formar valiosos talentos, muchos de los cuales fueron descubiertos y estimulados en su carrera por la genial visión de su extinto director, el coronel ya citado.

Al pasar los años, se han formado varias generaciones de músicos y directores de bandas y orquestas. Muchos de sus ex integrantes, hoy ocupan puestos de jerarquía en las más prestigiosas instituciones musicales en nuestro país, por ejemplo O.S.S.O.D.R.E, Filarmónica Municipal, Banda Municipal de Montevideo, bandas municipales del interior y exitosos conjuntos del género popular.

Actualmente, como un nuevo desafío, con apoyo de músicos y profesionales destacados, integrantes de la banda de músicos se desempeñan como docentes. Además se está formando, con jóvenes de la Escuela Técnica de Aeronáutica, una banda "Lisa" integrada por cinco tambores y cinco clarinetes. Sus principales desafíos serán mantener su integridad, su nivel técnico y el prestigio alcanzado dentro y fuera de fronteras. Por sobre todas las cosas, ser orgullo de la Fuerza Aérea Uruguaya y estar presente cuando una causa noble de la sociedad la requiera.

Para la redacción de este artículo, se agradece, especialmente, el material aportado por el director actual de la Banda de la Fuerza Aérea Uruguaya: Cap. Bartolo Aguilar.

A/T de 2° año Renata Martínez.



El Bachillerato Tecnológico

“Un paso gigantesco hacia el futuro”

Es lógico imaginar que en la era moderna de la aviación mundial debamos transitar por los caminos que la tecnología impone, es esto último lo que los inducen a formar parte activa en el desarrollo de un gran programa donde el aerotécnico es el principal protagonista. Basta recordar que en la pasadas décadas, 50, 60, 70 el perfil de educación que se requería para tener derecho a ingreso en la E.T.A. era solo de primaria, hoy los requerimientos son mayores (ciclo básico), lo que nos hace pensar que los tiempos son diferentes; tiempos estos que acompasados con las nuevas tecnologías forman el intelecto de capacidad de nuestros técnicos.

Simplemente se debe reflexionar y de inmediato nos daríamos cuenta cual lejos estamos de los principios de nuestra aviación, épocas de gloria, sacrificio y abnegación por parte de aquellos hombres pioneros de la actual realidad.

Hoy ésta nos hace ver como integrantes de la Fuerza, debemos aproximarnos con paso firme a todo lo que ello impone; la mayor tecnificación para el mejor cumplimiento de la misión con la mayor seguridad y eficacia como no

debe ser de otra manera.

Esto lo lograremos si utilizamos un criterio, el cual abarque en todas sus formas los contenidos insertos en una aviación moderna y mas que esto, actualizada.

Para ello lo primero que será imprescindible, en que todas aquellas personas que tiene la responsabilidad de decidir este futuro, planifiquen a éste, partiendo en la base que, si el País y por ende la Fuerza Aérea pretende estar en el nivel tecnológico que es el de un país moderno y tecnológicamente avanzado se deberá introducir por andariveles los cuales hasta hoy eran desconocidos y con esto nos referimos a todo aquello relacionado con la Educación Media Tecnológica Superior (Bachillerato Tecnológico Aeronáutico).

Esto marca a las claras, que puntos deberán considerarse teniendo presente los intereses que esta realidad impone, por lo tanto se tendrá que cambiar en perfil del Aerotécnico partiendo de la base de que éste ya no es el de décadas pasadas sino por el contrario debe convertirse en el medio absoluto para así lograr la eficacia y seguridad tan ansiada con el material de vuelo al cual estará vinculado.

Sup. AT. (R) Gerardo Falcone





Mis nuevos pasos en mi antigua escuela

Egresé en el año 1989 como Técnico de Electricidad y Radio y pasé a prestar servicios en la Base Aérea N° 1, en el Grupo 4.

Me encontraba realizando el curso de pasaje de grado en la E.T.A, cuando se me acercaron alumnos integrantes de la revista "Álabes" para pedir mi punto de vista sobre la escuela y expresar lo que sentía en relación al hecho de encontrarme nuevamente en la misma. Lo primero que sentí fue nostalgia recordando mi paso por ella, ya que en el comienzo no nos damos cuenta lo que significa empezar una carrera y, al mismo tiempo, la vida de uno.

En mi caso en particular, el hecho de que mi hijo comience a transitar por la misma carrera que yo elegí, me genera un gran orgullo.

Haciendo comparaciones, en cuanto al aspecto físico, por ejemplo, uno entra y ve la diferencia de la antigua época comparada con la actual, que se percibe en una nueva entrada o en el hangar, en el que encontramos variedad de aeronaves. En éstas los aprendices de mecánico pueden

desempeñarse en la práctica, lo cual es muy importante para su aprendizaje.

Otro aspecto y que llama mucho mi atención es la integración de otro año a la carrera en la escuela y la inclusión femenina a la misma.

Es grato ver que el instituto no se ha quedado en el tiempo y ha mejorado en el área educativa, ya que sigue avanzando con nuevas implementaciones como es el Bachillerato Tecnológico, el que puede llegar a ser muy positivo para el egresado porque le brinda más y mejores oportunidades, dentro y fuera de su carrera militar.

Por supuesto que uno ve cosas que se podrían mejorar o que piensa que podrían ser de otra manera, pero es fácil opinar desde afuera sin conocer mejor otros aspectos del tema.

En definitiva: uno ve que la escuela ha evolucionado para bien y que el camino que sigue será mejor. Como ex alumno es muy grato poder verlo.

A.T. Ppal. Víctor Hernández.

OGI S.A.

Brelusel
copias

San José
1315

GRABADOS EN EL ACTO

GRABAMOS TODO
TIPO DE MATERIALES

*Acrílico, Bronce, Acero, Madera,
Mármol, Agata, Vidrio, Espejos.
Chapas Profesionales, Recordatorias y de Homenaje
Chapas de Calle, Esmaltadas, P/Porteros, Prendedores
Calados, Llaveros, Pins, Sellos de Lacre, Matrices, Etc.*

info@brelusel.com - cortelaser@gmail.com

Tel. 901 3381 - Telfax: 901 1673

Bea
METALES Ltda.

Artículos para artesanos
Alambres / Barras / Caños / Chapas
Perfiles / Trafilados / Alpaca
Aluminio / Bronce / Cobre / Hierro

Bacigalupi 2188
Tel.: 924 2162 - Fax: 924 2135
Montevideo - Uruguay
beametales@adinet.com.uy



Cien años de los primeros vuelos en el Uruguay

En el mes de junio del corriente año una delegación de alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica fue partícipe de una conferencia dictada por el distinguido Tte. 1ero (Av.) (R) Juan Maruri.

La misma fue dictada en el museo militar "18 de mayo de 1811" con motivo de los cien años de los primeros vuelos del Uruguay.

Con el título "En el Hipódromo, los vuelos en el monoplano Bleriot" del diario "El Telégrafo" de Paysandú, el 8 de diciembre de 1910 se publica el siguiente aviso:

"Con motivo de las pruebas de aviación que realizara esta tarde el Sr. Prevost en el hipódromo, la empresa del ferrocarril ha resuelto correr trenes especiales desde las 15:30 hasta las 19:00. Ayer el aviador pasó el día extraordinariamente preocupado en el arreglo de su aparato, que no marchaba de acuerdo con sus deseos. El motor se resistía a funcionar como era debido, y después de infructuosas tentativas de compostura resolvió cambiarlo con otro que traía de repuesto."

En estas circunstancias se realizaban los primeros vuelos, junto con otros aparatos que se asimilaban mucho a lo que es la estructura de un barco, como fueron los proyectos del Dr. Alberto Eirale "Buque Aéreo Montevideo No 1" y el "Buque Aéreo No 2", como también lo fue el primer cruce del Río de la Plata de la Sociedad Sportiva desde Buenos Aires a la barra del arroyo San Juan en Colonia piloteado por Bartolomeo Cattaneo, en un Bleriot XI.

A/T de 2º Año Ismael Da Fonseca.

Mi Segundo Hogar

*Antes de vivir la esencia
de lo que es ser militar
siempre soñé con estar
actuando con gran decencia.*

*La Fuerza Aérea es mi familia
y el Uruguay mi hogar
de ellos yo sabré cuidar
es mi meta y mi consigna.*

*Un militar es vigía
celoso de su guardia
si es preciso da la vida
por la Patria tuya y mía*

*Por un futuro que exijo
como soldado cuidar
por el dulce bienestar
de tus hijos, de mis hijos*

*Seamos soldados
con tenacidad y valor,
demostramos con fervor
para nuestros superiores;
que son buenos instructores
y un reto es por nuestro bien;
así seremos sostén
de esta tierra con honores.*

Sgto. (S.G.) Ruben A. Badaracco.



Dialogo

Los comienzos del siglo XXI encuentran a nuestra Fuerza Aérea inmersa en un mundo globalizado con grandes cambios, tanto tecnológicos como políticos, económicos y sociales de los cuales nuestra fuerza no es ajena. A modo de ejemplo citamos las certificaciones de la Escuela Técnica de Aeronáutica y el Departamento de Ingeniería del Servicio de Mantenimiento, ya concretadas y otras en vías de concretar para enfrentar los nuevos desafíos de los años venideros.

Su recurso más importante es el humano, pilar fundamental de la institución, factor insoslayable para el cumplimiento de la misión.

La buena comunicación es la clave para alcanzar exitosamente las metas propuestas; de lo contrario, no se facilita la confianza y la conversación necesaria para transmitir propósitos e inquietudes. Es por eso que debemos estar conscientes de que pueden existir inconvenientes a la hora de transmitir puntos de vista, los que solamente podremos enfrentar con esfuerzo personal y de grupo. Si mantenemos una buena comunicación, podremos mantener un ambiente de confianza personal, de diálogo franco, y con honestidad sobre los temas de nuestro quehacer; hablar sobre los problemas y buscar entre todos las mejores soluciones, sin afectar por ello ni la disciplina ni el respeto mutuo.

De esta manera, mantener un buen diálogo se hace necesario a todo nivel, tanto personal como institucional, y todo lo que hagamos para mantenerlo e incentivarlo va a fortalecer la unión y el conocimiento mutuo; así como también a mirarnos constructivamente, a corregir todo aquello que no estemos haciendo bien y a compartir nuestras inquietudes con nuestros superiores y subordinados para que entre todos sigamos forjando nuestra Fuerza Aérea al servicio de la sociedad. Nuestras tareas son de diversa naturaleza, entre las que se incluyen trasladar personas, apoyar en situaciones que requieran nuestros servicios, así como también tareas de transporte y rescate; en suma brindar nuestra ayuda a quienes lo necesiten cuando ciertas situaciones así lo requieran. Todo esto para seguir diciendo con orgullo: "Somos la Fuerza Aérea Uruguaya al servicio de la gente."

A.T. Ppal. Waldemar Travieso.





Rep air
aeronautics

GRACIAS CHARRON

Enrique Romualdi

ancel: 098.60.06.78

romualdidesign@hotmail.com - repiraeronautics@gmail.com





Apoyo de la F.A.U. a la Selección Uruguaya

El pasado martes 12 de julio del 2010, la Selección uruguaya arribó a nuestro país luego de haber llegado a semifinales y haberse ganado el cuarto puesto entre los mejores países del mundo, en el mundial Sudáfrica 2010. Un momento muy esperado, ya que hacía casi 40 años que el país no se destacaba de esa manera en un mundial.

La Fuerza Aérea de nuestro país, a modo de homenaje, decidió darle la bienvenida de una manera muy particular ya que el charter que llegaría desde Sudáfrica, con todo el plantel y el equipo técnico, sería escoltado por dos A-37 (Dragonfly) que fueron acondicionados y preparados para custodiar su llegada. Estos tenían un diseño bastante creativo, con una frase adjunta: "Gracias Charrúas", la cual sería únicamente contemplada por los integrantes del avión durante el vuelo mientras fueron acompañados por las aeronaves.

Esto no salió realmente como se esperaba, ya que el vuelo que traía a la Selección sufrió un pequeño percance y, en consecuencia, llegaron más tarde de lo previsto. Alrededor de las 22:30 la Selección uruguaya arribó al Aeropuerto

Internacional de Carrasco; allí se encontraban presentes el Señor Comandante en Jefe de la F.A.U, además de otras autoridades, familiares y amigos. La Banda de Música de la Fuerza Aérea, con todo su instrumental de viento y una cuerda de seis tambores, interpretó una suerte de "enganchados" de los temas más conocidos de la Selección a su arribo a la terminal del Aeropuerto Internacional de Carrasco, dándole el marco de alegría y entusiasmo a este recibimiento.

A esa hora era casi imposible rendir honores a los jugadores, por lo tanto, se decidió realizar al día siguiente una caravana desde la Rambla de Pocitos hasta el Palacio Legislativo, seguido de un acto donde se le hicieron regalos a cada uno de los jugadores y recién allí la F.A.U pudo cumplir con su cometido. Se realizó un pasaje aéreo como era el esperado aunque no de la manera que estaba prevista ya que no fue apreciado el trabajo dedicado a cada uno de ellos. Igualmente los dos A-37 rindieron honores en el momento justo y de la mejor manera posible.

A/T de 2º año Renata Martínez.



19 De Junio

Luego de varias semanas de instrucción y ensayos, para el desfile que se realizaba cada año en la institución, el gran día había llegado: nuevamente se conmemoraba el natalicio de nuestro prócer, el Gral. José Gervasio Artigas. Para los alumnos era aún más especial, ya que ese día los Aspirantes Técnicos de 1er año recibirían los distinguidos uniformes, los que con mucho orgullo y entusiasmo lucirían para representar a nuestro maravilloso instituto. Esa mañana el Cuerpo de Alumnos se levantó más temprano de lo habitual para poder retocar los últimos detalles antes de la ceremonia. Ya formados en Plaza de Armas, a cargo del Sgto. (SG) Ruben Badaracco y con la presencia de la Banda de la Fuerza Aérea, se entonaron las estrofas del Himno Nacional, frente a las autoridades, familiares y amigos presentes. Posteriormente, hizo uso de la palabra el Señor Director de la Escuela Técnica de Aeronáutica, Cnel. (Av.) Ruben A. Fros, y a continuación se realizó el juramento de fidelidad al Pabellón Nacional, lo que significó para todos un gran orgullo porque implicaba asumir, desde ese momento, un irrenunciable compromiso de lealtad a la Patria.

Para culminar con el acto, el Cuerpo de Alumnos (a cargo del Jefe del Cuerpo de Alumnos, May. (Av.) Heriberto Gancio) y el personal subalterno perteneciente al instituto, realizó el desfile militar para todos los presentes y en honor a los Aspirantes Técnicos de 1er año que recibirían sus uniformes. Al finalizar el desfile, los alumnos se retiraron hacia el Casino de Personal a disfrutar un desayuno de camaradería con familiares y amigos.

A/T de 2º año Dominique Lazogué.

A/T de 2º año Renata Martínez.

Base Antártica Gral. José G. Artigas

El 22 de Diciembre de 1984 fue fundada la Base Científica Antártica Gral. José G. Artigas.

Esta Base se encuentra operativa a lo largo de todo el año, cumpliendo la función de proporcionar apoyo logístico para realizar diversos estudios científicos del Instituto Antártico Uruguayo y del Tratado Antártico que debe realizarse a lo largo del año.

Esta Base se encuentra en la Isla de Rey Jorge en las coordenadas 62° 11' 14'' de latitud sur y 58° 51' 7'' de longitud oeste. La capacidad máxima de alojamiento de la base uruguaya es de 60 individuos; durante el invierno residen 8 personas en ella, cada una de estas desempeñan diferentes labores: cocinero, medico, mecánico, electricista, radio operador, buzo, meteorólogo y un jefe de base. Las mismas aplican sus conocimientos en el estudio y preservación de la vida en la Antártida para no alterar el ecosistema y ocasionar grandes daños en el medio; pese a esto en verano se incrementa el personal de la base, ya que esta época del año hace posible el avance con mayor rapidez en estudios y tareas arribando a la base más personal; aproximadamente entre 20 y 25 personas que emplean sus conocimientos para cumplir con las labores que allí se aplican. La Antártida es un continente cubierto de hielo de aproximadamente 28 millones de kilómetros cuadrados en invierno, durante el año puede verse hielo, nieve, océano y algunos animales (focas, lobos marinos, pingüinos y algunas aves), sin embargo en verano el área del continente blanco disminuye a la mitad, a tan solo 14 millones de kilómetros cuadrados ya que se derrite gran cantidad de hielo y se puede apreciar la presencia de tierra y vegetación.

La temperatura promedio a lo largo del año es de -2,5° C, la mínima absoluta fue de -27,2° C registrada en Agosto de 1991 y la máxima en Marzo de 1987 con una temperatura de 8,2 ° C.

Cabe destacar, que la temperatura difiere de la sensación térmica, ya que la misma depende de humedad, viento y radiación solar, entre otros. La humedad promedio del lugar es de 90%.

El personal y recursos de todo el año son trasladados hasta allí en la aeronave C-130 B Hércules. La Fuerza Aérea Uruguay realiza sus valiosas tareas en dicho continente para lograr un gran avance para el país y el mundo, contribuyendo con el estudio científico, como en las relaciones internacionales y la integración con otros países que allí se encuentran.

A/T de 2º año Gonzalo Demaría.





Aerotécnicos de 3ª

De izquierda a derecha:

**A. Franco, A. Barceló, A. Iguini, M. Rodriguez, F. Silveira
J. Nuñez, J. Silva, N. Marenales, C. Barreto, K. Morales, V. Gutierrez
M. Alcoba, C. Da Cuña, A. Neris, N. Leites, C. Olivera, M. Acosta, F. Ascarate.**

Ausentes:

E. Prestes, S. Pereira, M. De Los Santos, B. Melognio, M. Soares.





Aspirantes Técnicos de 2º Año

De izquierda a derecha:

S. Fernández, M. González, J. Hernández, G. Larrañaga, N. Yurramendi, P. Paz, J. Vidarte, L. Rodríguez, G. Demaría, D. Lazogué, G. Medina, J. De los Reyes, M. Scheeffer, C. Colina, A. Cordero, I. Da Fonseca, P. Ferreira, R. Martínez.

Ausentes: G. Hernández, M. Fonseca, F. Cuello, J. Silveira.





Aspirantes Técnicos de 1º Año

De izquierda a derecha:

M. Piriz, I. Núñez, M. Sastre, A. Barreiro, M. Fetter, C. Peláez, C. Proenza, A. Bichinque, S. Arriera, F. Do Carmo, P. Villegas, C. Fernández, N. Varela, A. De los Santos, M. Kolasinski, M. Carrera, M. González, D. González, H. Machado, C. Olivera, A. Gutiérrez, D. De los Santos, G. Acosta, R. González, R. Soares de Lima, R. Pintos, W. Andrade, S. Rodríguez, J. Armua, M. De León.

Ausentes: A. Álvarez, J. Talarico.





Maratón de la Fuerza Aérea

Como ya es tradición, se realizó una maratón con motivo de la conmemoración de un nuevo aniversario del Club de la Fuerza Aérea.

En esta ocasión, tuvieron la oportunidad de ser partícipes algunos alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica. No fue para nada complicado seleccionarlos ya que muchos anhelaban participar, a pesar de que se realizaba un domingo. A todos les es placentero hacer uso de su licencia al máximo y más habiendo estado ya algún fin de semana "arrestado", sin embargo, todos se mostraron muy entusiasmados en participar, aunque también deseaban compartir tiempo con sus familias. Algunos en la ciudad de Montevideo y otros en el interior, pero las ansias de ser partícipes hacían que esperáramos otro fin de semana para salir.

Se prepararon de la mejor manera posible. Ese domingo se presentaron tres de nuestros mejores corredores, ansiosos, con ganas de dar lo mejor de sí para demostrar el alto nivel atlético que tiene nuestro querido instituto.

Cabe aclarar que se perdió mucho tiempo en la inscripción ya que había demasiados competidores. Luego de superado ese inconveniente, les fue entregado, en calidad de préstamo, un chip que controlaba el tiempo, la distancia recorrida y el que sería utilizado, además, para identificarlos.

Aguardando la apertura del evento, se tuvo la dicha de encontrar a algunos amigos, conocidos y familiares que daban las últimas palabras de aliento; no sólo de Montevideo, como es el caso del A/T de 2º año Matías González, sino también de Las Piedras, lugar donde vive el A/T de 2º año Jorge Vidarte y finalmente con personas de Nueva Helvecia, un pueblo en el departamento de Colonia, en donde vive otro de los corredores, el A/T de 2º año Gonzalo Demaría. Además estuvieron otros camaradas que, aunque no formaran parte del evento, afortunadamente fueron a dar un impulso para sentir que estaban presentes. Luego de charlas, risas y muchos nervios, llegó el momento tan esperado: nuestra primera maratón. Se escucharon las palabras que hicieron que las energías, incertidumbres y preocupaciones llegaran al límite: "Todos los corredores acérquense a la línea blanca en la calle, al lado de las barreras amarillas y rojas, que en breves segundos comenzará la carrera." De esa manera, procedieron a colocarse en la calle, aproximadamente a unos 30 metros detrás de la línea en donde se iniciaba la partida. Al mirar hacia adelante esperando la largada, se veía una gran cantidad de competidores, se percibía por su aspecto físico que estaban bien preparados y con las mismas expectativas de ganar; gracias a ello las ganas de lograr un buen puesto aumentaban, pero a su vez, tenían en cuenta que la misión no era esa, sino la de ser partícipes en la maratón y representar al instituto.

A/T de 2º año Gonzalo Demaría.



Consultoría de Negocios TI

Productos, Servicios y Soluciones Globales a nuestros **Cientes**

Representación y asesoramiento integral a proveedores de tecnología

Amplio conocimiento del mercado local y regional



Día Del Patrimonio

En Uruguay, la idea de celebrar el patrimonio surge por una iniciativa del extinto arquitecto José Luis Livni, quien pudo llevarlo a cabo por primera vez en 1995 y desde entonces se tomó como referencia el mes de octubre para conmemorarlo anualmente.

Este concepto fue adoptado de otros países y en sus orígenes tenía como meta destacar el patrimonio arquitectónico, pero esta idea fue evolucionando con el correr del tiempo. Más en Uruguay dónde éste es equivalente, en términos territoriales, a un estado de cualquiera de nuestros países vecinos; por eso es que nos damos cuenta y buscamos valorar otros aspectos. Más allá de esas casas gigantes, con rasgos europeos que éstos nos dejaron al irse, buscamos aferrarnos al folclore y la tradición. Es en este momento cuando me imagino un Bleriot o un Farman volando por los cielos de Montevideo, que sin saber, serían los pioneros del patrimonio de una futura Fuerza Aérea y otros más que, año tras año, fueron formando parte de lo que es hoy

la Fuerza Aérea de nuestro país, de la cual cada uno de nosotros forma parte. Por este motivo, los ex, actuales y futuros aerotécnicos tenemos una misión específica que es cuidar y reparar cada centímetro de cable o metro de chapa que forman el material aéreo, ya que estos integran el patrimonio tanpreciado.

Y es así que, la Fuerza Aérea festejó este día y lo hizo de la mejor manera, tanto en el Museo Aeronáutico como en Durazno, en la Brigada Aérea Nº 2, también en Pando, en la Escuela Militar de Aeronáutica, los días 26 y 27 de setiembre.

Por cuestiones de tiempo no se pudo llevar a cabo todo lo planificado, pero el espíritu y las ganas de todos los presentes no declinaron, fueron mirando stand por stand. Entre ellos se encontraba el nuestro, con seis futuros aerotécnicos representando cada uniforme de la escuela con el fin de mostrarle a los visitantes en qué consiste nuestra carrera.

A/T de 1º año Leonardo Fernández.



Rogelio Martinelli S.A.





Accidente Aéreo en Haití

Una catástrofe que conmovió al pueblo Uruguayo, llevándose los más humildes sueños de militares y sus familias.

El siniestro accidente tuvo lugar el día viernes 9 de octubre del año 2009 en el cumplimiento de la Misión de las Naciones Unidas, cuando la aeronave C-212 Aviocar sobrevolaba una zona montañosa de unos 1500 metros de altura ubicada a unos 20 Km. de la localidad de Fond Verretes en la Republica de Haití.

Dicha catástrofe tomo la vida de 6 militares uruguayos y 5 jordanos; José Larrosa (piloto), nacido en la localidad de Treinta y Tres, 34 años, casado y con una hija. Se desempeñaba en el grado de Cap.(Av.) egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica en 1996. Santiago Hernández (copiloto), nacido en la localidad de Lavalleja, 30 años, casado con dos hijos. Se desempeñaba en el grado de Tte. 1º (Av.) egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica en el año 2003. José Pastor (operador de sistemas), nacido en la localidad de Lavalleja, 41 años, casado y con una hija. Se desempeñaba en el grado de Aerotécnico Principal. Egresado de la Escuela Técnica de Aeronáutica en 1990. Enrique Montiel (mecánico de vuelo), nacido en la localidad de Soriano, 32 años, casado y con un hijo. Se desempeñaba en el grado de Aerotécnico 1º egresado de la Escuela Técnica de Aeronáutica en 1994. Yiyí Medina (operador de sistemas), nacida en la localidad de Montevideo, 29 años, casada y con una hija. Se desempeñaba en el grado de Aerotécnico 2ª, egresada de la Escuela Técnica de Aeronáutica en 1999. Néstor Morales (ingeniero de vuelo), nacido en la localidad de Montevideo, 31 años, casado. Se desempeñaba en el grado de Aerotécnico 2ª egresado de la Escuela técnica de Aeronáutica en 1996.



Pastor

José Leonardo Pastor (41) nacido en la ciudad de Minas donde vivía con su familia; su mujer Ana Laura (38) y su hija Julieta (4), fueron su razón de vivir y a quien les dedicó la mayoría de su tiempo.

Luego de haber egresado de la Escuela Técnica de Aeronáutica comienza a prestar servicios en el Grupo Fotográfico en 1992 como aerotécnico de 3ª. En el 2004-2005 participo de la Misión desplegada en el Congo con lo



cual se compró el auto y termino su casa. Quería realizar los 20 años de servicio para poder retirarse y dedicarse al fútbol (que era lo suyo), dirigir a ese Wanders de su tierra que tanto quería. El Sgto. 1ª Ramón Moreira, lo recuerda como un excelente compañero, una persona la cual prefería no guardarse nada, “Sin pelos en la lengua”, comenta con una sonrisa que esconde dolor. Cree haber encontrado más que un compañero, un hermano. Moreira contó que le gustaba mucho jugar al fútbol aunque dice que era medio “bocón”. Cuando uno entra a las instalaciones del Servicio donde el se desempeñaba, se da cuenta que fue una persona muy querida ya que las paredes se encuentran colmadas de fotos suyas.

“La ultima vez que lo vi fue en Haití. Me vine para Uruguay el 3 de setiembre, a pocas horas de su llegada al lugar; estuve un rato con el, aproximadamente 40 minutos. Lo ultimo que le dije fue: cuidate, acá se pasa bien; lo único que tenes que hacer es cuidarte”. Moreira cuenta que cuando se enteró del accidente viajó a la ciudad de Minas para acompañar a la familia, acotando que “fue complicado estar con ellos y saber que el no estaba presente...que se había ido y no volverá...”, su señora continúa pasando por momentos muy difíciles. Compañeros de trabajo comentan que aún es difícil llegar por las mañanas y aceptar que no lo verán sentado en ese escritorio. “Esa silla no la ocupa nadie mas, nunca mas”.

Pastor no hacia la misión por necesidad, sino por esa ambición de superarse así mismo en lo profesional y dejarle un buen futuro a su hija. “A pesar de todo, palabras pendientes no quedaron, aunque me gustaría decirle que lo extraño mucho”.

Montiel

Enrique Montiel (32), casado con su señor Rosa Bentancor (39), con una hija Melina (3), egresó de la Escuela Técnica de Aeronáutica en el año 1995 y fue destinado a la

sección de Estructura de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento (B.M.A.).

Vivía en la ciudad de Las Piedras junto su familia, pero era oriundo de Dolores, Soriano. Cada vez que tenía la posibilidad, viajaba a su pueblo.

“El era muy unido a su familia, tenía mucho afecto hacia su madre y hermanos, inclusive el más pequeño de ellos vino varias veces al taller”, cuenta el A.T. Ppal Waldemar Travieso.

“Cada vez que se hacían fiestas infantiles o fiestas de fin de año, siempre traía a su familia” comenta la A.T. 1º Laura Aguiar “le encantaba todo lo que es aviones, además tenía una pasión por la fotografía, el fotógrafo era el” agregó.

“El vino para la sección porque le gustaba” afirma el Sargento. “Era un buen técnico. Se había especializado en fibra de vidrio, fue el único de la sección capacitado y se destacaba con muy buen nivel, se desempeñaba además en estructura en general”.

“Recordamos principalmente su carisma, siempre cantando; le gustaba mucho el folklore y la música tropical, era la alegría de la sección”, comentan con nostalgia sus compañeros. Lo económico incidió en su decisión por irse al contingente de Haití ya que en su primera misión en el país Africano de Eritrea se compró su casa, las expectativas para esta segunda misión eran las de conocer, adquirir experiencias y finalizar su hogar para el bienestar de su familia.

“Aún mantenemos contacto con la señora de Enrique y estamos al tanto de que ella pudo realizar algún tipo de reforma en la casa, su idea es finalizar lo que el no pudo, reparar la casa”, cuenta Aguiar.

El Sargento Travieso explica que no puede describir con





palabras la sensación que vivió cuando recibió la mala noticia. “Fue un momento muy duro. Enseguida me vino a la memoria su señora, su hija y una vida que queda trunca tan joven”.

“Me encantaría decirle que lo queremos y que no nos olvidamos de cómo fue con nosotros, esas cosas que el tenía arraigadas como por ejemplo traernos algún tipo de comida cuando estábamos de guardia o arrestados...su solidaridad fue muy grande e incomparable, a la distancia solo resta decirle gracias”, finalizó con una mirada que oculta tristeza.

Morales



Néstor Morales (31) casado con Andrea (37) egresado de la Escuela Técnica de Aeronáutica en el año 1996 teniendo como destino el Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte) en B.A. I (Carrasco).

“Morula, como le decíamos acá al negro Morales, se dedicaba mucho a su señora y a su casa” relata el A.T. 1ª Alejandro Pera, quien fue su compañero de estudio desde sus inicios en la E.T.A., de trabajo en el escuadrón y su mejor

amigo.

Morales creció en una vivienda muy humilde en Las Piedras. “Tuvo una vida muy sacrificada ya que no fue un bebe de cuna de oro y para él todo era en base al esfuerzo. Cuando se casó se fue a vivir con su señora a un asentamiento; se hizo una casa de costanero. Pasó las mil y una, e

inclusive en una de las tantas tormentas que hubieron casi le vuela la casa estando él dentro de la misma, teniendo que sujetarla con estacas” cuenta Pera, agregando que “la Fuerza Aérea le ofreció una vivienda la cual Morales por su orgullo rechazó. Con mucho esfuerzo logró construir su casa de material y tanto el como su señora se sentían orgullosos de lo conseguido”.

Morales siempre aspirando a más, se embarcó en la misión para poder salir del barrio y comprarse una casa en otro lugar. Actualmente vivía en Manga con su esposa.

En cuanto a lo profesional afirma que era muy aplicado y responsable, “le encantaban los aviones y todo lo que hacia era en base a manuales, se tomaba su tiempo. También fue un excelente alumno. En la E.T.A. le decíamos el lento, ya que los chistes le llegaban minutos después que a todos, pero con inocencia, una inocencia particular que no todos tenemos, era muy sano y muy apegado a la religión. Era sano de corazón”.

Pera relata que podía contar con él para todo “si me casé fueron gracias a sus consejos, siempre me decía, dale para adelante”.

“Me gustaría decirle que su sueño se cumplió y que su esposa obtuvo su casa, su propio hogar, que logró comprar la vivienda por la que tanto sacrificio pasaron, es una lastima que no lo puedan compartir” narra su amigo. Todo lo que pienso de él en su momento se lo dije, así como él me dijo lo que pensaba sobre mí. No era mi hermano pero era como si lo fuera” así lo definió con ahogo.

Yiyí

Yiyí Medina (29) nacida en la ciudad de Sauce, Canelones; con una hija Abigail (3), egresó de la Escuela Técnica de Aeronáutica en el año 1999 y por su especialidad su destino inicial fue Durazno donde descubre su verdadera vocación, la fotografía, a raíz de eso fue trasladada a B.A.I (Carrasco).



“Ella era muy tímida. Después que la conocí me di cuenta de que era todo lo contrario” comenta la Tte. 1º (Nav.) Mary Larrosa, quien fue su mejor amiga durante toda la adolescencia. “Éramos como hermanas” afirma “era algo clásico ir los viernes a su casa y si llovía había religiosamente café con leche y tortas fritas que nos preparaba su madre”. Larrosa cuenta además que luego de su ingreso en la E.M.A. su amistad no era la misma “los sentimientos se conservaban pero nuestras vidas eran diferentes, ella se había casado y ya había tenido una nena”.

Según sus compañeros Yiyí era una excelente persona, extrovertida y muy familiar además de ser muy activa y compañera.



A pesar de ser la menor de tres hermanos era muy independiente ya que decía que cuando terminara el liceo seguiría una carrera, para poder tener su casa propia y conocer diferentes lugares.

“Después del accidente, volví a ir con unos compañeros de ella a la casa de sus padres, que por cierto son un ejemplo de vida por seguir adelante a pesar de lo sucedido. Cuando entré al cuarto lo que mas me impactó fue que después de tantos años estaba el cuarto tal cual; su mural con todas nuestras fotos de cuando íbamos al liceo militar, las primeras maniobras, nuestro primer desfile, la primera vez que fuimos a hacer tiro y hasta se encontraban las

camas en la misma posición”, agregó. “Era como que no hubiera pasado el tiempo, los sentimientos y el olor eran los mismos”, recuerda.

Ella se fue a Haití porque decía que si no lo hacía en ese momento, aprovechando que su hija era pequeña luego ya no podría.

“Yiyí no se fue de misión por el dinero, siempre fue así, le gustaba tener nuevas experiencias”, agrega Larrosa. “Yo la definiría con una personalidad como el agua, transparente”. “Su partida me enseñó que uno tiene que vivir el momento, no postergar. No sirve de nada estar enojado ni quedarse con rencores, hay que disfrutar a las personas mientras se encuentran y quedarse con lo mejor de ellas, mañana no se sabe si estarán. Si tenía que ocurrir eso, de estar a ya no estar más, pienso que cada persona vive su vida como quiere y tiene su destino marcado, hay cosas que no se pueden cambiar. Ella disfrutó de amistades, su familia, y gracias a Dios conoció, voló, y fue feliz en su vida. El día que me enteré de lo sucedido eso fue lo que más me consoló”, reflexionó entre lagrimas.

A/T de 2º año Santiago Fernandez
A/T de 2º año Dominique Lazogue





FIDAE 2010

La última edición de la Feria Internacional del Aire y el Espacio (FIDAE), que se desarrolló desde el 23 al 28 de Marzo de 2010 en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de la ciudad de Santiago de Chile, se la denominó con el lema FIDAE “de la Solidaridad” debido a el devastador terremoto que afectó la zona central de Chile sólo unos pocos días antes del inicio de la Exposición, el mismo puso a prueba la voluntad de sus organizadores. Analizada bajo esta premisa, no caben dudas que fue un completo éxito, constituyendo una destacada muestra de la capacidad de recuperación del pueblo chileno. También merece destacarse el valor del Gobierno de Chile, que ante las adversidades reinantes, extendió su aprobación para continuar con uno de los principales eventos de su calendario anual.

La decimosexta edición de la mayor feria aeroespacial de América Latina, fue inaugurada oficialmente por el recién asumido Presidente de Chile Sr. Sebastián Piñera, ante cientos de invitados chilenos y extranjeros en horas de la mañana del 23 de Marzo. Organizada por la Fuerza Aérea de Chile (que conmemora durante este año su 80 aniversario), y contando, como mencionamos antes, con el total apoyo del Gobierno de su país, FIDAE se encuentra entre los principales eventos aeronáuticos del mundo, teniendo como objetivos proveer oportunidades comerciales y de negocios para empresas del ámbito aeroespacial.

En esta ocasión, la Feria se orientó a cubrir diversos temas específicos a saber: aviación civil y comercial, defensa aérea, seguridad nacional, tecnología espacial, mantenimiento de aeronaves y equipos y servicios aeroportuarios en general. El esquema de desarrollo de actividades de la Exposición fue el habitual para este tipo de reuniones: realización de conferencias, actividades comerciales y de promoción en los pabellones y demostraciones en vuelo durante los horarios centrales de cada jornada. La Feria estuvo habilitada sólo para profesionales e invitados desde el 23 al 26 de Marzo y para el público en general, los días 27 y 28, abriendo sus

puertas a las 10:00 horas y culminando sus actividades a las 17:00 horas de cada día.

FIDAE contó este año con una superficie cubierta de aproximadamente 21 mil metros cuadrados, organizados en siete pabellones cubiertos y cuatro chalets. El área destinada a la exhibición de aeronaves y vehículos al aire libre sumó aproximadamente 91 mil metros cuadrados más. Según lo informado por los organizadores, en la Feria se presentaron 428 expositores, de los cuales 363 eran de origen extranjero. En total estuvieron representados aproximadamente 40 países, con unos 60 tipos diferentes de aeronaves. En cuanto a la asistencia de público, las cifras oficiales mencionan unas 120 mil personas.

Demostraciones en vuelo y exposiciones estáticas:

Sin lugar a dudas, la principal atracción de FIDAE fue la presentación del F-22A Raptor, el último caza de superioridad puesto en servicio por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

Otro participante de renombre en las demostraciones aéreas fue el también norteamericano C-17 Globemaster III que realizó una atrayente exhibición, con cerradas maniobras y demostraciones a muy baja velocidad.

Por su parte, la Fuerza Aérea de Chile aportó las demostraciones en vuelo de sus F-16C y F-16A, también presentó las exhibiciones de otros dos tradicionales asistentes: el Nortroph F-5E Tigre III y el CASAA-36 Halcón presentando todos ellos una brillante exhibición.

Un párrafo especial merecen las presentaciones en vuelo de las Escuadrillas de Acrobacia de las Fuerzas Aéreas de Chile y Brasil. “Los Halcones” de la FACH con sus Extra 300L, efectuaron rutinas varios días siendo estos los encargados de cerrar las actividades, ellos demostraron una vez más que son uno de los mejores equipos de acrobacia del mundo. Merecen destacarse, fundamentalmente, dos de sus maniobras: la conocida como “Chilean Break”, que consiste en una ruptura en la que los 4 aviones de



la formación se cruzan en un solo punto; y la increíble precisión que demuestran para trazar en el cielo, mediante la utilización de su equipo de humo, la característica estrella de la bandera de Chile, y el “Fumaça” de la FAB, por su parte presentó un gran espectáculo con sus EMB-312A, centrado en la precisión de sus maniobras y en los vuelos en formación.

Por su parte, otro consorcio Europeo, Airbus, presentó su modelo más reciente, el A-330-200F es la nueva variante de carga de la familia del A-330. En exposición estática en el recinto central de la Feria, el avión podía ser visitado por el público, y estuvo en exhibición desde el inicio del evento y hasta la mañana del 26 de Marzo.

La internacionalmente conocida Boeing por su parte, presentó una nueva versión del B-737 BBJ, en este caso conocido como BBJ “C”. El indicativo “C” se utiliza para identificar a la versión “Combi” de este conocido avión, que cuenta con la capacidad para transformar su configuración interior de VIP a transporte de carga, en menos de 8 horas. Si bien el aparato no efectuó demostraciones en vuelo, se encontraba en exposición estática en el área principal de exhibiciones, y pudo ser visitado libremente por el público presente en la feria.

También merece especial distinción el gran aporte realizado por Brasil al desarrollo de FIDAE. Bien a través de las aeronaves de la FAB o la participación de Embraer, la principal potencia de Sudamérica envió una nutrida delegación, destacándose sobre todo los nuevos Super Tucano y Phenom 100 y los aviones de reconocimiento

y control electrónico, ocupando un gran sector del área destinada a las exhibiciones estáticas de aeronaves.

Muy interesante fue la presentación efectuada por el Pacific Aerospace P-750, monomotor de ala baja diseñado en Nueva Zelanda.

Entre otras aeronaves participantes se encontraban, Aerocardal Citation: II y Cirrus Turbo, Bell: 429 y Huey II, Cessna: Caravan, Citation VII, Citation Jet 3, Skyhawk XP, EADS: AS-365, EC-120B, EC-130B4, EC-635, TBM850 y AS-350B1, entre otros aeronaves que participaron y las diversas Fuerzas Aéreas que también aportaron lo suyo.

Por otra parte, Rafale, Grippen y F-18 faltaron a la cita. Ante la ausencia de aviones verdaderos, Boeing presentó un fantástico simulador del F/A-18F Hornet, que hizo las delicias del público presente.

Sin el esplendor de otras ediciones, debido a las terribles consecuencias del terremoto que sacudió a Chile en los días previos a su inicio, FIDAE ha vuelto a demostrar que es el principal evento de su tipo en Latinoamérica. La ausencia de algunos participantes promocionados quedó reflejada fundamentalmente en el área de exposición estática de aeronaves, no tan completa como la hubiéramos esperado ver. De cualquier manera, su exitosa realización e impecable presentación, constituyen un tributo al pueblo chileno, que ha sabido sobreponerse a una espantosa catástrofe. Tal vez ese haya sido el legado más importante de la decimosexta edición de FIDAE.

A/T de 2º año Jhonatan Hernández.



Gustavo Panizzolo

FOTOGRAFÍA y FILMACIÓN

Av. Bolivia 2551 (Tira 33) N° 2793D

2525-7187 (094-303372)

Mail : guspanizzolo@adinet.com.uy





Intercambio con la E.E.A.R.

Cinco fueron los elegidos para realizar el intercambio en la ciudad de Guaratinguetá, estado de San Pablo –Brasil-, a la Escuela de Especialistas en la Aeronáutica. El vuelo partió de la Base Aérea Cesáreo Berisso en el FAU 550 C-120 Brasilia.

El viaje duró hora y media hasta Porto Alegre, donde allí se realizaron todos los trámites en migración. Permanecieron allí alrededor de una hora y partieron hacia Guaratinguetá. Este trayecto de vuelo fue más largo demorando aproximadamente cuatro horas y media en arribar a destino. Se logró apreciar un paisaje distinto a lo habitual, plantaciones, ciudades, lagos, morros, y cientos de carreteras muy transitadas. Se realizó una parada en la Escuela de Pilotos de Pirazurunga en el estado de San Pablo, donde quedarían allí los cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica que compartieron vuelo con los alumnos del instituto, y realizarían un intercambio en dicho lugar. Casi llegando al aeropuerto las turbulencias se hicieron intensas, provocando con esto más adrenalina y ansias de llegar.

En el destino esperando se encontraba un Capitán de la Fuerza amiga y un vehículo quién los trasladó a la escuela, la cual queda a unos 10 minutos del aeropuerto. En la entrada de la escuela hay un monumento al primer prototipo de Bandeirante que hizo la Embraer, la guardia, y dirigiéndose hacia el interior de la escuela una pequeña avenida escoltada de murales que realizan las tandas que egresan de dicha institución. Éstas son proyectadas por los alumnos y realizadas por un profesional.

Al introducirse en la misma, se dio una pequeña recorrida en el vehículo y luego al Hotel de Tránsito, donde fueron alojados durante toda la estadía, el cual se encuentra en la escuela misma. Luego de un pequeño descanso, el siguiente destino fue el Shopping de la ciudad.

Lunes, para empezar la semana, se recorrió con más interiorización las principales aulas de enseñanza de la Institución. Recibidos por el Brigadier, Director de la escuela quien dirigió unas palabras dando la bienvenida. Se ofreció un breafing de la misión y actividades de la escuela. En la tarde nuevamente a recorrer el Shopping.

En la mañana del martes tocó levantarse muy temprano para ir a San José dos Campos, ciudad considerada uno de los centros industriales más importantes de San Pablo. Como principal destino fue al Comando General de Tecnología Aeroespacial, que como lo dice el nombre es el centro donde se realizan los estudios para aplicar todo lo tecnológico al servicio de poder aeroespacial, es ahí también donde se dictan cursos con tal motivo. Dentro de dicho comando se visitó el museo donde se dictó una charla muy enriquecedora sobre la evolución y avances de sus armas (bombas, misiles), y sobre sus satélites.

Siguiendo con el recorrido se dirigieron a la empresa de aviones Embraer donde el recibimiento fue muy grato, allí se realizó una pequeña reseña histórica de dicha empresa y luego una recorrida interesante por las diversas secciones de esta gran empresa.

El miércoles más temprano aún, pero ese día no importaba nada ya que el destino sería nada más y nada menos que la ciudad de Rio de Janeiro. Por un lado la idea de ir en vehículo terrestre no fue muy considerada, pero luego de poder apreciar la naturaleza y la cultura de diferentes ciudades de Brasil hizo cambiar de opinión. No había detalles que las cámaras fotográficas se perdieran, pero como buen uruguayo se alternaban secuencias fotográficas para un rico mate, quien no faltó durante el viaje.

En medio del viaje se desayunó en un espeto corrido de comidas “Casa de Mama”, con el que se quedó muy conforme por la atención y el servicio, recalando que este tipo de sensaciones fueron comunes en toda la visita, debido a la calidez los brasileiros.

Se visitó primero la ECEMAR, donde se encontraba allí un Museo Aeroespacial. La visita fue guiada por una sargento. En el mismo momento de la visita se encontraba una escuela de la ciudad realizando un recorrido, la guía contó que son frecuentes estas visitas para ampliar el conocimiento de los pequeños sobre la aeronáutica, encontrándose allí con aviones originales y con pocas réplicas. Uno de ellos fue el 14 Bis, el Texan, el Waco CSO, Santos Dumont 20, entre otros, emblemas de los distintos escuadrones de la Fuerza

Aérea Brasileira, exposiciones sobre la primera mujer piloto, Santos Dumont, armamento, Bartolomeu de Gusmao, y más.

Finalizada la visita se dirigió a un destino más interesante para muchos turistas, Rio de Janeiro. Era increíble poder estar en un lugar donde solo se lo conocía por los medios de comunicación y gran parte gracias al cine. Como primer punto de esta recorrida fue al Sambodromo, donde se realiza el tan aclamado Carnaval de Río, luego por el estadio más importante para Uruguay: el Maracanã, pero no se tuvo la suerte de conocerlo y solo se pudo dar una mirada desde afuera porque se encontraba cerrado debido a las reparaciones para el próximo Mundial de Fútbol. Llegó lo más esperado por la mayoría, la visita al Cristo Redentor. Esto fue muy disfrutado no pudiendo dejar pasar ni un solo minuto de fotografía, tanto la vista como el paisaje a gran altura era algo sumamente sensacional, la ida fue en trenes que llevaban aproximadamente sesenta personas por viaje, demorando alrededor de veinte minutos. En lo más alto se encontraba rebosando con su gran porte el Cristo de Corcovado. Desde allí se volvió a ver al Maracanã, esta vez desde arriba, la ciudad de Rio y un aeropuerto sobre la Costa, y por supuesto el Pan de Azúcar, el cual no fue una excepción. Al descenso en trenes se subió un grupo de samba que aumentó la alegría de la que ya se tenía.

Próxima visita el Pan de Azúcar, se subió hacia él en un teleférico, allí arriba se merendó y apreció mucho la vista, ya que el viento era menos que en el Cristo Redentor.

Pero como el día tiene solo veinticuatro horas hubo que retornar a la escuela. Luego de unas largas horas de

regreso a la ciudad de Guaratinguetá, por fin se llegó, realizando un intervalo en un hermoso restaurante del lugar para allí cenar.

El jueves por la mañana para no perderse nada de las aulas de las escuelas, se continuó con el recorrido viendo más de estas, quedando deslumbrados con la tecnología, calidad y cantidad de material en los galpones –aulas prácticas- de BCT (Básico en Control de Tránsito Aéreo). Allí se explicó al igual que todos la filosofía que aplican para la enseñanza de los alumnos y como es su respuesta ante todo esto.

Luego casi al mediodía se dirigieron a la Capilla de Nossa Senhora do Aparecida, la que resultó muy interesante, su construcción, su arquitectura, la utilización de las cúpulas y bóvedas de cañón, vitrales, esculturas, todo resaltaba esta gran construcción en esta pequeña ciudad. A unos pocos metros de la capilla se encontraba una especie de pesebre, el cual muestra una secuencia de imágenes bíblicas. En ese mismo lugar hay una feria de gran tamaño que fue aprovechada para ser recorrida.

Llegando la tarde se dirigió a una ciudad en el mismo estado de San Pablo, Campos de Jordao. Es una ciudad un poco peculiar por su arquitectura, ya que fue en su antigüedad una colonia suiza. Esta ciudad es frecuentada por los de clase social alta de San Pablo que van a pasar sus vacaciones en invierno, debido al clima muy frío comparado con las ciudades de la costa. Esto también se explica por la gran altura a la que se encuentra dicha ciudad. En ella se recorrió un poco sus calles comercios, descansando y refrescándose un poco en un restaurante de allí.

En la noche del mismo día se realizó un asado en el CTG, Centro de Tradiciones Gauchas, donde se intercambió un montón de información y campeonatos de truco con los alumnos.

El viernes fue la despedida protocolar en el Comando de dicha escuela, siendo el Brigadier quien dirigió unas palabras de despedida y se realizó el intercambio de presentes institucionales, llevándose un lindo recuerdo de todo lo que vivido durante la estadía.

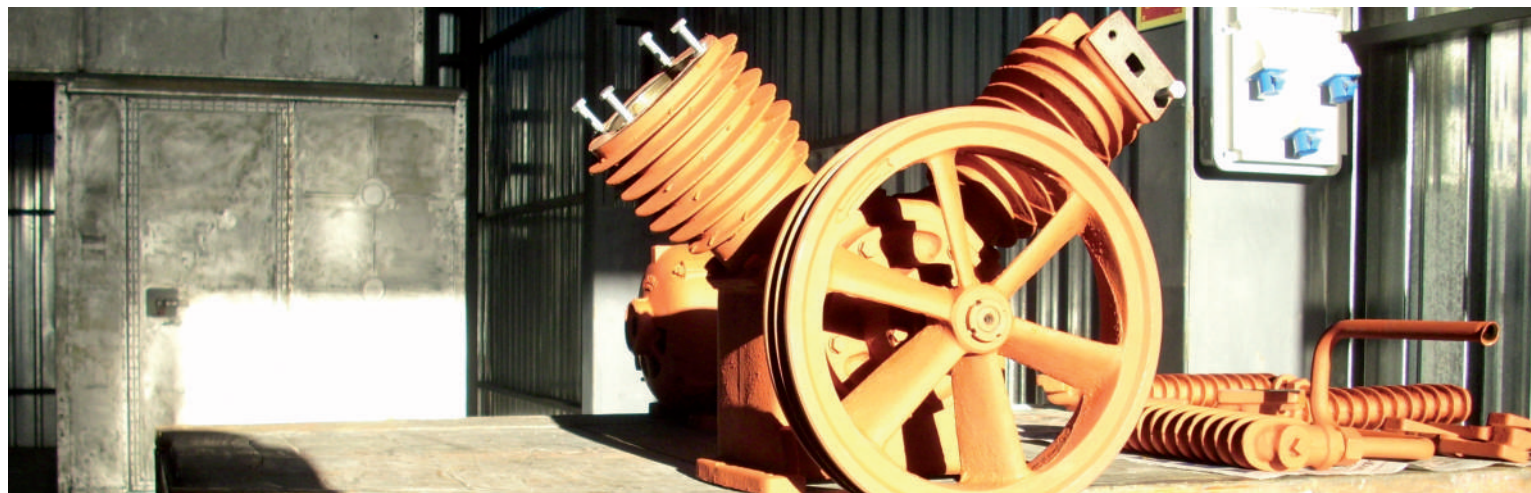
El vuelo se retrasó por lo que la espera fue en el CTG con algunos de los alumnos que se encontraban en sus horas libres. En la tarde ansiosos por regresar a Uruguay llega el FAU 550 C-120 Brasilia, quien ya había levantado a los cadetes de la E.M.A. en Pirazurunga.

El viaje de regreso fue fascinante, ya que al ser un vuelo nocturno se disfrutó el paisaje de vuelta de otra manera, aunque también parte de estas horas de regreso fueron para descansar. Llegando a Puerto Alegre, y se volvieron a realizar trámites en la sección de migración, aprovechando a gastar lo último que quedaba en el Free Shop.

Se arribó a Uruguay luego de una hora y media de vuelo, cansados pero con una nueva experiencia y mucho para contar a quienes esperaban con muchas ansias el regreso y por supuesto mucho que agradecer a este tipo de viajes de intercambio institucionales que ofrece la Fuerza Aérea como recompensa por el esfuerzo durante el período de estudio, realizando con esto el espíritu de todos los jóvenes que eligen por vocación esta carrera.

A.T. 3º Andrea Neris.





Proyecto Compresor

El hangar del instituto necesitaba un compresor para realizar trabajos prácticos. Las autoridades decidieron citar al Prof. Alejandro Pereyra para que formara un grupo de trabajo con alumnos de 2º año y de esa forma reacondicionarlo ya que éste se encontraba fuera de servicio.

Los grupos se formaron por especialidad: la parte eléctrica del compresor la realizaron los alumnos de Electrónica, la sección del tanque la hicieron los alumnos de Estructura y el motor, los alumnos de Planta de Poder.

El trabajo comenzó por el desarme completo de toda la pieza; posteriormente se realizó la limpieza de las mismas y se identificó su estado, ya que cada parte de la pieza original se separó en dos grupos: las que servían y las inservibles. Se acondicionó el tanque rehaciendo las roscas y el motor se desmanteló completamente, de esta manera, quedaron listos para ser pintados.

En el motor fueron cambiadas piezas tales como aros, válvulas, juntas y tornillos. El desarme de todas las partes del compresor y el acondicionamiento del mismo, para empezar el armado, fue fácil y rápido. Lo que más retrasó el trabajo fue el ensamblaje, ya que se trataba de nuestra

primera práctica; por lo tanto, tardamos varias semanas para ponerlo en funcionamiento.

Lo más complicado fue el motor ya que no se encontraba la falla. Hubo que llevarlo a un técnico experimentado para que solucionara el inconveniente. Lo que se aparejó y se acondicionó rápidamente fue el tanque y el motor, ya que habían previsto los materiales para pintarlo y repararlo. Después de tener todas las piezas acondicionadas y aptas para el uso comenzó el proceso de armado, montándolo sobre el compresor en sus respectivos lugares.

La última parte del proceso fue el ajuste de las piezas sobre el tanque, lo cual fue realizado únicamente por el Profesor Alejandro Pereyra, que iba dos veces por semana ya que nosotros nos encontrábamos realizando clases prácticas en B.A. 1.

Al terminar el trabajo, Alejandro nos comunicó el hecho: el compresor funcionaba correctamente y cumplía con su objetivo: proporcionar aire comprimido al hangar del instituto.

A/T 3º Santiago Barreto.

A/T 3º Jhonatan Silva.



fiorella
MODA MASCULINA

P. De MARIA 1431 - TEL. 2400 0493 - TELEFAX 2408 7038



Psicología En El Cuerpo De Alumnos

APLICACIÓN DE LA PSICOLOGÍA EN EL CUERPO DE ALUMNOS DE LA ESCUELA TÉCNICA DE AERONÁUTICA.

En principio, para explicar en qué consiste la tarea del psicólogo en la Escuela Técnica de Aeronáutica, es fundamental considerar que se trabaja con jóvenes que están en plena adolescencia, cuyas edades oscilan entre los 16 y 22 años.

Por definición, la palabra adolescencia proviene del vocablo griego “adoleceré”, que significa crecer, madurar. Esto indica la relevancia de acompañar y apoyar a los jóvenes en esta etapa tan importante de sus vidas, de consolidación de su identidad adulta.

Es de destacar que la población de la E.T.A es sumamente heterogénea, puesto que ingresan jóvenes de diferentes lugares del país (de la capital, de ciudades y pueblos del interior, del medio rural), provenientes de diferentes centros educativos (liceos públicos, privados, rurales, de la Universidad del Trabajo del Uruguay), y de un muy dispar medio socio-cultural y económico, sumado esto además al desarraigo que significa el desprendimiento de sus hogares (muchos de estos muy distantes y a los que los jóvenes visitan solamente durante las vacaciones). Tienen todavía la presión a la que están sometidos para cumplir con la exigencia propia de una institución militar.

Los alumnos deben demostrar buena aptitud militar, física y rendir a nivel académico para adquirir una buena formación técnica y así egresar satisfactoriamente del instituto.

Ello lleva implícito una gran exigencia, que al conjugarse con las muchas veces inevitable vulnerabilidad afectiva, hace necesario el apoyo en momentos de inseguridad y fragilidad que son comunes y normales en este proceso de crecimiento y maduración.

El psicólogo desarrolla diferentes actividades en apoyo al Cuerpo de Alumnos de la escuela.

En primer lugar, participa en el proceso de selección de los postulantes al ingreso. Dicho examen psicológico se realiza en el mes de diciembre junto a los otros exámenes requeridos (médico, odontológico, Matemáticas, Idioma Español y Educación Física y consiste en una selección en base a un perfil ya establecido.

En el mes de febrero, cuando los alumnos seleccionados inician su período de reclutamiento, se les brinda apoyo y seguimiento, unido al asesoramiento a los instructores.

Durante los tres años en que el alumno permanece en el instituto, además de apoyarlo psicológicamente, se genera un espacio de comunicación en el que los jóvenes puedan plantear sus inquietudes y problemáticas constituyéndose el psicólogo en un nexo entre los alumnos y la Jefatura de Cuerpo y Dirección a efectos de minimizar dificultades y obtener logros.

Asociado al apoyo al alumno, el psicólogo actúa como asesor permanente de la Jefatura de Cuerpo y Dirección del instituto, al informar de situaciones que afectan el normal funcionamiento o que pueden servir para mejorar el mismo. Es fundamental establecer una muy adecuada comunicación, para estar informado y así plantear las situaciones puntuales a mejorar, pero teniendo especial cuidado en preservar, por ética profesional, la reserva necesaria en la relación psicólogo-paciente.

El objetivo es lograr un adecuado trabajo en equipo donde además de los instructores participen los médicos y docentes, lo que redundará en beneficio para el alumno y, por lo tanto, para la institución en general.

Psicóloga Susana Barreiro.



Hermanos Chilenos En Nuestro Instituto

“Un simpático grupo de chilenos decidieron un día tomar sus vacaciones en algún país de Sudamérica. Lo pasaron súper bien: conocieron gente, bailaron, tomaron “Caipiriña”, “Pilsen”, y comieron kilos de comida, especialmente carne. Sin embargo, nada hacía presagiar que en su patria, el 27 de febrero en la madrugada, la tierra temblaría con furia y que sus seres más queridos estarían a varios kilómetros de distancia...

Los chilenos comenzaron a desesperarse y a querer regresar lo más pronto a su bello país. Sin embargo, la aerolínea escogida no se quería hacer responsable por cada uno de ellos.

La angustia y los deseos de volver de forma rápida se apoderaron de cada chileno, querían ver a su gente y estar de vuelta en su patria.

El dinero para la mayoría comenzaba a escasear y nadie les daba una respuesta satisfactoria. Sin embargo, jamás pudieron imaginar que en un país hermano llamado Uruguay, representados por una base denominada “Escuela Técnica de Aeronáutica”, en la cual había muchos angelitos, no sólo obtendrían un lugar donde dormir y comer, sino también donde serían tratados con dulzura y mucha alegría. Estos angelitos les sacaron varias sonrisas a estos angustiados huéspedes, muy especialmente un Alférez (quien fuera nuestra desconexión de la tragedia)

Hoy, ese grupo de chilenos quiere agradecer de todo corazón a cada una de aquellas personas que se preocuparon por nosotros. Los nombres son muchos y se escapan en este momento, pero cada uno de estos chilenos guardará en su corazón cada una de sus caras y atenciones.

De verdad, muchas gracias.”

Así es como se expresaron los mismos involucrados en esta situación. Nos agradecen nuestro gesto de amabilidad, característica que se destaca en nuestros pueblos hermanos y como tales, lamentamos no haberles ofrecido más, porque no hay nada más puro y sólido que el lazo que se crea entre pueblos hermanos que se ayudan entre sí.

Debemos destacar más aún, que, pese a las numerosas dificultades que se presentaban hora tras hora, estas se pudieron superar gracias a la imaginación. Hay que destacar que se sumó uno de los peores enemigos del hombre: la incertidumbre. Me permito citar al Prof. Albert Einstein, que se refiere a ella de esta forma: “En los momentos de crisis, sólo la imaginación es más importante que el conocimiento.” Fue la imaginación y la solidaridad la que nos ayudó a sobrellevar, a ustedes y a nosotros, con las sucesivas delegaciones que recibíamos, los obstáculos que se presentaban día tras día. Gracias a esas cualidades, sumadas a la unión que se creaba entre hombres y mujeres que pasaron de nunca haberse visto a ser una gran familia bajo el mismo techo, de esta casa de estudios, fue que se superó este momento tan difícil. Sin embargo, estos impedimentos no parecían tales al ver en rostros desconocidos la expresión de agradecimiento.

Agradecimientos a:

Sra. Sylvia Flores.
Sra. Rosita Guzmán Quesada.
Sr. Franco Aveggio.
Tte. 2° (Nav.) Gonzalo Lima.



Aniversario de la E.T.A.

El 10 de octubre es un día muy especial para todos aquellos que integran el Cuerpo de Alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica, ya que es la oportunidad para homenajear a este gran instituto, que ha sido la casa de estudios de cientos de personas, quienes han sido incentivadas por la vocación de ser Aerotécnico.

La Escuela Técnica de Aeronáutica tiene sus inicios en el año 1940 cuando funcionaba como la Escuela de Aprendices de la Aeronáutica Militar. Instruía a sus alumnos dentro de la Dirección de Talleres, Almacenes Generales y Servicios, instalada en el aeródromo "Cap. J.M. Boiso Lanza", ubicada en el camino Pedro Mendoza.

El 10 de octubre de 1946 la Escuela de Aprendices de la Aeronáutica Militar pasa a convertirse en la Escuela Técnica de Aeronáutica pero aún se encontraba en el aeródromo anteriormente mencionado.

El 11 de setiembre de 1953, la Escuela Técnica de Aeronáutica avanza hasta la categoría de Comando Independiente, y a partir de ese momento es dependiente de la Dirección General de la Aeronáutica Militar.

Finalmente, en el año 1975 se traslada hacia su actual recinto en la ruta 102, Km. 26.500.

En la actualidad, el 10 de octubre es una fecha en la que nuestra amada escuela se viste de gala para poder recibir a las autoridades competentes, familiares y amigos, para poder dejar en alto el prestigioso nombre de nuestro instituto, demostrando estimulante gallardía, una contagiosa voluntad y un eminente honor.

El viernes 9 de octubre de 2009, se celebró el sexagésimo tercer aniversario del instituto. La compañía de desfile y la hermosa Banda de la Fuerza Aérea dejaron su huella en la Plaza de Armas, lo que pudimos apreciar perfectamente en el rostro de nuestros familiares y autoridades, quienes se enorgullecían al vernos.

Todo salió según lo esperado: habíamos tenido muchas horas de instrucción para que eso sucediera y finalmente se llegó a la meta deseada.

Desgraciadamente, luego del desfile, nos enteramos de lo que en aquel momento acontecía en la República de Haití, país donde la Fuerza Aérea Uruguay se encuentra desplegada en Misión de Paz, por lo que el Sr. Comandante en Jefe, Gral. (Av.) José Bonilla, se tuvo que retirar del instituto poco antes de terminados los festejos.

A/T de 2do año Santiago Fernández.



Día de la Fuerza Aérea

El 17 de marzo de 1913 se formó, a 50 kilómetros de Montevideo, en el pueblo de “Los Cerrillos”, lo que sería el primer aeródromo del Uruguay.

Como en otros países de América, la primera instrucción fue dictada por europeos ya que ellos fueron los pioneros de la aviación. En nuestro país, el encargado de dicha instrucción fue el aviador francés Marcel Paillette que utilizó un biplano Farman con motor rotativo de 50 Hp. Diez oficiales del Ejército formaron el selecto grupo elegido para ser los primeros aviadores militares uruguayos.

Dos de esos oficiales forjaron la historia de nuestra aviación: el Alf. Cesáreo L. Berisso y el Tte. 1º Juan Manuel Boiso Lanza, quienes demostraron que la aviación era un arma con futuro en el Ejército Nacional.

Dos de los cuatro jóvenes (que fueron enviados a Argentina y Chile para culminar su instrucción) formaron parte de la escuela de “Los Cerrillos”. A Chile fueron enviados el Tte. 1º Juan Manuel Boiso Lanza y el Tte. 1º Ademar Sáenz Lacueva y a Argentina el Tte. 2º Cesáreo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi.

El 20 de noviembre de 1916 se instaura la Escuela de Aviación Militar al votarse la Ley Nº 5528 la cual consagra la creación de dicha escuela. Desde ese momento no dejaría de crecer.

Durante la década del veinte se usaron diferentes tipos de aeronaves europeas y se abrieron muchas rutas aéreas las que permitieron el incremento del interés en la aviación civil

y militar. En 1934 se transformó la Escuela de Aeronáutica Militar al oficializarse el escalafón de aeronáutica, se crearon varias bases aéreas y se empezaron a usar aeronaves de origen estadounidense.

En 1947 se crea el Grupo de Aviación Nº 3.

El 4 de diciembre de 1952 ocurre un gran acontecimiento porque la Fuerza Aérea se independiza del Ejército y es tomada como la tercera arma que integra las Fuerzas Armadas así como anteriormente lo había sido el Ejército y la Armada Nacional. La nueva fuerza fue organizada en tres Comandos: el Comando Táctico, el Comando de Entrenamiento y el Comando Material y una estructura de brigadas que fue implementada junto con un cuartel general con todo el personal necesario.

Otro gran acontecimiento ocurrió en el año 1959 cuando se crea el Transporte Aéreo Militar Uruguayo para servir de transporte de pasajeros y carga a diferentes partes del país y del exterior. En estos años la F.A.U seguiría progresando con la creación de nuevas unidades aéreas. Los primeros aviones a reacción llegarían recién salidos de fábrica en esos años.

A partir de ese momento la Fuerza Aérea Uruguayo seguiría sirviendo a la patria y su historia no dejaría de crecer hasta nuestros días.

A/T de 2º año Dominique Lazogué.

A/T de 1º año Alfonso Barreiro.



Desfile en Las Piedras

Como es de público conocimiento, el 18 de mayo se conmemora, cada año, un nuevo aniversario del heroico triunfo artiguista frente a las fuerzas españolas. El mismo tuvo como escenario principal la ciudad de Las Piedras (Canelones), en donde se llevó a cabo esta batalla el 18 de mayo de 1811. Por este motivo, anualmente se realiza un desfile cívico-militar en honor a las autoridades nacionales, departamentales, militares y las personas que allí se hacen presentes en la conmemoración del gran legado artiguista. Teniendo en cuenta el hecho de que la Escuela Técnica de Aeronáutica no participaba en un desfile desde hacía ya 10 años; en esta oportunidad se destacó ante el resto, dejando una excelente imagen de la misma.

Una semana antes de la celebración, se le comunicó a la compañía de desfile, integrada por el Cuerpo de Alumnos, que serían partícipes en esta ocasión. Se hizo hincapié en que no iba a ser como cualquier otra ceremonia a la que estábamos acostumbrados, ya que la cantidad de personas y la presión sobre nosotros sería considerablemente mayor, debido a que seríamos el único instituto de personal subalterno allí presente.

Con mucho entusiasmo, el Cuerpo de Alumnos se preparó al máximo para esa fecha con la mejor voluntad, entusiasmo y marcialidad, aprovechando cada actividad de instrucción para corregir errores y demostrar la seguridad y solidez deseada, la que era necesaria para enfrentar ese momento. Transcurrieron los días hasta que la fecha tan esperada

llegó. Esa mañana, todos sabíamos que iba a ser tan dura como difícil. Terminados los últimos detalles, partimos a la ciudad de Las Piedras; un viaje que comenzó con mucha presión pero poco a poco la confianza del grupo se consolidó. Momentos después arribamos a aquella ciudad que se vestía de gala para recibirnos y ser espectadores del evento.

Se dio comienzo al acto, la concentración era fundamental para demostrar todo aquello que habíamos aprendido en el día a día, en nuestro apreciado instituto. La agrupación, marchando, era admirada y elogiada por los presentes con aplausos y palabras alentadoras como: "Vamos" o "Sigan así", que siendo tal vez generalizadas, las sentíamos dirigidas únicamente a nosotros, las que fortalecían nuestro entusiasmo. Pero, sin perder de vista su objetivo, el Cuerpo de Alumnos, de principio a fin, mantuvo una destacada voluntad: rindió honores, representó a la escuela, dio todo de cada uno, en el lugar donde hacía ya 199 años que nuestro prócer había defendido nuestras tierras.

Para finalizar, la ceremonia contó con el visto bueno por parte de las autoridades y encargados de la agrupación. Sabemos que debemos seguir superándonos día a día, mejorando para emprender próximos desafíos y dándonos cuenta de que podemos dar más de lo que nos exigimos, gracias al espíritu de cuerpo presente en cada uno de nosotros.

A/T de 2° año Jhonatan Hernández.

SA
San Antonio

automecánica
Dirección Técnica: Never Pintos

Estamos en: José María Montero 2798 Esq. Cnel. Mora
Tel. 27100510 / 096119100 Correo: tallersamtv@hotmail.com





Viaje A Córdoba

Era una mañana de setiembre de 2009, a las 07:00 horas, embarcábamos en el C-120 Brasilia, para emprender nuestro viaje hacia la ciudad de Córdoba (Argentina), para realizar un intercambio académico con la Escuela de Sub-Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

Arribamos a la ciudad de Córdoba a las 09:30; luego de hacer los trámites correspondientes para ingresar en ese país. Allí nos recibieron un grupo de alumnos que habían sido designados para acompañarnos mientras durara nuestra estadía. Llegamos a la escuela y en primera instancia saludamos a las autoridades de ésta. Luego, nos dirigimos adonde serían nuestros alojamientos durante nuestra permanencia allí. Realizamos visitas oficiales a las instituciones que se encuentran en esta ciudad como el Museo Aeronáutico, la Escuela de Formación de Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina y la fábrica de aviones Locked Martin, así como también los distintos sitios y paisajes que yacen alrededor de la misma, en otras ciudades adyacentes como por ejemplo Villa Gral. Belgrano o la que es conocida como las Sierras Calamuchitas. En ésta pudimos visitar una fábrica de chocolates artesanales y degustar comida típica alemana en un restaurante local, ya que esta ciudad es colonia de ese país europeo. También, Villa Carlos Paz,

la cual es muy popular entre la farándula argentina, en la temporada de verano. El viaje lo realizamos a cargo del May. (Av.) Heriberto Gancio y el Sgto. (S.G) Ruben Badaracco; la delegación de alumnos la integrábamos diez aerotécnicos: Fernando Gauna, Nelson Lima, Michael Coletto, Derby Lemos, Marcos Castillos, Walter Álvarez, Eduardo Blanco, Yonathan Cardozo, Jhonatan Acevedo, y Cristian Senatre. Hay que resaltar la hospitalidad y el buen trato recibido de parte de los colegas argentinos hacia nosotros. El viernes de esa semana, luego de un almuerzo de despedida e intercambio de obsequios, nos dirigimos al Aeropuerto Internacional de Córdoba acompañados por la delegación argentina para abordar nuestro avión, el que nos traería de retorno a tierras uruguayas. Luego de saludarnos, nos dirigimos hacia nuestra aeronave, nuevamente el C-120 Brasilia, la cual nos aguardaba para trasladarnos de regreso a nuestros hogares. Dos horas después arribamos al Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Vivimos una fantástica experiencia, conocimos lugares extraordinarios y paisajes maravillosos, sobre todo, seguimos fortaleciendo los lazos de amistad con la Fuerza Aérea de la vecina orilla.

A.T. 2ª Cristian Senatre.

LIANA LEMOS

**Desde 1992 especialista
en distintivos bordados**

Domingo Aramburú 2199
TEL.: 208 95 04
CEL.: 099 605 194

<http://www.lianalemosbordados.com>





Fiesta Militar De La Tanda Cuervos

El día 4 de diciembre nos levantamos horas mas tarde de lo normal, comenzó soleado y caluroso ya que se notaba que se aproximaba el verano y que las vacaciones estaban por comenzar. Faltaba solo una cosa, el último desfile del año y despedida de la tanda “Cuervos” como alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica para egresar como “Aerotécnicos de 2º”.

Mas allá de ser el gran día, era un día ordinario; costaba decirles “mi cabo” y nosotros presentarnos como “Aspirantes Técnicos de 2º año”. El hecho de mandar “firmes” o hacer el saludo militar a un clase sabiendo que días anteriores eran simplemente alumnos de tercer año, superiores con quienes compartimos alegrías, tristezas, amarguras, buenos y malos momentos, era extraño tanto para ellos como para nosotros.

Llegaba la hora del desfile, el entusiasmo y el nerviosismo aumentaban cada vez más hasta que nos cambiamos de gala y eufóricos, los Cuervos, los Halcones y las Águilas salimos a Plaza de Armas Interna.

El Sup. A.T Ariel Irigaray nos dio las ultimas palabras de aliento que necesitábamos; efectúo las voces de mando que nos conducirían hacia Plaza de Armas Externa y al salir, notamos que se encontraban allí todos nuestros familiares y amigos lo cuales estaban igual de ansiosos porque diera comienzo la ceremonia de fin de curso.

Esta se hizo bastante extensa, se realizó el cambio de pabellones y luego se procedió a la entrega de diplomas y premios a los egresados y a las mejores notas de los cursos de pasajes de grado. También se hizo un homenaje al difunto profesor Inst. A.T. J. Varela quien prestó valiosos servicios a nuestra Fuerza Aérea.

Por último, se realiza el desfile en honor a las autoridades y publico presente, culminando con ello la fiesta de clausura de cursos y despedida de la tanda 2007-2009 (Cuervos) los cuales ese día partirían de este Instituto con la frente en alto, orgullosos de haber superado con éxito este reto de la vida... nuestra querida Escuela Técnica de Aeronáutica.

A/T de 2º año Gastón Hernández.





Simulacro Aeropuerto Internacional de Carrasco

El pasado 10 de noviembre se llevó a cabo exitoso simulacro de accidente aéreo en el Aeropuerto de Carrasco, ejercicio que estuvo monitoreado por inspectores de la Dirección Nacional de Aviación Civil e infraestructura Aeronáutica, Bomberos, personal de salud y miembros de la Organización de Aviación Internacional, organismo que fija los estándares de seguridad en los aeropuertos a nivel mundial.

Luego de 4 años y con la finalidad de evaluar los niveles de respuesta de todos los servicios que ser verían involucrados en un desastre de tal magnitud, se realizó el simulacro de un accidente aéreo con una aeronave Boeing 737, con 84 personas a bordo.

Este implicó que en un vuelo charter y con una matricula ficticia CX- ABC, emite una emergencia a 10 minutos antes de aterrizar, donde se declara en estado de alerta y el avión se accidenta en el momento de tocar tierra.

A partir de ese momento comienza el trabajo de los servicios de emergencia del Aeropuerto, con la participación de Bomberos, Policía, Ambulancias y medios aéreos del Escuadrón Aéreo N° 5 Helicópteros de la Fuerza Aérea para socorrer a las víctimas.

Este ejercicio permitió marcar los puntos débiles detectados a través de esta actividad que deben ser corregidos por los países para minimizar los daños así como evitar la pérdida de vidas humanas y daños materiales en caso de un accidente real.

A lo largo del simulacro se contó con la presencia del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Técnica de Aeronáutica quienes participaron como víctimas de la tragedia.

Fuente: sitio oficial del Ministerio de Defensa

A/T de 2º año Dominique Lazogue
A/T de 2º año Carolina Colina





HIMNO DEL ALUMNO

*Alumnos alegres marchemos,
Del saber y del bien siempre en pos,
Y orgullosos un tema ostentemos,
Voluntad sacrificio y honor.*

*La escuela orgullosa se eleva,
Con el brillo del sol oriental.
Es emporio de saber y riqueza,
De jóvenes dignos y lealtad sin igual.*

Estribillo:

*Somos la mente, somos el brazo,
Somos también el corazón,
Unidos todos con fuertes lazos,
Por la gloria de nuestra aviación.*

Banda

*Unidos el triunfo busquemos
Y el valor nuestro ejemplo será
Por servir a la patria luchemos
Venerando nuestra libertad.*

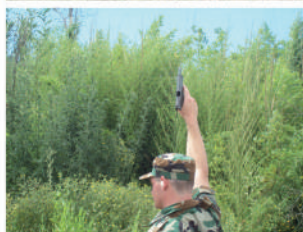
*Soldados de sabiduría
Que volando por siempre estarán
Con las alas de nuestra valentía
Cuidando por siempre nuestro cielo oriental.*

Estribillo

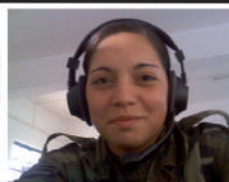
*Letra: Alumnos de la E.T.A. promoción 2000
Música: Mario Maldonado*







alabes 2010





Tanda del 79, 30 Años

Sábado, día normalmente tranquilo en la Escuela, pero este era especial. El Director andaba en la vuelta desde temprano, uniformado de Paseo, otros Jefes y Oficiales también. Desde temprano comenzaron a llegar una cantidad de civiles, algunos con pinta de antiguos militares (retirados? Ex militares? Vaya a saber). Días antes se había visto movimiento en la pared de una de las aulas prácticas que da a la Plaza de Armas interna. Esos antiguos militares se abrazaban como que hacía tiempo no se veían, lo que luego en las charlas se pudo apreciar que efectivamente, así era. Otras de las personas se veían como un grupo separado de este anterior, pero que al mismo tiempo estaban unidos por algún vínculo que solo ellos conocían.

Efectivamente, ese día, algunos de los integrantes de la Promoción “Mayor (Asimilado) Don Pablo Castaibert” (1978-1979) de la Escuela Técnica de Aeronáutica, se reunían para homenajear a uno de sus compañeros que ya hacía unos cuantos años había emprendido el eterno vuelo. Como se conoce en nuestra Fuerza Aérea, uniéndose a la “Escuadrilla del Silencio”.

También por ese lado, se devela la incógnita de ese otro grupo de personas, aparentemente desconectado pero a la vez unido al primero. Los familiares del extinto Soldado de Primera (AeroTécnico) Julio Alberto Oscar Techera, quien falleciera en un accidente de trabajo en la Brigada Aérea I, trabajando para su querido Grupo de Aviación No.3 (Transporte) el 23 de Diciembre de 1982. La mamá, hermanas, su novia de la época, varios familiares más estaban presentes.

Las palabras del Señor Director de la Escuela, dirigidas a un grupo de “sus” alumnos, a uno en particular y a la familia de éste, resaltando la iniciativa del grupo. Luego, la palabra, en nombre de todos, de uno de sus compañeros, donde recalcó, la PERSONA que fue para nosotros el “Negro” Oscar.

Se procedió entonces al descubrimiento de la placa, que recuerda su pasaje por el Instituto y por la Fuerza. Una placa que reza:

SDO.1ª.(A.T.) JULIO A. OSCAR

17-FEB-1957 23-DIC-1982

En los 30 años de nuestro egreso

tus compañeros de promoción 1978-1979

Noviembre 2009

Pero todo tiene un comienzo. En este caso varios comienzos. El primero y el que formó el grupo, es decir nuestro ingreso a la Escuela Técnica de Aeronáutica, donde mirábamos a aquellos peludos (nuestros, desde ese momento compañeros) ir llegando ese 15 y 16 de enero de 1978, ¿preparados? para iniciar nuestro período de reclutamiento. Luego el 1º de Febrero, con nuestro ingreso formal a la Fuerza y nuestra transformación de gurises en Militares y AeroTécnicos, habiendo ingresado en total 92 jóvenes, algunos abandonaron a corto o mediano plazo, otros debido a los requerimientos académicos, alguno por salud y alguno por pasar a la otra Escuela de nuestra Fuerza. En definitiva, 47 de esos 92, egresamos en Diciembre de 1979 como Sdo.1ª.(A.T.) siendo esta, la primera promoción en



El Sr.DETA entrega el Pabellón Nacional que cubrió la placa a Doña Olga, la Madre de Julio. Se aprecian familiares, compañeros e integrantes actuales de la Escuela.





egresar en ese escalafón, ya que anteriormente se egresaba como Técnico Especialista. También siendo integrantes de la primera promoción que recibió una denominación oficial por parte del Comando General de la Fuerza Aérea.

A esos 47 integrantes, deben sumarse otros dos que ingresaron en 1979 a la Escuela Militar de Aeronáutica egresando como SS.OO. de la Fuerza, y otros dos, que reingresaron en los Servicios Generales, realizaron cursos y se transformaron en AeroTécnicos. Algunos cumplieron únicamente su contrato de 2 años, otros permanecieron algo más, e incluso hoy algunos aun siguen vinculados a la Institución y al Instituto.

Pero eso no hubiera sido suficiente, allá por 2000. A alguien se le ocurrió empezar a juntar a los compañeros. Y la “carnada” fue, “Hacemos un asado en algún lugar lindo...” y así fue, un grupo de viejos compañeros, algunos de los cuales hacía años que no se veían, se juntaron en Kiyú para compartir un asado (que fue lo de menos), muchas historias, muchos abrazos y el comentar que había sido la vida para cada uno. Por ahí alguien, comentó o recordó al Negro. Creo recordar que había quienes no sabían de lo que había pasado y fue un momento duro, contarles los acontecimientos y explicarles por que el Negro no estaba físicamente con nosotros. Alguien dijo: “che, y si hacemos algo en nombre del Negro?”. Creo que nadie le siguió la corriente en ese momento, pero si estoy seguro que esa frase prendió en cada uno de nosotros. Cuando en 2008, nos volvimos a encontrar en Salinas (otro asado), la cosa tuvo otro color, alguien volvió a decir lo mismo. Tal vez el mismo, tal vez otro a quien la idea le había quedado prendida, vaya a saber. El hecho es que se repitió y ya se empezó a hablar y por qué no? A pensar qué...

Dentro de ese qué, estuvo el tratar de reunir a la mayor cantidad posible de los 92 compañeros que estuvimos en la Escuela a lo largo de esos 2 años. Y vamos bastante bien. Por diversos medios, estamos en contacto más de la mitad. Hemos utilizado, todos los medios a nuestro alcance. Información parcial de hace muchos años, teléfonos antiguos, direcciones de hace 25 años, y por supuesto las redes sociales que todos conocemos...

De esta forma, comenzó a desarrollarse el grupo de compañeros. El grupo de compañeros que empezó a dar forma a ciertas ideas nacidas en aquella inocente pregunta hecha por alguien, que nadie recuerda quién fue, pero que quedó prendida en cada uno. Pero había que hacer algo POR el Negro, además de lo que esta planificándose EN NOMBRE de él. Así que, “Y si ponemos una placa?” que no solo represente lo que fue para nosotros, sino que represente a todos y cada uno de los que han pasado y pasarán por esa Escuela que marcó una etapa importante en la vida de cada uno de nosotros. Comenzamos a madurar la idea. Nos comunicamos con autoridades de la Escuela. Y el 7 de Noviembre de 2009 estuvimos ahí, su familia, sus compañeros, su escuela, representada por el Sr. Director, por algunos Señores Oficiales y por supuesto por Aspirantes Técnicos, iguales a lo que fue Julio, a lo que fuimos cada uno de nosotros y a lo que serán otros muchos que pasarán por este Instituto. Compañeros que llegaron desde el Reino Unido, España, Paraguay, Brasil, Argentina y por supuesto desde incontables puntos de nuestro país. Otros que estuvieron en contacto desde Estados Unidos, Brasil y otros lugares donde la vida nos ha llevado a cada uno.

Posteriormente, el encuentro de “La Tanda”, y de vuelta, el asado, el brindis, el compartir y por sobre todas las cosas, el festejar. Festejar qué? Festejar que ese día nos acercamos mucho más como grupo y nos acercamos mucho más como compañeros para forjar proyectos que de concretarse, no, debemos decir Cuando se concreten nos llenarán de orgullo a nosotros y creemos que a todos aquellos que alguna vez pasaron por las aulas de la Escuela Técnica de Aeronáutica. Porque en las palabras de uno de nuestros compañeros, se fijan las bases de lo que entendemos debe predominar en la relación de todos los que nos consideramos parte de esta, NUESTRA ESCUELA:

De todos llevo algo...

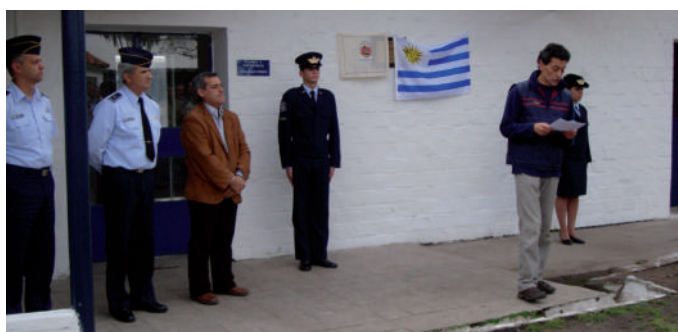
Todos Ustedes llevan algo de mi...

Pero solamente... TODOS NOSOTROS... tenemos el enorme orgullo de llevar algo del Negro Oscar...

La hermosa e intransferible experiencia de estar acá, 30 años después, todos juntos...

Gracias Negrito Oscar por enseñarnos a estar... cuando sea necesario!!!

GRACIAS NEGRITO... POR ESTAR ACA!!!



Vista de la placa antes de su descubrimiento, escoltada por dos actuales AA/TT, mientras un compañero lee un texto alusivo.





Tanda del 79, 30 Años

Texto leído por uno de nuestros compañeros, durante la ceremonia:

Ante todo... queremos agradecer a todos los que están presentes hoy aquí,...en esta reunión tan especial para nosotros.

Queremos agradecer también a los que ya hace algunos años...tuvieron y tomaron la iniciativa de juntarnos nuevamente.

Agradecer a las autoridades de la ETA, que nos permitieron hacer este acto.

Agradecer a los que han venido del interior del país y también del exterior.

También queremos agradecer a todos los que no pudieron venir por diferentes causas... pero que... de muchas maneras están también aquí.

Queremos agradecer a todos los que colaboraron de una u otra forma... para que esto fuera posible.

Agradecemos también la presencia de los familiares de Julio...

Pero queremos hacer un agradecimiento muy especial...

Queremos agradecer... a una persona que tuvo la delicadeza y la sensibilidad de trasladarse hasta aquí para acompañarnos hoy... a Doña OLGA....muchas gracias

Una vez todos nosotros nos encontramos aquí... en otra etapa de nuestras vidas...

Una vez todos nosotros empezamos aquí... una nueva etapa de nuestras vidas...

Una vez y para siempre... nos llevamos algo de cada uno de los demás, para usarlo en nuestras vidas...

Una vez y para siempre... ya no fuimos más los que éramos..., pero aprendimos a ser nosotros...

Éramos jóvenes y el mundo estaba ahí... todo para nosotros...

Pero también estaba ahí... entre nosotros...Julio

El Negro Oscar, le decíamos...

El nos enseñó QUE... estar alegres y contentos de estar juntos... era una buena manera de... encarar la vida...

Con su sonrisa, siempre pronta... nos transmitía tranquilidad y alegría... para encarar la vida...

Con su simpatía natural y espontánea... nos transmitía confianza y fuerzas... para encarar la vida

Con su don de buen tipo... nos enseñaba a ser buenos tipos... para encarar la vida.

Con su gesto sereno... nos enseñaba a ser serenos... para encarar la vida.

Y con su compañerismo, nos enseñó a ser... compañeros, para TODA LA VIDA...

Cuando egresamos, nos separamos por todo el país...

Y después aun mas lejos... por otros países...

A mí me toco ir al Grupo 3 en Carrasco con el Negro Oscar..

Esa también fue una etapa que tuve el privilegio de compartir con él.

De todos Uds. llevo algo...

Todos Uds. llevan algo de mí...

Pero solamente... TODOS NOSOTROS... tenemos el enorme orgullo de llevar algo del Negro Oscar...

la hermosa e intransferible experiencia de estar acá, 30 años después, todos juntos...

El... nos enseñó a hacer esto... y vaya si nos enseñó bien...

A nuestro querido "Negro" Oscar...

Quiero darle las gracias por enseñarnos a estar... cuando sea necesario!!!

Pero por sobre todas las gracias...

GRACIAS NEGRITO OSCAR... POR ESTAR ACA!!!



Esta empresa de origen brasileiro, con más de cuarenta años de permanencia a nivel internacional, tiene como objetivo lograr una posición estratégica para atender el mercado productor de calzados desde Uruguay hacia Brasil, Argentina y el resto de América Latina.

El 1º de setiembre de 2005 FCC instaló la planta de compuestos termoplásticos FCC Canelones, ubicada en Colonia Nicolich (Ruta 102 km. 25.500).

Paralelamente a este objetivo, esta empresa está sumamente comprometida con su gente, su desarrollo social y la mejora de su calidad de vida y la del barrio.



Esta planta es el primer paso de la empresa en Uruguay, se está trabajando para diversificar productos, siempre privilegiando la calidad, la innovación y las necesidades de los mercados.

Como líder del mercado de elastómeros de América Latina FCC apuesta a los cambios de costumbres en el consumo y como actitud responsable hacia el medio ambiente a la sustitución de caucho por materiales termoplásticos y a los pegamentos en base a agua.

Hoy se está trabajando fuertemente en la industria automotriz ya que los materiales termoplásticos poseen muchas ventajas: el material



es totalmente reciclable y reutilizable, no toxico y antialérgico, consumen menos energía en su procesamiento, tienen procesos con menos volumen de perdida, son livianos, ofrecen facilidad para diseños y pigmentaciones.



Consejo Editor 2010

A/T 2º D. Lazogue; A/T 2º S. Fernandez;
A/T 2º R. Martinez; A/T 1º P. Villegas; A/T 1º R. Pintos;
A/T 2º J. Hernandez; A/T 1º C. Barreiro; A/T 2º I. Da
Fonseca, A/T 2º G. De Maria, A/T 1º N. Varela; A/T 2º C.
Colina.

Ausentes:

A.T.3ª F. Silveira; A/T 2º G. Hernandez; A/T 1º L. Fernandez.





Llegamos así a lo que es nuestra tercera edición: la de una revista que refleja trabajo en equipo, camaradería y espíritu de escuela. Intentamos despertar el recuerdo de quienes pasaron por la misma; mostrar el diario vivir del Cuerpo del Alumno y tratar de ser portavoces del sentir de todos los que formamos parte de esta institución, la cual está integrada por celosos guardianes de sus ideales. Los ÁLABES que empujan este gran reactor esperan haber colmado sus expectativas como lector.

Hélice paralela al piso, señal de estar en perfectas condiciones de vuelo. Revista ÁLABES... LUZ VERDE!!!





EL MAYOR Y MAS DIVERSIFICADO FABRICANTE
DE ELASTOMEROS TERMOPLASTICOS DE AMERICA LATINO

TAMBIEN AQUÍ EN URUGUAY DESDE 2005

ACOMPAÑANDO EL CRECIMIENTO DEL PAIS
Y DE LA COLONIA NICOLICH.



**LA DIMENSIÓN
DE UNA MARCA
SOBREPASA
FRONTERAS**

FCC

