



PORTADA FOTOGRAFÍA: EMCI. Ing. Patricia Peñafiel R.

CONSEJO EDITORIAL

- BRIG. Edmundo Baquero M.
Comandante General de la FAE
BRIG. Jorge Moreno A.
Jefe del Estado Mayor de la FAE
CRNL. Zanoni García D.
Director Comunicación Social de la FAE
CAPT. Diego Bastidas G.
Jefe de RR.PP.
TNTE. José Rosero V.
Jefe de OPSIC
SUBS. Marco Maruri C.
Supervisor
Lcdo. Diego Barahona A.
Editor General
Emci. Ing. Patricia Peñafiel R.
Diseño gráfico y diagramación
Tnolg. Alejandra Molina V.
Diseño gráfico
FOTOGRAFÍA
Sgop. Luís Chillagana L.
Emci. Ing. Patricia Peñafiel R.
Archivos fotográficos Dirección de
Comunicación Social FAE
AGRADECIMIENTO ESPECIAL:
Crnl. Raúl Banderas
Cptn. Alex Padilla
Cptn. Alfonso Troya
COMDA, COTRAN
TAME
DIAF
ISTFA
DIR. BIENESTAR SOCIAL

	Pág.6 Historia : Principales hitos de la FAE.
	Pág. 8 Reportaje : Gitfas, nuestra respuesta al terrorismo.
	Pág.12 Perfiles : BRIG. Edmundo Baquero , Comandante General de la FAE.
	Pág. 20 Especial : 10 años de la victoria aérea en el Cenepa.
	Pág. 35 Alas para la solidaridad: Trazando en el cielo nuevas rutas de esperanza.

Editorial

La revista “Sobrevuelo”, órgano de difusión del pensamiento y acción institucional, va por su cuarta entrega, haciendo partícipes a los miembros de la Fuerza Aérea, de los logros y realizaciones de cada uno de sus Repartos. Los hitos que vamos alcanzando día a día con el trabajo serio, responsable y abnegado de todos sus miembros, va proyectando un legado que queda para las presentes y futuras generaciones, y se incorpora así al maravilloso cofre de acciones y recuerdos con los que vamos escribiendo nuestra propia historia.

El mayor patrimonio de nuestra Institución, es el elevado nivel de trabajo, profesionalismo, disciplina y los valores éticos y cívicos de sus miembros, bajo el denominador común de excelencia en el servicio.

Junto con mi saludo afectuoso y pletórico de fe, y al igual que lo hiciera al asumir la honrosa designación de comandar mi Fuerza, expreso a través de nuestro entrañable medio de comunicación que es la revista “Sobrevuelo”, mi mayor optimismo y fe institucional, con el valioso concurso del Alto Mando que me acompaña en mi gestión y la abnegada dedicación de todos, la Fuerza Aérea vencerá todos los obstáculos que se presenten en su marcha hacia la superación y la conquista de sus nobles objetivos, entregando su acción solidaria en el campo de la educación, salud y la integración nacional, llevando la imagen de nuestra Fuerza, a la sociedad, para que nos conozcan más y sepan de nuestro trabajo y entrega en la sublime misión de protegerla desde las alturas.

La Fuerza Aérea sin lugar a duda, es una Institución profundamente enraizada en el alma nacional, por ser la heroica defensora de los cielos de la Patria y uno de los puntales fundamentales en el desarrollo nacional, apoyando a los sectores más desprotegidos en las diversas latitudes de nuestra geografía.

Asumiremos con entereza los desafíos.

Que la revista “Sobrevuelo” continúe con su importante misión de ser el nexo que nos une e identifica, y nos proyecta con mayor entusiasmo al servicio de la sociedad Ecuatoriana, en esta etapa de globalización y enorme despliegue tecnológico.



Edmundo Baquero Madera
Brigadier General
COMANDANTE GENERAL DE LA FAE.

FECHAS PARA RECORDAR

- 10 FEBRERO DIA DE LA AVIACION DE COMBATE DE LA FAE.
- 12 ABRIL ANIVERSARIO DEL CENTRO DE OPERACIONES SECTORIAL No. 2 COS-2
- 12 ABRIL ANIVERSARIO DE CREACION DEL ESCD. "PAPAGAYO"
- 19 ABRIL ANIVERSARIO DEL ESCUADRÓN DE COMBATE No. 2113 KFIR
- 22 ABRIL ANIVERSARIO DEL ESCUADRÓN DE COMBATE No. 2311 A-37B
- 27 ABRIL ANIVERSARIO DEL ALA DE COMBATE Nro. 31
- 09 MAYO ANIVERSARIO DEL ALA NRO. 12 LATACUNGA
- 14 MAYO ANIVERSARIO DEL ESCUADRÓN DE COMBATE No. 2313 MK-89
- 19 MAYO ANIVERSARIO DE LA I ZONA AEREA - QUITO
- 19 MAYO ANIVERSARIO DE LA II ZONA AEREA - GUAYAQUIL
- 01 JUNIO ANIVERSARIO DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR AERONÁUTICO
- 06 JUNIO ANIVERSARIO DEL ALA DE COMBATE No. 22 - GUAYAQUIL
- 06 JUNIO ANIVERSARIO DEL GRUPO DE RESCATE 221 - GUAYAQUIL
- 07 JUNIO ANIVERSARIO DEL GRUPO AEREO GALÁPAGOS BALTRA
- 15 JUNIO ANIVERSARIO DIRECCIÓN INDUSTRIA AERONÁUTICA FAE-DIAF
- 26 JUNIO ANIVERSARIO DEL ESCUADRÓN DE COMBATE No. 2112 MIRAGE
- 30 JUNIO ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE INFANTERÍA AEREA - GUAYAQUIL
- 01 JULIO ANIVERSARIO DEL COMANDO DE LA DEFENSA AEREA
- 12 JULIO ANIVERSARIO DEL CENTRO DE OPERACIONES SECTORIAL No. 1 COS-1
- 11 AGOSTO CREACIÓN DEL COLEGIO TÉCNICO "FAE No. 1"
- 28 AGOSTO ANIVERSARIO DEL ALA DE COMBATE No. 21- TAURA
- 05 SEPTIEMBRE ANIVERSARIO DEL ESCUADRON ALOUETTE
- 10 SEPTIEMBRE DE 1991 ANIVERSARIO DE CREACIÓN DEL ESCD. "HALCÓN"
- 18 SEPTIEMBRE ANIVERSARIO DEL CENTRO DE OPERACIONES SECTORIAL No.3 COS-3
- 18 SEPTIEMBRE DE 1996 ANIVERSARIO DE CREACIÓN DEL ESCD. "GAVILAN"
- 07 OCTUBRE ANIVERSARIO DEL ESCUADRON TH-57
- 18 OCTUBRE ANIVERSARIO DE LA ACADEMIA DE GUERRA AEREA
- 24 OCTUBRE ANIVERSARIO DEL ALA DE COMBATE No. 23 MANTA
- 27 OCTUBRE ANIVERSARIO DE LA ESCUELA SUPERIOR MILITAR DE AVIACIÓN "COSME RENNELLA B." SALINAS Y ANIVERSARIO DE LA FUERZA AÉREA
- 11 NOVIEMBRE ANIVERSARIO DEL ESCUADRÓN DE COMBATE No. 2312 T-33
- 11 DE NOVIEMBRE ANIVERSARIO DE CREACIÓN DEL ESCD. "COLIBRÍ"
- 18 DICIEMBRE ANIVERSARIO DE TAME LINEA AEREA DEL ECUADOR.



Volando por la historia de la Aviación Ecuatoriana



85 años después de la creación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, recordamos a nuestros pioneros de la aviación, legendarios héroes del firmamento que fueron los primeros en enfrentar valientemente a la fuerza de gravedad, al mando de endebletes naves de madera, tela y pequeños motores, abriendo paso a una era de adelantos, sueños y aventura.

La revisión de la historia de la FAE nos permite adentrarnos en su pasado, para conocer sus inicios y esclarecer determinadas fechas y antecedentes.

Nuestra Fuerza Aérea actual, tiene a hombres y mujeres entregados a cumplir su misión, no solo por el deber sino por el orgullo de hacerlo bien, profesionales comprometidos con el desarrollo del país, héroes del trabajo, con una alta mística de servicio, la Fuerza Aérea Ecuatoriana se enorgullece de contar con patriotas solidarios que superan cualquier obstáculo, en procura de alcanzar un solo propósito: ***un Ecuador soberano y digno para todos.***

PRINCIPALES HITOS DE LA FAE.



4 de Diciembre de 1842 el aeronauta José María Flores realiza el primer vuelo en el Ecuador abordo de un globo aerostático en Quito.



6 de Noviembre de 1912 llega a Guayaquil un avión "Farman" que surcó el territorio ecuatoriano.

Entre 1915 y 1918 el piloto Guayaquileño Cosme Rennella participó en 152 combates aéreos durante la I Guerra Mundial, llegando a constituirse en uno de los 10 ases de la aviación mundial.



El 27 de Octubre de 1920, el Presidente de la República Dr. José Luis Tamayo, emite el primer decreto para la formación de la Primera Escuela de Aviación.



El 4 de Noviembre de 1920 el aviador Elia Liut, al mando del "Telégrafo I" se eleva por primera vez sobre los Andes ecuatorianos en el vuelo realizado entre Guayaquil a Cuenca.



El 21 de noviembre de 1927, la Sección Aviación, adscrita a la VI Zona Militar, pasaba a llamarse Departamento de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra.

El 10 de mayo de 1929 la Asamblea Nacional autoriza al Ejecutivo la construcción de un aeródromo en Guayaquil y para fin de año se consideró trasladar la Escuela de Aviación de Durán a un nuevo aeródromo.

El 3 de julio de 1935 se creó la Escuela Militar de Aviación en la ciudad de Guayaquil, contando con ocho aviones y un instructor de vuelo norteamericano.

El 22 de Julio de 1922 abordo de un avión Ryan B.5, llamado Ecuador I, se realiza el primer vuelo de circunvalación a la República.

El 01 de enero de 1936 se cambia la denominación de Departamento de Aviación por el de Inspectoría de Aviación, adscrita al Comando Superior del Ejército.

El 30 de enero de 1942 el Capitán Bayardo Tobar es nombrado Jefe de la Inspectoría de Aviación del Ejército Ecuatoriano y la Escuela Militar de Aviación se traslada a Salinas.

21 de enero de 1943 llegan al país los modernos aviones AT-6 marcando una nueva era de desarrollo en el campo aeronáutico.

En febrero de 1955 el Ecuador ingresa a la era del Jet con la adquisición del los Gloster Meteor FR.9, posteriormente llegaría el avión Camberra MK-6, los F-80 y los AT-33

4 de diciembre de 1962 inician las operaciones de la Cia. de Transportes TAME.



Durante el año de 1975 llegan al país 12 aviones Cessna A-37B a la Base Aérea de Taura, al igual que los MK-89.



El 14 de Enero de 1977 se incorpora el primer Escuadrón de Combate Supersónico Jaguar, posteriormente llegarían los aviones Mirage F-1 y finalmente en el año de 1982 los K-Fir C2.



El 10 de febrero de 1995 se produce el primer combate aéreo en América durante el conflicto del Cenepa, logrando el derribo de 3 aviones: 2 Sukoy y un A-37B, alcanzando la superioridad aérea local, neutralizando las amenazas enemigas y con ello garantizando la supervivencia de la nación ecuatoriana.



La FAE cumple con la misión encomendada, la de mantener el control del espacio aéreo y garantizar con las otras ramas de las Fuerzas Armadas, la soberanía e integridad del Estado Ecuatoriano y apoyar al desarrollo socio-económico del país, principalmente en el ámbito aeronáutico.

GITFAS

GRUPO DE INTERVENCION TACTICA DE LA FUERZA AEREA ECUATORIANA GRUPO ANTITERRORISMO



“Nos enfrentamos a un tipo de guerra distinto, nuevo por su intensidad, antiguo por su origen, una lucha que libran los guerrilleros, los elementos subversivos, los insurgentes, los asesinos; una guerra por emboscada en lugar de combate; por infiltración en lugar de agresión; una guerra que busca la victoria por desgaste y agotamiento del enemigo, no por confrontación directa en aquellos casos que sea necesario contrarrestarla, necesitaremos una clase de estrategia completamente nueva, una fuerza militar muy distinta, y por lo tanto, una clase enteramente diferente y nueva en adiestramiento militar.”

John F. Kennedy, 1962

Imagine que el avión en el que usted está viajando es tomado por terroristas, luego de intensas negociaciones, estas han fracasado, el tiempo se agota. Es momento de actuar, es tiempo de que entre en acción un grupo de gente preparada para enfrentar este tipo de amenazas: sus técnicas en combate urbano, contraterrorismo, explosivos, francotiradores y diferentes capacidades, hacen de los miembros del Grupo de Intervención Táctica de la Fuerza Aérea, un equipo especializado que permita el normal desenvolvimiento de las operaciones aéreas en nuestro país.



**CUARTEL NORTEAMERICANO
ANTES DEL ATAQUE**



**CUARTEL NORTEAMERICANO
DESPUES DEL ATAQUE**

El Grupo GITFA, como grupo especial urbano contraterrorista justificó su creación a partir de lamentables hechos ocurridos a mediados de los años 80, cuando el Ecuador experimentó una serie de actos de terrorismo como: secuestros, asaltos a entidades financieras, extorsiones a ciudadanos nacionales y extranjeros etc.

El terrorismo es un mal que aqueja la humanidad desde hace mucho tiempo, casos como el atentado contra las embajadas de USA, en Kenia y Tanzania en 1998; el primer atentado terrorista a las torres gemelas en Nueva York en 1993, el peor atentado terrorista de todos los tiempos acaecido el 11 de septiembre del 2001 y el ataque a los trenes de Madrid en marzo del 2004, nos pone frente a un enemigo asimétrico, invisible, poderoso, con una convicción de sus actos, que tiene como fin las vidas humanas sin respetar sexo, credo, edad, nacionalidad.

La lucha contraterrorista exige la presencia permanente de hombres entrenados para neutralizar e impedir los posibles asaltos, secuestros o atentados dentro de las ciudades.





A inicios de 1989, el Sr. Comandante General de la Fuerza Aérea, Coronel Mario Naranjo dispone la conformación de una unidad especializada, que con características sobresalientes, garantizara ese propósito. Es así que, entre los meses de agosto y septiembre del mismo año, elementos de Fuerzas Especiales de la FAE se sometieron a un entrenamiento dirigido por un destacamento contrterrorista de Fuerzas Especiales del Ejército de los Estados Unidos.

Todo el entrenamiento se desarrolló en las instalaciones de la Escuela de Infantería Aérea, acantonada en Guayaquil, que sin duda, al entregar parte de sus mejores soldados, proporcionó el espíritu militar y la convicción profesional, que son elementos insustituibles en la formación militar.

El Grupo de Intervención Táctica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana inicia sus operaciones el 28 de Septiembre de 1989. Actualmente, cuenta con personal debidamente capacitado y entrenado para este tipo de misiones.

MISION



Dentro de su misión principal, el Grupo de Intervención Táctica de la Fuerza Aérea conducirá y ejecutará operaciones de contrterrorismo aplicando tácticas y técnicas de alto riesgo en despeje de aeronaves,

combate cercano y seguridad de personas muy importantes (PMI), con la finalidad de contrarrestar actos terroristas contra el personal, aeronaves, instalaciones y recursos de prioridad de la Fuerza Aérea.

ENTRENAMIENTO, SELECCIÓN Y CAPACITACION

Un GITFA es un elemento preparado para combate cercano, capaz de llegar a su blanco en menos tiempo del que tiene dispuesto, captura y elimina al terrorista o delincuente sin que este se percate de lo sucedido, llega con el sigilo de un fantasma y sale cumpliendo su misión, precautelando la integridad física de los rehenes.

Para ser un GITFA hay que cumplir requisitos exigentes, ya que cada miembro de este grupo especial debe tener características mas allá que las de un soldado preparado para la guerra abierta.



Como requisitos para ser un GITFA, este debe ser poseedor de un excelente estado físico, ser paracaidista en sus diferentes especialidades, infante aéreo, curso de seguridad de bases aéreas, comando y contraguerrillas. Además se debe tener preparación en andinismo, hombres rana, francotirador, guía de canes, explosivos, rescate de combate, etc.

SELECCIÓN DEL PERSONAL

El personal debe conformarse exclusivamente por personal de Infantería Aérea poseedores de un nivel mínimo de destrezas técnicas y psicológicas, esto constituye la base a partir de la cual es posible desarrollar los conocimientos y habilidades de un GITFA.

ADIESTRAMIENTO

El adiestramiento del GITFA debe ser fuerte y realista. Coloca al individuo en un ambiente similar al de combate, capaz de eliminar persuadir y controlar a un elemento terrorista sin perder la integridad como persona, este personal está capacitado para combatir en cualquier tipo de terreno, tiempo, lugar y bajo condiciones de presión psicológica.

PREPARACION PARA EL GITFA

El curso de GITFA tiene una duración de cuatro meses con un promedio de doce horas de instrucción táctica y el estudio de materias complementarias orientadas a su correcta e integral preparación.

Periodo básico (4 semanas)

- * Entrenamiento físico militar
- * Defensa militar
- * Defensa personal
- * Técnicas de natación y buceo
- * Operaciones aerotransportadas y terrestres
- * Alta montaña
- * Explosivos
- * Comunicaciones
- * Primeros auxilios
- * Navegación terrestre
- * Inteligencia

Periodo táctico (8 semanas)

- * Blancos lineales (despeje de aeronaves)
- * Liberación de rehenes (combate cercano)
- * Ejecución de dispositivos de escolta y protección de personas muy importantes (PMI)
- * Prestación de medidas de seguridad en domicilios de personas muy importantes.
- * Rescate de combate.

IMPRESIONES DE UN GITFA

Este grupo se diferencia de los demás grupos especiales, porque estamos preparados para combatir en cualquier tipo de terreno, tiempo, lugar y bajo condiciones de presión psicológica.

“Estamos conformados por personal exclusivo de Infantería Aérea poseedores de un alto nivel de destreza técnica y psicológica, esto constituye la base a partir de la cual es posible desarrollar los conocimientos y habilidades de un contrterrorista”. **Mayo. Carlos Icaza, Comandante GITFA.**

“El ser un GITFA es parte importante en nuestra profesión arriesgar nuestras vidas por salvaguardar las de nuestros semejantes es prioridad y así como también mantener la seguridad de nuestras instalaciones.” **Sgos. Milton Váscquez, GITFA.**

Nuestro país se encuentra a la vanguardia a nivel sudamericano en la lucha antiterrorismo, los GITFAS son un grupo de hombres valientes que merecen nuestro respeto, ellos están prestos a ofrendar sus vidas por las nuestras en caso de requerirlo, siempre atentos a nuestro llamado, haciendo honor a su lema:

“Lo posible está hecho
Lo imposible lo haremos
Con sorpresa, rapidez y precisión
En toda circunstancia tiempo y lugar
Ante cualquier amenaza terrorista.

GITFA ECUADOR....”

Perfiles



Sr. Comandante General

Brigadier General Edmundo Baquero M.

VOCACIÓN DE LÍDER

El Señor Brigadier General Edmundo Marcelo Baquero Madera, nació en Quito el 15 de mayo de 1952, sus estudios primarios los realizó en la escuela Eugenio Espejo y los secundarios en el colegio Sebastian de Benalcázar.

Casado con la señora Silvia Caridad Guerra. Tiene tres hijos: Rafael, Silvia y Andrés.

Inicia su carrera militar aeronáutica el 1 de febrero de 1971, egresando de la Escuela Superior Militar de Aviación "Cosme Rennella B." el 27 de octubre de 1974, pertenece a la vigésima quinta promoción de oficiales de la Fuerza Aérea y durante su carrera militar ha desempeñado en forma destacada importantes funciones en los repartos operativos y en los escalones superiores del mando como:

- * Piloto de combate desde subteniente a mayor.
- * Comandante del escuadrón de vuelo en la ESMA.
- * Comandante de los grupos de combate: 231-Manta y 211-Taura.
- * Subdirector de la Academia de Guerra Aérea.
- * Jefe del Estado Mayor del Comando de la Defensa Aérea
- * Comandante del Ala de Combate Nro. 21-Taura.
- * Subdirector de Operaciones de la Fuerza Aérea.
- * Agregado Aéreo en Colombia.
- * Director General de Aviación Civil (interino).
- * Director de Planificación de la Fuerza Aérea.
- * Inspector General de la Fuerza Aérea.
- * Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.
- * Comandante General de la Fuerza Aérea (a partir del 22-abr-2005).





Realizó diversos cursos de pilotaje y adiestramiento en Estados Unidos, Francia, Israel, curso de operaciones aéreas especiales en Panamá y gerencia de aviación civil en Cuba. Básico, Avanzado, Comando y Estado Mayor en la Academia de Guerra Aérea. Comando y Estado Mayor Conjunto en el Instituto Nacional de Guerra.

DISTINCIONES Y CONDECORACIONES

- * Fuerzas Armadas de 3ra., 2da. Y 1ra. Clase
- * Cóndor de los Andes en el grado de "Caballero"
- * Abdón Calderón de 1ra. Clase
- * Academia de Guerra
- * Medalla Diosa Minerva
- * Cruz de Honor Militar
- * Estado Mayor Conjunto
- * Cóndor de los Andes en el grado de "Comendador"
- * Gran Cruz de Honor Militar
- * Gran Collar de Honor al Mérito Militar

Una vez en el despacho del Sr. Comandante General, lo vemos llegar sonriente, saludando con todos sus colaboradores, siempre con una respuesta oportuna para cada situación. Un hombre muy concentrado, alegre y profundamente orgulloso de vestir el uniforme de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

¿QUÉ LE MOTIVÓ A UNIRSE A LA FAE?

Tenía una fuerte presión familiar para ingresar al Ejército, normalmente los jóvenes son rebeldes por naturaleza y de pronto la afición a un avión y al helicóptero en esa época, me llamaba mucho la atención,

eso y mi vocación de servicio al país me llevaron a ingresar a la FAE.

¿CUÁL FUE LA FASE MÁS DIFÍCIL DE SU CARRERA MILITAR?

Permanentemente hemos trabajado en estado de alerta, pero creo que sin duda, la más difi-

cil experiencia fue la del año 1995. Un piloto de combate siempre quiere estar en el aire, pero en ese año me tocó representar de la Fuerza Aérea en Patuca, como asesor aéreo del Jefe de Teatro de Operaciones.

¿CUÁL ES EL SECRETO DE UNA CARRERA MILITAR EXITOSA?

No hay una receta única, cada persona tiene su percepción de la vida, pero yo diría que cuando uno tiene principios y se es fiel a esos principios, el resto viene por añadidura, además se requiere sobre todo persistencia.

¿CUÁN IMPORTANTE HA SIDO SU FAMILIA DURANTE SU CARRERA MILITAR?

Siempre en la vida de un hombre, la familia es importante. Creo que si no hay un apoyo familiar el hombre no está tranquilo en su trabajo. En relación a la dignidad de Comandante General, me supongo que mis hijos se sienten orgullosos y satisfechos, pero yo me siento más orgulloso de ellos como hijos.

¿CÓMO LOGRAR QUE NUESTROS HIJOS TENGAN UN FUTURO MEJOR?

Yo creo que el más importante anhelo que tengo de ellos, es que cumplan sus sueños, mantener los valores, mantener los principios, que traten de dar lo mejor de sí y siempre a mis hijos les he inculcado un lema: No es importante que se es, sino como se llega a ser. Le decía a mi hijo que si hay que ser zapatero, hay que tratar de ser el mejor.

LUEGO DE UNA DÉCADA DE LA GESTA DEL CENEP ¿ES POSIBLE SEGUIR FORJANDO HÉROES EN NUESTRAS FILAS?

En la Fuerza Aérea existen 7000 héroes; un héroe se forja en el momento, no es planificado y estamos en capacidad de llegado el momento, de ser héroes.

¿CUAL ES SU MENSAJE DE OPTIMISMO y DE TRABAJO?

El deseo de que juntos trabajemos denodadamente para el engrandecimiento de la institución y lograr que la Fuerza Aérea, como siempre, sea el valuarte de la defensa nacional. Les exhorto a poner el mejor esfuerzo para poder cumplir las metas y objetivos institucionales, a fin de proyectar una **Fuerza Aérea respetada y aceptada por la sociedad ecuatoriana.**



Autoridades de la FAE

NUEVOS CARGOS MILITARES EN LA FUERZA AEREA ECUATORIANA

Con la designación del señor Brigadier General, Edmundo Baquero Madera, como Comandante General de la FAE, varios señores oficiales asumieron los nuevos cargos al interior de la Institución.

Esta reasignación de funciones de varias autoridades militares, tiene como inició en la Comandancia General de la FAE, Jefaturas, Grandes Comandos, Repartos Militares y Directorias de la Institución, las mismas quedan estructuradas de la siguiente manera:

BRIG. BAQUERO MADERA EDMUNDO
BRIG. MORENO ARTIEDA JORGE
BRIG. ANDRADE LARA HUMBERTO
BRIG. PEREZ GAYBOR BLADIMIR
BRIG. CAMACHO PAUTA HECTOR
BRIG. JARRIN DURANGO RODRIGO
BRIG. GABELA BUENO JORGE
CRNL. ARTURO ALVAREZ CHAVEZ
CRNL. BOHÓRQUEZ FLORES RODRIGO
CRNL. BARREIRO MUÑOZ LEONARDO
CRNL. VALENCIA CARDENAS JORGE
CRNL. ZAVALA KAROLYS PATRICIO
CRNL. MALDONADO MARTINEZ FERNANDO
CRNL. NARVÁEZ PIEDRA JAIME
CRNL. MAYA LARA FABIAN
CRNL. PEÑAFIEL FAVIO
CRNL. MOREIRA PAREDES RAMIRO
CRNL. VARGAS DAVILA CELSO
CRNL. MEJIA SALINAS JORGE
CRNL. MALDONADO ARTEAGA LUIS
CRNL. ORELLANA CARRERA WILLIAM
CRNL. RAMOS PAZMIÑO CESAR
CRNL. MERIZALDE PAVON CESAR
CRNL. PALACIOS ECHEVERRIA FABIAN
CRNL. TOBAR SÁNCHEZ RAUL
CRNL. MATEUS CARDENAS LUIS
CRNL. JACOME FRAGA OSCAR
CRNL. CLAVIJO RODRÍGUEZ MANUEL
CRNL. CASTRO GUERRERO NELSON
CRNL. ENRIQUEZ GOMEZ LEONIDAS
CRNL. GARCIA DOMÍNGUEZ ZANONI
TCRN. REA FAJARDO SEGUNDO
TCRN. COBOS CARRERA JOSE
TCRN. SANTAMARIA ZAVALA FAUSTO
TCRN. CALERO ZUMBA HERNÁN
TCRN. LUNA EDWIN
TCRN. ALMEIDA VILLAVICENCIO JAIME
TCRN. ESPINEL GEOVANNY
CPTN. BASTIDAS GUERRA DIEGO
CRNL. (r) CABEZAS QUIROZ JORGE
CRNL. (r) FAINI MELCHIADE JUAN

COMANDANTE GENERAL DE LA FAE.
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FAE
DIRECTOR DE OPERACIONES DE LA FAE.
INSPECTOR GENERAL DE LA FAE.
COMANDANTE DEL COMAC
DIRECTOR DEL ISSFA.
DIRECTOR DE MATERIALES DE LA FAE.
DIRECTOR DEL HOSPITAL MILITAR (HG-1)
COMANDANTE DEL COMDA.
COMANDANTE DEL COTRAN.
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN DE LA FAE.
DIRECTOR INTELIGENCIA DE LA FAE.
DIRECTOR DE RECURSOS HUMANOS DE LA FAE.
DIRECTOR DE EDUCACIÓN DE LA FAE.
DIRECTOR DEL DITELGE
DIRECTOR DE LA DIRSAT.
SECRETARIO GENERAL FUERZA AEREA
DIRECTOR DE COMUNICACIONES INT. DE LA FAE
DIRECTOR DE BIENESTAR SOCIAL DE LA FAE.
DIRECTOR DE SANIDAD DE LA FAE.
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE TAME
COMANDANTE ALA DE COMBATE No. 21
DIRECTOR ACADEMIA DE GUERRA AEREA
COMANDANTE ALA DE COMBATE No. 22
DIRECTOR DE LA E.S.M.A.
COMANDANTE DEL ALA No. 12.
COMANDANTE DEL ALA No. 11
DIRECTOR DEL ITSA (Int.)
COMANDANTE DEL CALCUG.
COMANDANTE ALA DE COMBATE No. 23
DIRECTOR DE COMUNICACIÓN SOCIAL DE LA FAE
DIRECTOR DE FINANZAS DE LA FAE (Int.)
COMANDANTE DEL COS-1.
COMANDANTE DEL ALA No. 31
COMANDANTE DEL COS-3
COMANDANTE DEL COS-2.
DIRECTOR DE LA E.I.A.
OFI. AYUD. SR. CMDTE. GRAL. DE LA FAE.
JEFE DPTO. RELACIONES PUBLICAS DE LA FAE.
PRESIDENTE EJECUTIVO DE T.A.M.E.
DIRECTOR DE LA D.I.A.F.

LA FUERZA AÉREA EN EL SIGLO XXI



En los inicios del siglo XXI, cuando la humanidad sufre profundos cambios en todos los órdenes, las instituciones tienen que modificar su visión para adecuarlos a dichos cambios. Las Fuerzas Armadas como pilares fundamentales de los Estados modernos, también entran en esta dinámica. En el mundo de hoy, caracterizado por un complejo entramado social en el interior de los Estados y en las relaciones internacionales, en el que sobresale: la intensidad de intercambios comerciales y financieros, los desplazamientos de grandes masas humanas, la globalización de la cultura y la educación; ha modificado la visión geopolítica y ha propiciado la aparición de nuevos conceptos, y nuevas instituciones, no sólo políticas, sino también comerciales, industriales, culturales y sociales, que participan en el engranaje internacional.

La Fuerza Aérea debe ser el enlace que permita lograr de manera total y definitiva la integración de su territorio y los habitantes de sus regiones naturales, venciendo la difícil geografía andina. Y no sólo eso, sino que el personal de la Fuerza Aérea estará al servicio del desarrollo social de todos los ecuatorianos, especialmente de aquellos que viven en los lugares más apartados de la patria y cuyo contacto con el Estado, precisamente, se realiza a través de los diferentes programas de acción cívica que ejecuta la Fuerza Aérea.

Si la misión constitucional de las Fuerzas Armadas, y por ende, de la Fuerza Aérea, es la defensa de la soberanía e integridad de territorial y la de garantizar la paz y estabilidad ciudadanas, entonces se comprende que la Fuerza Aérea debe ser parte de la lucha de la nación contra factores que

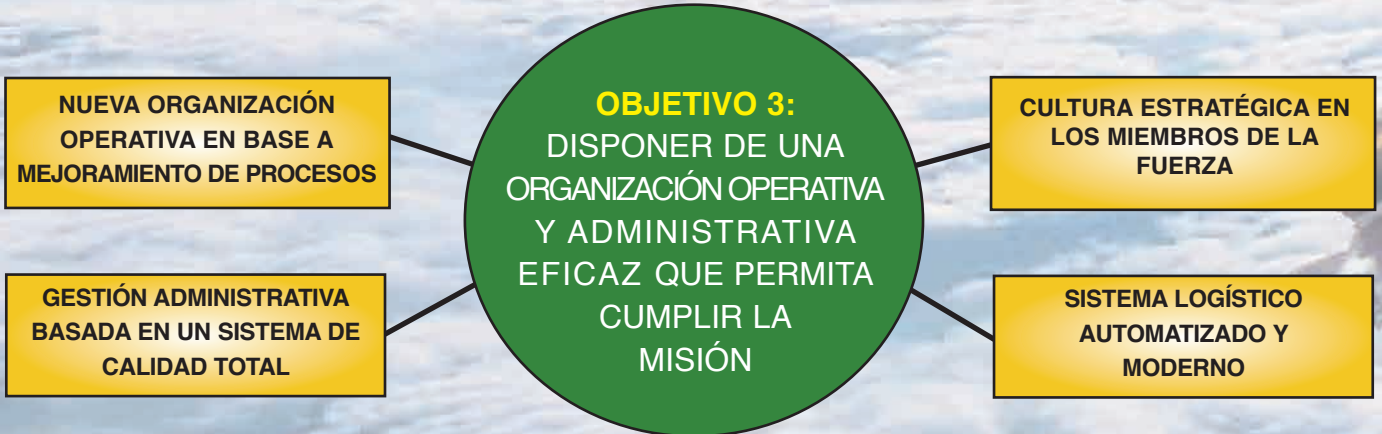
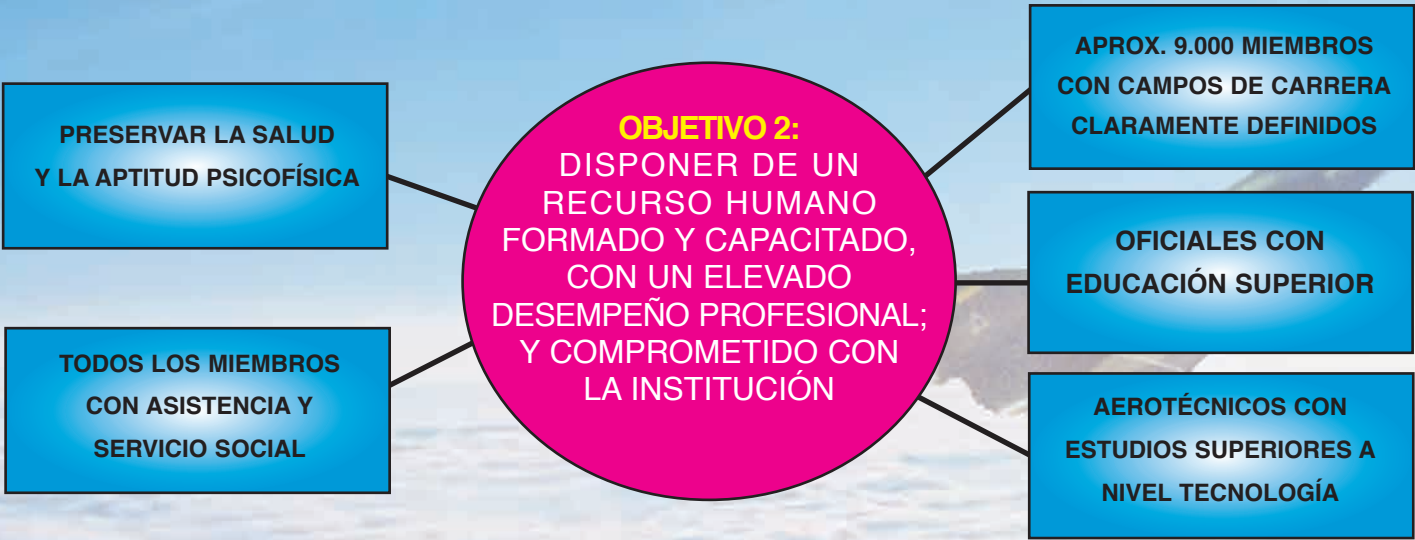
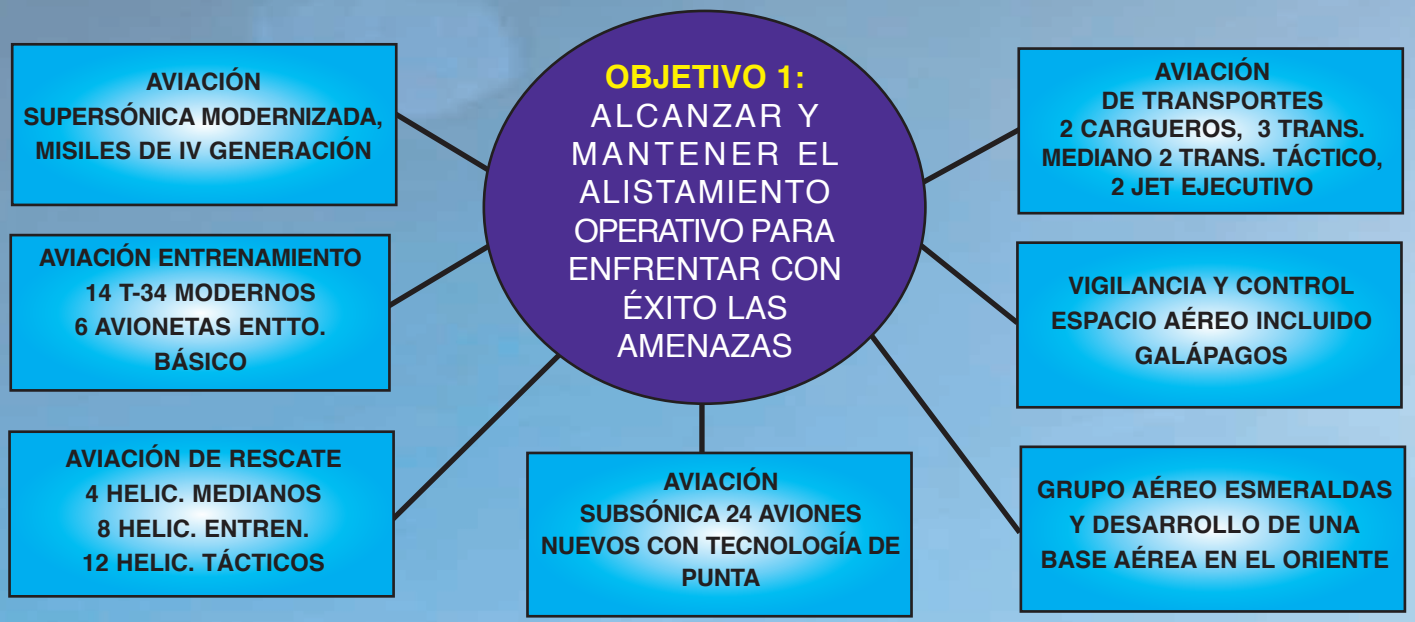
provoquen inestabilidad y pueden convertirse en amenazas contra la sobrevivencia del Estado. Esos factores, en el mundo moderno, están identificados como el terrorismo, el tráfico ilícito de estupefacientes, pero también la pobreza, el deterioro del medio ambiente, las potenciales destrucciones de los recursos naturales o su desaparición. La lucha contra estos factores es una obligación de todos los componentes de un Estado y por supuesto, de la Fuerza Aérea, cumpliendo las misiones que le sean encomendadas por el gobierno nacional, bajo una Planificación Estratégica.

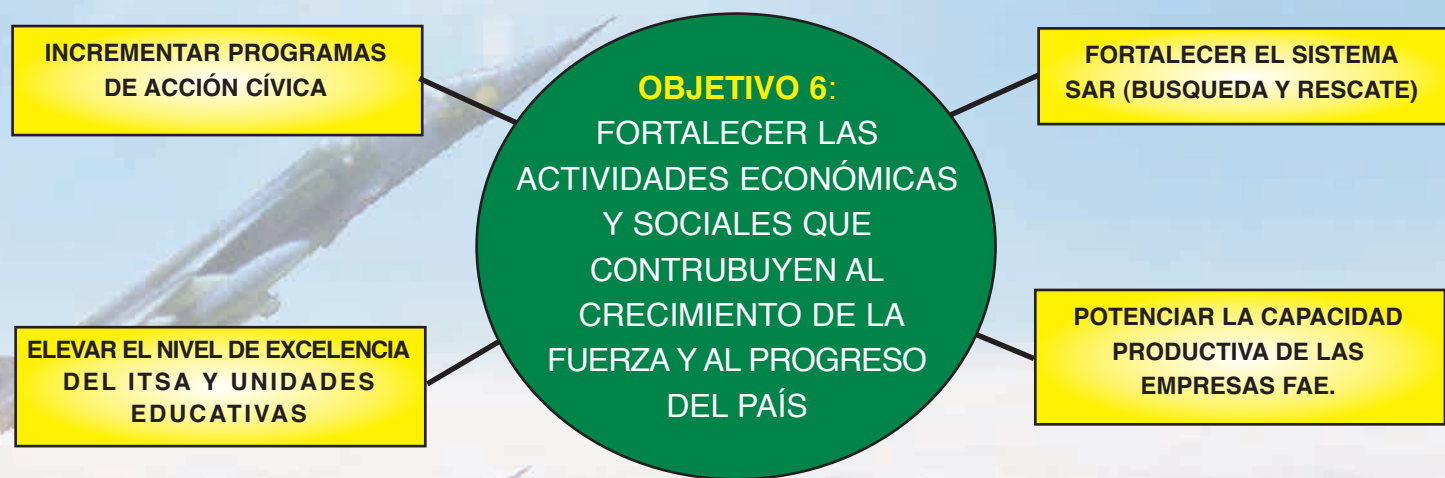
La Fuerza Aérea Ecuatoriana viene trabajando en el campo del mantenimiento de aeronaves. La Dirección de Industria Aeronáutica (DIAF) es reconocida en Sudamérica como uno de los centros de mantenimiento de naves comerciales y de combate, más aptos y capaces de la región para chequeos y trabajos de mantenimiento. Y además evita la salida de divisas al exterior.

La FAE está consciente de que el desarrollo científico y tecnológico está basado en un personal altamente calificado y comprometido; por eso, la labor de la Fuerza Aérea está encaminada a obtener un recurso humano altamente motivado y capacitado que norme su vida en la práctica constante de los valores del estudio, del sacrificio y del amor a la patria para lograr el tan ansiado desarrollo.

Los cambios que durante los últimos años se han venido produciendo acorde a la realidad política y social del país, llevaron al que Alto Mando Institucional definiera una visión de desarrollo estratégico a corto mediano y largo plazo, buscando desarrollar una Fuerza Aérea eficiente, sustentable y completa, capacitada para producir una efectiva disuasión, pero también aportando significativamente al desarrollo, a la integración y a la unidad nacional, sintetizado en un Plan Estratégico para la Fuerza Aérea del 2002 al 2007. En los cuales se fijaron los siguientes objetivos estratégicos y proyectos institucionales:

OBJETIVOS ESTRATEGICOS DE LA FAE AL 2008





RELATO DE UNA EYECCION

Era un día que recurría muy normal, nos encontrábamos dispuestos ha celebrar las fiestas de aniversario de creación de nuestra noble Institución, de la manera como solo los pilotos de combate la podemos agasajar, con un vuelo de formación en la Ceremonia Militar, que realizaba en esta ocasión el Comando Aéreo de Combate.



Me encontraba como número 5 del bloque, siendo las 16:45 horas despegamos desde la Base Aérea con el avión cargado de combustible previendo que estaríamos más de una hora en vuelo.

En los chequeos normales del avión y motor antes y durante el despegue no se presentó ninguna novedad o discrepancia. Nos reunimos con toda la escuadrilla en el punto de órbita, en espera del ¡TOP! a 5 minutos (tiempo para inicio de la pasada) a una altura de 1.500 pies con 350 Kt.(Nudos), de velocidad.

Cerca de la 17:00 horas, el control nos indica que la ceremonia estaba próxima a iniciar, para lo cual el líder de la escuadrilla dispuso que ingresáramos a formación cerrada; inicié la aceleración del avión manteniendo 91% de potencia. Cuando estábamos virando por la derecha teníamos unos 380 Kt. repentinamente escuche un fuerte ruido extraño en la parte posterior del avión acompañado de una ligera vibración.

Mi primera acción fue regresar a ver los instrumentos del motor y note que había falla en el motor, inmediatamente notifiqué al líder de esta novedad y saque las alas orientando el avión hacia la pista. Para esto, el sublíder notificaba que abandonaba la formación y que proseguía a darme soporte mutuo.



Nuevamente baje la mirada a los instrumentos del motor para analizar correctamente la falla y vi que las RPM (revoluciones por minuto) del motor estaba en un 70% aproximadamente y que la temperatura se encontraba sobre los límites máximos.

Como la pérdida de potencia y las RPM en ese régimen era severa, procedí automáticamente a colocar máxima potencia del motor, e iniciamos a ganar velocidad, le indicaba al piloto de la cabina posterior que falló el motor y ya tenía la pista a la vista a unas 5 millas al costado izquierdo de nuestra posición.

Pasarían unos 10 a 15 segundos cuando volvió a aparecer el estruendo y la post combustión se apagó. Inmediatamente por la falta de empuje procedí a eyectar por emergencia los tanques de combustible.

Eyección



Chequeando los instrumentos del motor estos se encontraban con falla, retardé el acelerador para ver que sucedía...

Para esto el avión seguía perdiendo velocidad y altura. Luego de pocos segundos el motor reaccionó por si solo y se aceleró a 100% pero 3 segundos después volvió a producirse el estruendo y las RPM cayeron nuevamente. Le indiqué al piloto de la cabina posterior que ya no había nada más que hacer y que se preparará para la eyección. Divisé el área hacia donde iba a caer el avión y que no existiera al frente ningún poblado o casa.

Teníamos en ese momento 700 pies de altura y 230 Kt., coloque alas rectas establece el avión nariz completamente hacia arriba y esperé la velocidad recomendada de eyección,



cuando teníamos 200 Kt. indique por la radio y al Piloto de la cabina posterior ¡EYECCIÓN, EYECCIÓN, EYECCIÓN!, simultáneamente colocaba mi cuerpo en posición correcta para la eyección y halaba de la manija de eyección.



Empecé a escuchar unas explosiones, eran los cartuchos pirotécnicos del asiento, vi como la cabina del avión se quedaba bajo mis pies y yo con todo asiento, nos dábamos un mortal hacia atrás en el aire, inmediatamente sentí un fuerte tirón mientras la sombra del asiento pasaba por mi izquierda. Levanté la mirada y la cúpula del paracaídas estaba abierta, habían pasado 1,5 segundos y ya estaba a salvo.

Enseguida se me vino la preocupación de cómo estaba mi compañero, regresé a mirar a la derecha y que alegría sentí, estaba él cayendo en su paracaídas, me quite la máscara de oxígeno y le pregunte que como se encontraba, con su pulgar extendido me daba el OK. Quise ver que pasaba con el avión pero solo logré mirar que a mi izquierda a unos 500 mts. se levantaba una gran bola de fuego.

Para esto ya sentía una molestia en el dedo índice de la mano derecha, a través del guante se notaba una deformación. Todo seguía ocurriendo rápidamente habían transcurrido tan solo 1 min. 30 seg. desde el inicio de la emergencia. Ahora la tierra se aproximaba rápidamente, estaba cayendo sobre unos cañaverales, junte la piernas y rodilla preparándome para el contacto a tierra.

Cuando topé tierra no pude hacer la rodada, caí en medio de dos surcos y sentí un fuerte dolor en la columna, me quedé recostado esperando que cese el dolor, mientras me acomodaba el dedo en su posición.



La ayuda no tardó en llegar, pobladores de una hacienda cercana llegaron a auxiliarnos, les pregunté como estaba el otro piloto y me manifestaron que se encontraba muy bien. El dolor en la mano fue mayor y ni siquiera pude encontrar la pila del radio de emergencia para notificar nuestra posición. Mientras escuchaba el otro avión que sobrevolaba encima del lugar, sabía que la ayuda pronto llegaría.

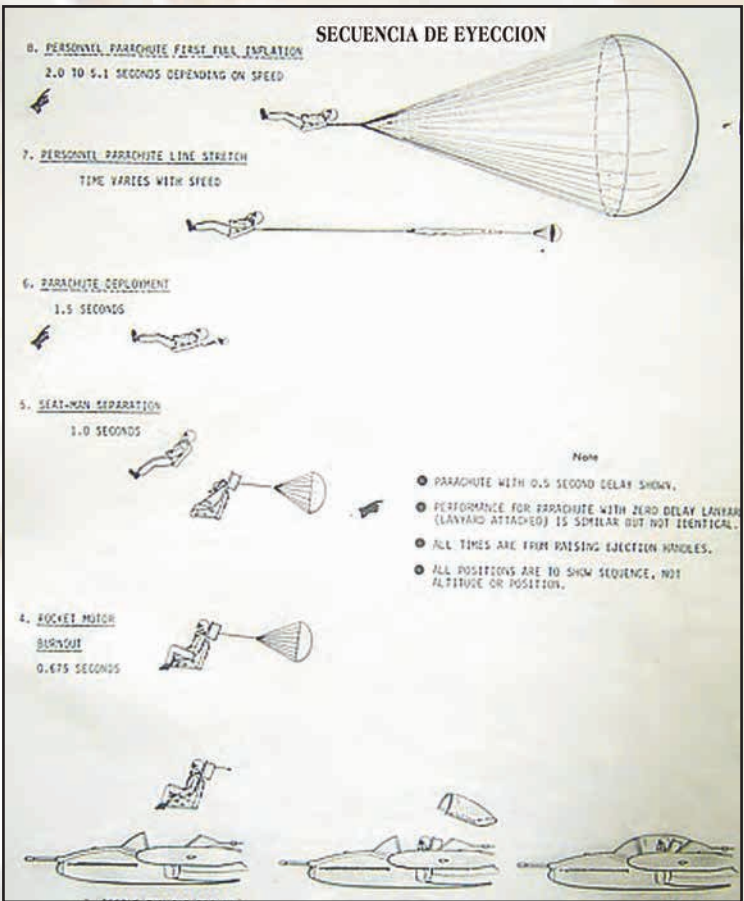
Estas personas muy amables nos ayudaron a reunirnos en un lugar despejado. Pasarían aproximadamente unos 15 minutos, cuando ya divisamos un helicóptero, en este equipo fuimos trasladados al hospital para recibir ayuda médica.



Gracias a Dios solo habíamos sufrido pequeñas lesiones, el otro piloto tuvo un problema de tendón en la pierna; yo el golpe en la columna y la fractura del dedo índice, por lo que tuvieron que operarme.



No quisiera terminar mi relato, sin antes expresar un profundo agradecimiento a mi esposa, hijos, padres, hermanas, suegros y a toda mi familia por el amor, preocupación y ayuda que me brindaron. También para mi, es digno destacar el apoyo y respaldo incondicional que en esos momentos recibí de mis compañeros y camaradas de la Fuerza Aérea y de toda mi promoción, que a través de una llamada o visita supieron expresar sus más nobles sentimientos de amistad, estima y respaldo para mi familia y para mí, en esos momentos tan difíciles que nos tocó vivir.



RESEÑA HISTORICA DE SU CREACION

Tras el enfrentamiento bélico de 1981 y en virtud de la permanente violación de nuestro espacio aéreo, el mando militar dio los primeros pasos para conformar el primer dispositivo de alarma temprana, mediante la adquisición de un radar de vigilancia aérea de largo alcance.

Luego de la adquisición del radar AR-3D (Radar Aéreo Tridimensional), el cual llegó al país en enero de 1982 y con esto el gran reto de conformar el sistema de Defensa Aérea del Ecuador.

Mientras se implementaba la Defensa Aérea en el país, un contingente humano de personal de mantenimiento y operadores de sistema radar, se encontraba sujeto a un entrenamiento intensivo a fin de conducir los destinos del naciente nuevo reparto de la Fuerza Aérea, el que se denominaría "Centro de Operaciones Sectorial No. 1", cuyo inicio fue en la Base Aérea de Taura, y que luego fue emplazado en el cerro Tauritas, donde se iniciaron las operaciones el 12 de julio de 1984.

En junio de 1985 y a fin de incrementar el dispositivo de alarma temprana, llega al Ecuador el radar AR-15-M. En 1988 se adquiere el segundo radar AR-3D a fin de completar el dispositivo de Defensa Aérea, el que se emplazó en la región oriental. Actualmente constituye el COS-1.

Para el año de 1995, llega al país un nuevo radar, con lo que se establece la vigilancia aérea en la región oriental.

En Septiembre de 1996 se movilizó uno de los radares, obedeciendo al despliegue de la Defensa Aérea, se conforma la estación Gavilán, dando lugar al nacimiento de un nuevo reparto operativo de la Defensa Aérea. En 1997 llegan al país dos nuevos radares con el fin de incrementar el poder operativo de la Defensa Aérea.

Durante el Conflicto del Cenepa en 1995, la Defensa Aerea, escribió una página de gloria en su historia al conducir las operaciones aéreas de interceptación que culminaron con el derribo de 3 aeronaves enemigas (2 Sukhoi 22 y 1 A-37-B).

En la actualidad la FAE, inició la construcción de la infraestructura para la instalación de un Radar en el sector de Esmeraldas, a fin de mantener el control del espacio aéreo en ese sector de responsabilidad.



A CUALQUIER HORA, EN CUALQUIER LUGAR...

COMANDO AEREO DE TRANSPORTES



La Fuerza Aérea Ecuatoriana, el 12 de Julio de 1977 recibió su primer C-130 H al que se lo denominó FAE 743, al siguiente mes arriba al Ecuador el segundo C-130 de similares características de matrícula FAE 748. En Abril de 1979 surca el cielo patrio el tercer C-130 de matrícula FAE 812. En el año de 1981 se adquirió un Hércules versión L100-30, el FAE 893 y desde que llegó a nuestro país empezó a ser utilizado ampliamente en beneficio de desarrollo nacional.



Actualmente, toda la flota de aviones C-130 sigue siendo utilizada en labores humanitarias y de asistencia logística para las poblaciones de todos los rincones de nuestro país y actividades propias inherentes a la FAE y FF.AA.

El Hércules provee transportación rápida de personal, entrega de carga logística y lanzamiento de paracaidistas. La FAE lo usa para transporte táctico de tropas de hasta 92 pax, 64 paracaidistas armados y equipados, 74 literas en versión ambulancia aérea. El avión puede aterrizar y despegar en pistas cortas, de altura y de altas temperaturas.

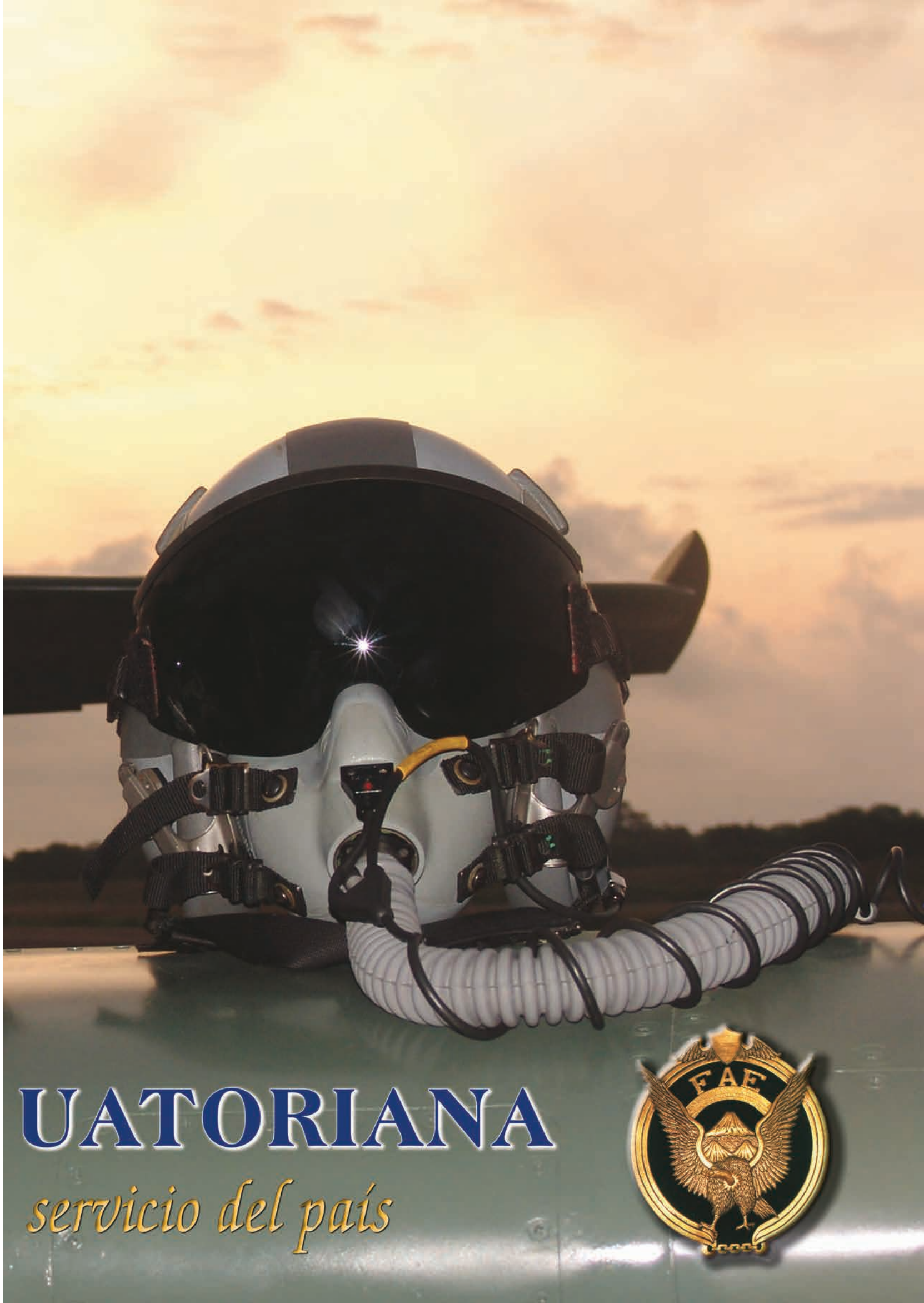
Durante la última confrontación bélica del año de 1995 en el Alto Cenepa, los Hércules fueron utilizados para transportar suministros y material bélico a los distintos destacamentos ecuatorianos.





FUERZA AEREA EC

Centinelas del aire al



UATORIANA

servicio del país





Aviació



En cumplimiento a la orden de vuelo del 10 de febrero de 1995, a partir de las 12h30 la Escuadrilla “Conejos” entró en emergencia, con la siguiente tripulación: Mayor Raúl Banderas (Líder) y Capt. Carlos Uscategui (No. 2)

A las 12h47 recibimos la orden e inmediatamente arrancamos los aviones, tomamos pista y a las 12h49 estábamos ya en el aire. Aceleramos a 450 nudos y luego de un minuto de vuelo cambiamos a frecuencia asignada a la Defensa Aérea, viramos al rumbo 140 e iniciamos el ascenso a 30.000 pies. La Defensa Aérea nos indicó la presencia de blancos a 170 millas de nuestra posición con el rumbo 175.

Descendimos un poco con 0.95 mach (velocidad del sonido), a la vez que hicimos contacto con la escuadrilla Kfir. A unas 4 millas de distancia, escuche el pito de un misil, indicativo de que estaba enganchado por un avión de combate enemigo. Cuando nos encontrábamos a unas 2 millas de distancia de los blancos, indique esto a mi No. 2 y procedí a emitir CME (Contramedidas electrónicas) con lo que se desenganchó la amenaza.

En ese momento identifiqué a dos BOOGEYS – tenían grandes tanques de combustible bajo las alas. Subiendo un poco pude ver claramente la nariz cortada de los SU-22 y procedí a lanzar el primer misil desde una distancia de 1 a 1,5 millas. El misil impactó directamente en el avión de la derecha que volaba ligeramente retrasado en relación del otro, en una especie de hilera de combate un poco abierta con una separación de unos 800 metros. Salí hacia la derecha y mi No. 2 ingresó contra el avión de la izquierda al que le disparó un misil, impactándole directamente.

n de Combate

10 Años de PAZ



Aproximadamente 4 minutos antes de llegar, recibimos la orden de descender a 20.000 pies, interceptar y derribar cualquier aeronave enemiga. Iniciamos la interceptación en el rumbo 145 y luego viramos al 170. Al establecer el rumbo 140 al SW de Gualaquiza, observé 2 ecos (dos aviones enemigos) en mi radar a unas 15 millas con rumbo 100 y 2.000 pies abajo, notifiqué a mi compañero quien se abrió a formación de batalla. Traté de hacer una interceptación de 180°, pero los ecos del radar se desengancharon. Entonces, tome la decisión de dirigirnos hacia Tiwinza insertando las coordenadas de dicho punto en el GPS. En el rumbo 060 a unas 10 millas de Tiwitza, avisté dos aviones a las 11 de nuestra posición a unas 6 o 7 millas de distancia, notifiqué a mi No. 2 y di la orden de conectar la post-combustión, además le confirme la posición de los BOOGEYS (aviones enemigos).





Los dos SUKHOI continuaron volando pero echando humo por sus toberas, por lo que supongo, iban sumamente averiados. No obstante, una vez que mi No. 2 salió de su primer disparo, yo volví a ingresar contra el avión de la derecha, que se encontraba banqueando hacia ese lado en un ligero ascenso. Disparé un segundo misil que por la curva de persecución que describió, parecía inicialmente que no iba a dar en el blanco, pero finalmente hizo un impacto directo, produciendo una gran explosión. Inmediatamente salí hacia la derecha con el propósito de abandonar la zona, al tiempo que mi No. 2 a su vez ingresaba nuevamente contra el avión de la izquierda al que le disparó un segundo misil que dio en el blanco, e hizo una explosión igual al primero.

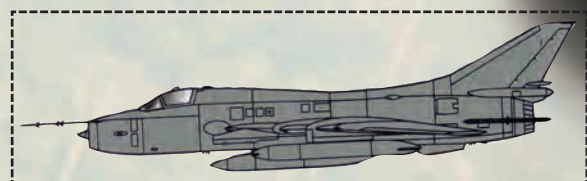
Por la amenaza que persistía en mi Radar Warning, ordené a mi No. 2 salir inmediatamente lanzado chaff y en picada con 0.95 mach, descendiendo hasta volar rasante por la copa de los árboles con rumbo Norte, el Capitán Uscategui, me informaba en esos momentos que, del avión que yo impacté se había eyectado su piloto, no así el otro que

sumamente averiado siguió volando con rumbo sur.

Una vez que perdimos a la amenaza volvimos a ascender a 20.000 pies para retornar a nuestra Base; ya en tierra, nos enteramos que los aviones Kfir habían derribado a un A-37B y luego por la prensa supimos que los dos SUKHOI nunca regresaron a su Base.

Luego de esta misión, todos los aviones y pilotos fuimos puesto en Alerta 2, en previsión de una represalia que nunca existió; mas bien luego del 10 de febrero de 1995 la Fuerza Aérea Peruana suspendió sus operaciones aéreas de bombardeo y reconocimiento en el Alto Cenepa, solo se dedicaron a buscar a sus tripulaciones abatidas.

Con este duro y certero golpe a la aviación enemiga, la FAE cumplió con su misión



Sukhoi Su-22 derribado





“CONSEGUIR LA SUPERIORIDAD AEREA LOCAL EN LA ZONA DEL ALTO CENEPÁ”

La historia sabrá juzgar y reconocer el valor y la importancia de mantener una Fuerza Aérea pequeña, pero profesional, capaz de mantener la soberanía de nuestro espacio aéreo; aunque se haya firmado la paz con nuestro vecino país, no

deberíamos jamás olvidarnos del 10 de febrero de 1995, cuando la FAE cumplió con la patria porque estaba preparada para ello, y así debería estar en los actuales momentos y por siempre.



1er Concurso Fotográfico Sobrevuelo



“Porque una imagen dice más que mil palabras”.

BASES:

Puede participar cualquier trabajo fotográfico convencional 4R (10 x 15cm o superior) o fotografía digital (3 Mega píxeles o superior) enmarcado dentro de tres categorías:

- 1. Mejor fotografía histórica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.**
- 2. Mejor fotografía de la defensa de la soberanía o poder aéreo de la FAE.**
- 3. Mejor fotografía de acción cívica y apoyo al desarrollo de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.**

Los trabajos deben ser enviados a la Dirección de Comunicación Social del Comando General de la FAE 5piso con el título: “Concurso Fotográfico”.

Dentro del sobre debe adjuntar una carta con el nombre del fotógrafo, teléfono, lugar de residencia y reparto al que pertenece. En el sobre además debe constar el material fotográfico (En caso de fotografía convencional, enviar los originales, los cuales serán devueltos al remitente luego del concurso, y en caso de fotografía digital la puede enviar en un CD).

Cada participante, si así lo desea, puede enviar más de un trabajo fotográfico en las diferentes categorías para el concurso.



Plazo:

Los trabajos participantes se receptorán en la Dirección de Comunicación Social FAE hasta las 15h00 del 01 de agosto del 2005.

Premios:

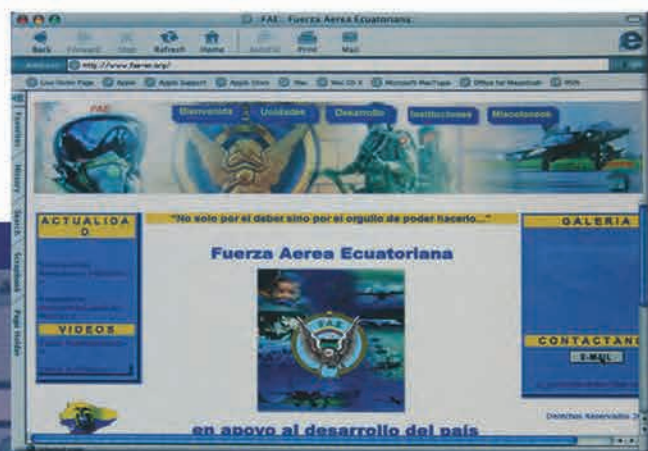
Los ganadores de las tres categorías recibirán cada uno:

- Dos pasajes Guayaquil- Galápagos- Guayaquil, en TAME.
- Diploma otorgado por la Dirección de Comunicación Social de FAE.
- Publicación de los trabajos ganadores en una edición especial de la revista Sobrevuelo.
- Fin de semana (para personal militar).

Los segundos lugares serán publicados en una edición posterior y recibirán cada uno:

- Un pasaje en Tame a cualquier lugar del país (Excepto Galápagos).
- Diploma honorífico otorgado por la Dirección de Comunicación Social de FAE.
- Publicación de los trabajos en la revista Sobrevuelo.

Anímate a capturar las imágenes de los centinelas del aire.

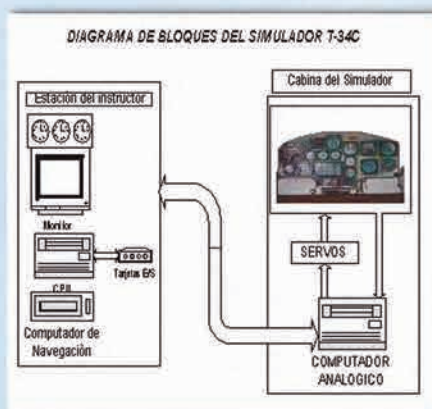


**Buscas información
actualizada sobre la FAE?**
Encuéntrela en: www.fae-ec.org

MODELAMIENTO MATEMÁTICO DEL COMPUTADOR DE VUELO DEL ENTRENADOR DE VUELO Y NAVEGACIÓN LINK TRAINER F219-A1 APLICABLE AL AVIÓN DE ENTRENAMIENTO TURBO MENTOR T-34C

La Fuerza Aérea Ecuatoriana adquiere en el año de 1980, el Link Trainer F219-A1, entrenador de vuelo y navegación aplicable al avión T-34C, con el fin de instruir a sus pilotos Oficiales y Cadetes en vuelos virtuales con la finalidad de mejorar sus destrezas en vuelo, perfeccionando sus conocimientos en instrumentos de cabina y levantamiento de fallas en misiones de vuelo, logrando el dominio de estas actividades para evitar accidentes por falta de adiestramiento.

Con el paso de los años, la operación del entrenador de vuelo en las condiciones climáticas propias de la península de Santa Elena, los limitados recursos económicos que dispone la Institución, el reducido número de personal capacitado para dar mantenimiento a este equipo y el avance tecnológico especialmente en el campo electrónico ha ocasionado que los diferentes sistemas, equipos y elementos electrónicos que tiene esta unidad de entrenamiento queden obsoletos, constituyéndose hoy en día para la ESMA (Escuela Superior Militar de Aviación) en un requerimiento necesario contar con un entrenador de vuelo y navegación en óptimas condiciones de funcionamiento dada la importancia que tiene este en una Escuela de Formación profesional de los futuros oficiales pilotos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.



Para simular las diferentes condiciones de vuelo se dispone de un computador analógico, el mismo que genera los parámetros de la aerodinámica del avión T-34C, siendo este el sistema de control tanto para los instrumentos que se encuentran en la cabina como para la consola del instructor encargado de verificar el vuelo virtual del alumno piloto, así como el de generar las diferentes fallas de acuerdo a la lista de chequeo, para poner a prueba al alumno en condiciones adversas.

Debido a la antigüedad del sistema de control, a su tecnología obsoleta y a la operación del mismo en el transcurso de 25 años, su sistema de control sufre constantes descalibraciones, las mismas que inducen a indicaciones erróneas en los instrumentos de cabina al realizar las misiones de vuelo, por lo que se consideró indispensable realizar la modernización de este sistema.

Es así que se planteó como proyecto realizar una investigación acerca de la forma de reemplazar la tarjeta de control analógica del sistema de control de vuelo del Link Trainer F219-A1, mediante el modelamiento matemático en software, de las ecuaciones características de las tarjetas que forman parte del computador analógico para obtener un sistema confiable, eficiente y flexible, capaz de ser adaptado a cualquier característica y parámetro de simulación, eliminando las descalibraciones, costos de operación y reparación de las tarjetas electrónicas.



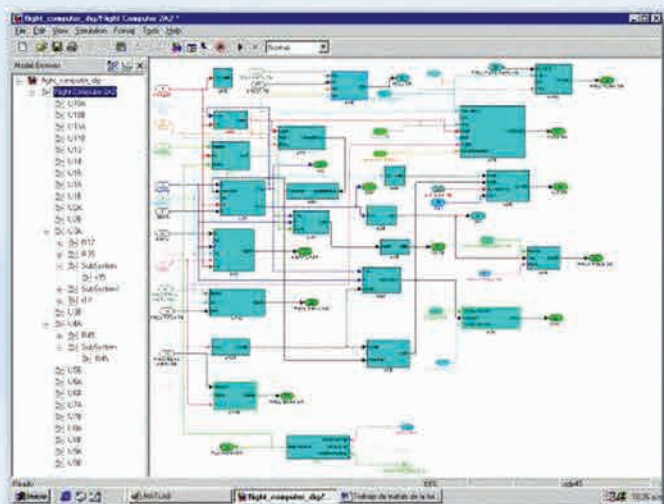
[illegible]

A través de la modelación en software de las ecuaciones características, de cada tarjeta electrónica del computador de vuelo, las mismas que fueron obtenidas del análisis de los diagramas electrónicos correspondientes, se logró reproducir los parámetros que determinan el comportamiento de vuelo del Link Trainer, por lo que se obtiene un nuevo sistema que permitirá simular eficientemente el vuelo del avión T-34C, y además, permitirá cambiar los parámetros del programa para adaptarlos a características aerodinámicas de otros tipos de aviones.

Luego que se ha logrado implementar todas las ecuaciones características correspondientes a cada uno de los bloques que conforman el diagrama electrónico de las tarjetas del computador de vuelo, se van modelando a fin de obtener un solo bloque en el cual se tenga todos los parámetros de entrada y las variables de salida que irán hacia los instrumentos y demás equipos electrónicos.

[illegible]

Con la finalidad de disponer de un Link Trainer que satisfaga las necesidades de la Institución para el adiestramiento de sus pilotos (Oficiales y Cadetes), luego de realizar el reemplazo de este sistema de control analógico se procedería a realizar la FASE II del proyecto, la misma que consiste en la visualización en 3D de escenarios reales, donde el piloto podrá ver físicamente



el área donde se encuentra realizando la misión de vuelo, además le permitirá adiestrarse para cumplir misiones específicas tales como:

- . Planeamiento de misiones de vuelo.
- . Vuelos de contacto.
- . Localización de objetivos, etc.

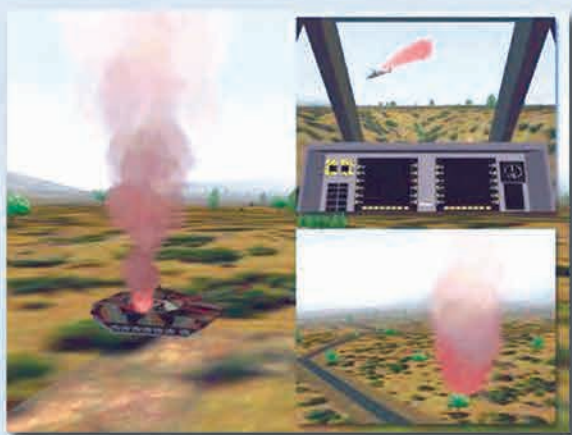
Posterior al modelamiento matemático e implementación de las ecuaciones características del sistema de control de vuelo se ha propuesto dentro de una fase de modernización del Link Trainer, implementar unidades en red, ya con la visualización de la orografía propia de nuestro país, a fin de disponer del número adecuado de PC's para cada alumno, consiguiendo de esta manera evitar la compra al exterior de simuladores actualizados cuyo costo es superior al proceso

de investigación y desarrollo que constituye realizar este proyecto por personal y mano de obra de la Institución.

Entre los principales beneficios que se obtienen en el desarrollo de este proyecto se pueden considerar los siguientes:

1. Evitar la inoperatividad del entrenador de vuelo por descalibración de las tarjetas que conforman el sistema de control 2A.
2. Agilidad y eficiencia para manipular bases de datos de las estaciones con que cuenta el país.
3. Incremento de unidades de entrenamiento.
4. Mantener en constante preparación a los cadetes y oficiales pilotos.
5. Perfeccionar las misiones de vuelo de los pilotos en vuelos virtuales.
6. Optimización de recursos por ahorro sustancial en la adquisición de repuestos.

La Institución tiene la enorme responsabilidad de poseer personal de pilotos oficiales y cadetes, altamente entrenados para volar con seguridad las aeronaves que poseemos y esto se logra a través del constante entrenamiento en los simuladores de vuelo, a fin de mejorar sus destrezas para poder aplicarlas luego en vuelos reales, lo que conlleva al desarrollo de sistemas, equipos y personal involucrado en el proceso de investigación y desarrollo tecnológico.



FASE DE VISUALIZACIÓN



IMPLEMENTACIÓN EN UNIDADES EN RED



CENTRO DE INVESTIGACIÓN
Y DESARROLLO DE LA FAE



43 Años



TAME

LINEA AEREA DEL ECUADOR

TAME, Línea Aérea del Ecuador, surge en el ámbito aerocomercial en 1962, como un proyecto de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con la finalidad de atender la demanda de transporte desde las grandes ciudades hasta los centros poblados más apartados del país. El objetivo que motiva su creación está vinculado a la necesidad de integrar al Ecuador y fomentar el desarrollo comercial, social, turístico y cultural. Hoy, opera en 15 ciudades dentro y fuera del país, confirmando este compromiso de servicio.

Su crecimiento empresarial es progresivo y sostenido; así, TAME amplió sus rutas internas y fue cambiando el equipo de vuelo a los DC-3, DC-6, Electra, Avro, Boeing 727 100, Boeing 727 200 hasta llegar en los últimos años a los modernos al Airbus A320. Y con esta mística de renovación, seguridad y servicio, TAME incorporará a su flota de aviones, dos EMBRAER 170, nuevos de fábrica, en septiembre del 2005 y un EMBRAER 190 en abril del 2006, siempre a la vanguardia de la tecnología.

Alrededor de 3.000 pasajeros diarios se transportan en los aviones de TAME en sus rutas nacionales e internacionales. La incorporación de naves modernas y de mayor capacidad de transporte permitirá ampliar el número de pasajeros y consolidar el prestigio de TAME en el mercado aéreo comercial.

Si lugar a dudas la incorporación de los aviones EMBRAER, es una significativa muestra de que TAME Línea Aérea del Ecuador, no escatimará esfuerzos a la hora de *servir mejor a sus pasajeros*.

www.tame.com.ec

TAME EN CIFRAS

ESTADISTICAS GENERALES ACUMULADAS
PERIODO 17-DIC-1962 AL 30-ABRIL-2005

VUELOS REALIZADOS:	596.400
HORAS VOLADAS	391.300
KILOMETROS RECORRIDOS	22'408.536
PASAJEROS TRANSPORTADOS	44'451.000
CARGA TRANSPORTADA (Lbs)	279'283.000



Para servirle mejor nos estamos renovando

Quito - Guayaquil - Galápagos (Baltra y San Cristóbal) - Cuenca
Loja - Manta - Esmeraldas - Tulcán - Coca - Lago Agrio - Machala - Macas - Portoviejo

La Industria Aeronáutica de la FAE

La Dirección de la Industria Aeronáutica de la Fuerza Aérea, “DIAF”, Institución adscrita de la FAE, se ha propuesto encarar los desafíos e insertarse en un mundo competitivo de desarrollo científico y tecnológico, especialmente en el área de la Aviación comercial y militar.

La Industria Aeronáutica nació como una aspiración para satisfacer las necesidades propias de la Fuerza Aérea, para alcanzar autosuficiencia en la realización de trabajos de mantenimiento de sus aeronaves y al mismo tiempo colaborar con el desarrollo del país, generando fuentes de trabajo dentro del campo económico y estratégico, evitando además la salida de divisas al exterior.

En la actualidad, el personal de la DIAF cumple con su misión de satisfacer las necesidades de mantenimiento técnico de aeronaves y equipos aeronáuticos, así como la construcción, ensamblaje y aprovisionamiento de partes, armamento y elementos necesarios, tanto para la industria aeronáutica militar como para la aviación civil comercial.

En 16 años de trabajo y crecimiento, ha prestado positivos servicios y asistencia técnica en el área

aeronáutica. La DIAF realiza además investigaciones y estudios necesarios para determinar índices y necesidades prioritarias de la Fuerza Aérea y de la flota aérea nacional, tanto para el mantenimiento en sus diversos niveles, cuanto para el aprovisionamiento de equipos y patentes.

La búsqueda permanente de nuevos desarrollos tecnológicos y mejoramiento constante, hace que se procure alianzas estratégicas con importantes empresas industriales en el ámbito aeronáutico.

La gestión realizada desde el inicio de sus operaciones, es reconocida nacional e internacionalmente, como una empresa líder en el ámbito aéreo, sin embargo el avance tecnológico, la internacionalización e interdependencia son factores que obligan a toda actividad productiva, en especial a la Industria Aeronáutica a mantener niveles de productividad, competitividad y calidad internacionales.

De esta manera la DIAF se ha constituido en una empresa pujante que apoya activamente al desarrollo socioeconómico del país, contribuyendo a que el Ecuador siga por los senderos de progreso y bienestar.



FAE en apoyo a la comunidad

Mas de 50 años de llegar a los sectores más necesitados del País.



Llegar a sitios alejados de la Patria, compartir momentos sociales de gran significación y apoyar diversas causas de cada región, es lo que motiva constantemente a los Soldados del Aire, para seguir trabajando en favor de pueblos más necesitados del Ecuador.

Varios Repartos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana de acuerdo a su jurisdicción, vienen cumpliendo con esta labor de apoyo a la comunidad por más de 50 años, siempre con el enfoque de servicio social.

LA FAE EN APOYO AL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DEL ECUADOR

La Fuerza Aérea Ecuatoriana sin perjuicio al cumplimiento de su misión fundamental, contribuye al desarrollo económico y social del país, empleando parte de sus recursos en la ejecución de actividades orientadas al bienestar de la sociedad, acorde a lo dispuesto por la Constitución Política del Estado.

ALAS PARA LA ALEGRIA:

Este programa esta dirigido a la población infantil de escasos recursos económicos llevándolos a volar sobre la principales ciudades del Ecuador.

En el año 2.004 se beneficiaron aproximadamente unos 5.000 niños de Quito, Guayaquil, Manta, Ibarra, Tena y Latacunga.

ALAS PARA LA SALUD:

La Fuerza Aérea está consciente que el compromiso es con el país. Esta debe traducirse en hechos concretos; es así, que se suscribió un convenio de cooperación interinstitucional para apoyar las labores humanitarias que cumple la Fundación Operación Sonrisa, logrando recuperar la felicidad de niños de escasos recursos con problemas de labio leporino y paladar hendido.

Beneficiandose de este programa en el año 2.004 unas 3.000 familias.

ALAS PARA LA EDUCACION:

Este es un programa de ayuda social dirigido a escuelas unidocentes apartadas de los centros poblados urbanos. El objetivo de este programa es contribuir al mejoramiento de la calidad de educación a nivel





nacional; mediante cooperación interinstitucional la FAE se compromete a facilitar transporte Aéreo para llevar material educativo (libros, cuadernos, material didáctico y pupitres) y beneficiar principalmente a sectores donde el único medio de acceso es el aéreo.

En el año 2.004 se beneficiaron cerca 3.000 niños de escuelas Fiscales y Unidocentes.

ALAS PARA LA INTEGRACION:

Este programa ha dado prioridad en su accionar a la región oriental. Se atiende a las comunidades indígenas desde pequeñas pistas abiertas en la selva. Para ellos el vuelo de la Fuerza Aérea constituye el único medio de enlace con la civilización, en poblaciones como: Amazonas, Taisha, Montalvo, Macas, Curaray, Pambuentza, Pambantzta, Macuma, Villano, Wanpuig, Yauipi, Nuevo Rocafuerte, Tena, Coca, y Lago Agrio, el año pasado se transportaron 1.600 colonos y 32.000 libras de carga.

De igual manera en la región insular se realiza vuelos logísticos cada 15 días, a las islas de Baltra, Isabela y San Cristobal, transportando principalmente colonos, alimentos y vituallas.

Durante el año 2.004, se beneficiaron 6.000 colonos y despachó 600.000 libras de carga.

**NO SOLO POR EL DEBER,
SINO POR EL ORGULLO DE PODER
HACERLO!!!**



Resumen de Noticias

AGA



REMODELACIÓN DE OBRAS EN LA ACADEMIA DE GUERRA AEREA

El señor General Edmundo Baquero, inauguró obras en el edificio de la Academia de Guerra Aérea.

La Academia trabaja por continuar siendo un Instituto que disponga de la infraestructura necesaria, que permita llegar a la excelencia en servicios académicos y administrativos.

En esta ocasión, se cumplió la remodelación de las aulas, la sección de transportación, el hall de la planta baja e igualmente se creó la sección de Archivo General que sin duda será de suma utilidad para los alumnos y visitantes de este centro académico.



ALA 12

INVESTIGADORES DEL MAÑANA VISITARON EL ALA No. 12.

Los niños de la Fundación “Sierra Flor”, de la parroquia Lasso, provincia de Cotopaxi, llenos de felicidad visitaron en el mes de marzo las instalaciones del Ala de Investigación y Desarrollo del Ala No. 12.

En su recorrido por el lugar, compartieron del fructífero trabajo que emprenden diariamente los Soldados del Aire, en el campo de desarrollo tecnológico aeronáutico del País. Como muestra de agradecimiento, los futuros investigadores del mañana, entregaron una emotiva tarjeta.





ALA 22

GRATOS MOMENTOS INFANTILES EN EL ALA No. 22

Los hijos de los miembros de los repartos del COMAC, luego de la finalización del año lectivo 2004 en la región costa, disfrutaron del “Curso Vacacional Infantil” que promovieron las autoridades militares de esta Base Aérea.

La danza, natación, fútbol, tenis, entre otros deportes, fueron de preferencia de los niños a la hora de realizar su práctica diaria. Además los infantes irradiaron una enorme felicidad por haber descubierto habilidades que hasta ese momento se mantenían ocultas en ellos.



SICOFAA

El Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas, durante la XLV Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas, desarrollada en Miami el pasado junio, entregó las siguientes preseas a la FAE:

- * Medalla al Merito Aéreo Confraternidad Interamericana en el Grado de Oficial, al Señor Tntg. Ángel Córdova Carrera, Ex Comandante General de la FAE.
- * Medalla Confraternidad Aérea Interamericana en el Grado de Caballero, al Señor Sargento Germánico Narváez.
- * Placa a la Fuerza Aérea Ecuatoriana por su contribución como anfitrión del I y II Comité de Ciencia y Tecnología.
- * Premio seguridad de vuelo 2003, otorgada al Ala No. 31.
- * Premio Seguridad de Vuelo 2004, otorgada a la ESMA.





Ala 23

ALA DE COMBATE No. 23 Y TELEAMAZONAS HACEN REALIDAD EL SUEÑO DE UN COMPATRIOTA

La ilusión de volar como un ave, es el deseo de muchos hombres por conseguir esa libertad, de poder surcar el cielo, comulgar con lo infinito y sentirse cerca de Dios .

El programa “Sorpresa y Media” de Teleamazonas, que se transmite dominicalmente al público ecuatoriano, permitió cumplir el sueño de nuestro compatriota, Omar Cueva, el de ser un Piloto de Combate de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

Con su vestimenta de piloto y la bendición de su hermana; Omar, aborda la nave de la escuadrilla “Gárgola” y luego de una hora de vuelo, trae consigo el sueño de toda su vida.

Así culminó su aventura de surcar los cielos como un Caballero del Aire de la FAE; en el cual Omar, pudo sentir en propia sangre, el esfuerzo y profesionalismo que realizan pilotos y técnicos.



ESMA

SEÑORIAL CARRO ALEGORICO DE LA ESMA, EN DES-FILE DE SALINAS

“SOBRE SELVAS, VOLCANES Y MARES” fueron los términos que puso en marcha el carro alegórico de la Escuela Superior Militar de Aviación, en el carnaval de Salinas.

El principal balneario turístico del país recibió con la calidez de siempre, a los diversos grupos de turistas nacionales y extranjeros que vivieron en forma incomparable el “Carnaval Salinas 2005; la Escuela Superior Militar de Aviación “Cosme Rennella B.” exteriorizó el profundo agradecimiento que este reparto guarda a la península de Santa Elena y su gente.





Ala 31

ALA DE COMBATE No. 31 EN ANIVERSARIO DE SUCUMBIOS

Integrarse con la población de Sucumbios y la Región Oriental en su accionar social, es uno de los objetivos del Ala de Combate No. 31.

Al Conmemorarse el XVI aniversario de esta bella provincia Amazónica, el Ala de Combate No. 31, participó en varias actividades de confraternización como: el desfile que se desarrolló el día jueves 10 de febrero del presente año, en las principales avenidas de esta ciudad.



Mujeres

INCORPORACIÓN DE LA MUJER EN LA FAE.

El papel cambiante de la sociedad actual en general, hace que la mujer se incorpore día a día a la FAE.

La modernización no solo apunta al desarrollo de la nueva estructura de la fuerza sino también al desarrollo de su personal, requiriendo de una mayor participación de la mujer, con alta preparación y claras opciones de desarrollo profesional.

Las mujeres: esposas, madres, hijas, profesionales, que visten un uniforme, están comprometidas a trabajar por el engrandecimiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana y por ende de nuestro país.



Vuelo Solo



SEMANA DEL CADETE DE LA ESMA

La Escuela Superior Militar de Aviación “Cosme Rennella Barbato”, ubicada en la ciudad de Salinas, Península de Santa Elena, constituye el “Nido del Cóndor”; aquí se forjan los Caballeros del Aire. Del 9 al 12 de marzo de este año y cumpliendo con la formación integral de los KDTs, se realizó la semana del Cadete. A ésta gloriosa unidad de la Fuerza Aérea, llegaron las autoridades institucionales, delegaciones de Cadetes de la Escuela Superior Militar, Superior Naval y de Policía e invitados para participar de las actividades militares, sociales, académicas, culturales y deportivas.

Se dio inicio a la programación con una misa de acción de gracias donde se ofrendaron el overol y el casco de vuelo y una replica del avión T-34 para que el Todopoderoso cuide a nuestros jóvenes soñadores que desde esta fecha iniciarían sus actividades como Cadetes Pilotos, luego de volar su primer solo. Más tarde se recibieron a las delegaciones e invitadas de los Cadetes que se alojaron en las instalaciones de la ESMA para conocer de cerca el estilo de vida de éstos jóvenes aviadores.





El señor Director de la ESMA, dio la bienvenida a las delegaciones y ofreció un briefing sobre la misión, organización y programación que esta Escuela realiza en la formación de los jóvenes ecuatorianos, hombres y mujeres que con vocación de servicio, optan por la Fuerza Aérea.

En la noche y con la toma del juramento por parte del Sgos. Marco Cuero, campeón mundial de pentatlón militar, se inauguró el campeonato de Indorfútbol Inter. Escuelas Militares y Policía, destacándose en ésta ceremonia la gimnasia de fusiles presentada por los Cadetes.

Al día siguiente se realizó la “Patrulla Aeronáutica”, actividad recreacional y deportiva que permitió unir los lazos de amistad entre los participantes, terminado esta actividad en la playa militar para presenciar a las candidatas a reina de vuelo solo, en traje de baño. Por la tarde, todos asistieron a los juegos deportivos. En la noche, uno de los Cadetes de la ESMA, obtuvo el primer lugar en el concurso de oratoria.

Al día siguiente se realizaron la final de indorfútbol y la premiación y clausura del campeonato. Más tarde, durante la “Noche Azul”, los cadetes presentaron con marcialidad y precisión el cambio de la Guardia de Honor en el templete de Cosme Rennella B.

Más tarde, los cadetes de tercer año militar, recibirían la estatuilla conmemorativa de los 1000 días, para finalizar con una presentación formal de las candidatas a Reina del Vuelo Solo.

El sábado por la mañana, los presentes tuvieron la oportunidad de visitar las instalaciones de vuelo, fotografiarse en los aviones, volar los simuladores del Learning Center, escuchar un briefing preparado por los cadetes técnicos, donde se puso de manifiesto la

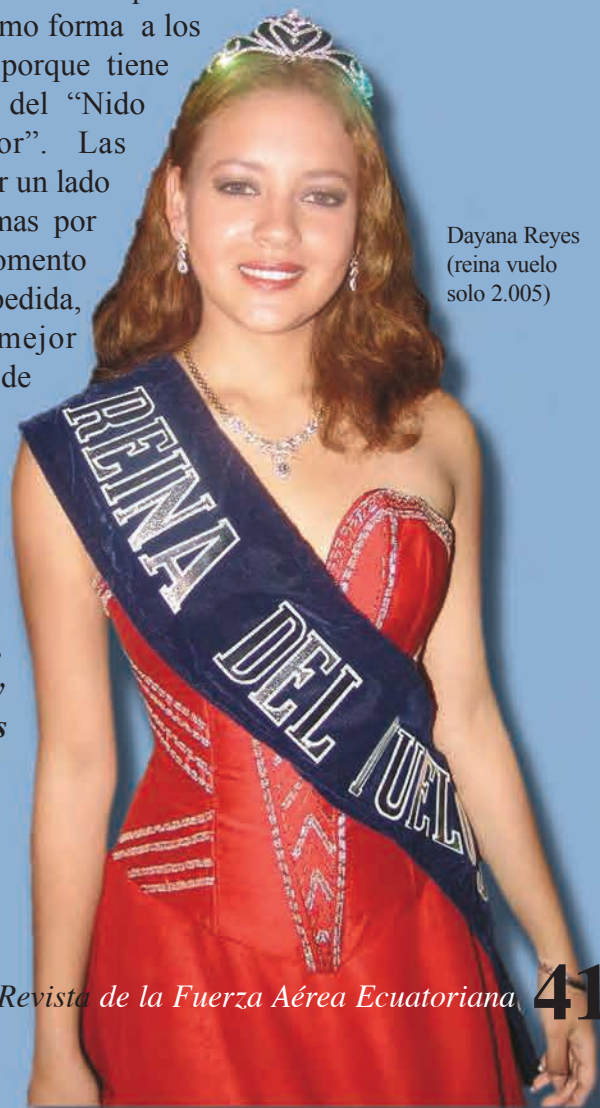


importancia de la especialidad para cumplir con lo operativo y disfrutar del bautizo del vuelo solo.

La noche del sábado, frente a un impresionante marco y contando con la presencia del señor Comandante del Comando Aéreo de Combate y del Director de Recursos Humanos y sus distinguidas esposas, se realizó la elección de la Reina del vuelo solo. Dicha dignidad recayó en la señorita Dayana Reyes, quiteña de nacimiento y aviadora de corazón. Las voces de Pamela Cortéz y de Marco Villota con su esposa, deleitaron a los presentes quienes terminaron bailando con la nueva Reina al son de la música del Grupo Bamboleo.

Esta semana del cadete, no solo es un alto en las actividades cotidianas de los Cadetes y de la Escuela, es un momento para invitar a que el personal civil conozca de cerca lo que hace la Escuela; como forma a los Cadetes y porque tiene el nombre del “Nido del Cóndor”. Las sonrisas por un lado y las lágrimas por otro al momento de la despedida, fue el mejor indicativo de que todo se realizó al más alto nivel, como solo lo saben hacer los **aviadores y Caballeros del Aire.**

Dayana Reyes
(reina vuelo solo 2.005)





Nota Positiva

FUNDACIÓN “VIRGEN DE LORETO”

La fundación, está llamada a ser una organización de desarrollo social que contribuya al bienestar de niños y niñas especiales, adolescentes y adultos con discapacidad intelectual, provenientes de estratos socio-económicos bajos y medios. Porque tenemos la responsabilidad de mejorar nuestro entorno social y porque *compartir y ayudar a quienes más lo necesitan*, sobre todo, es un *acto de amor*.

MISIÓN

Se busca el mejoramiento de la calidad de vida de personas en circunstancias especiales, a través de :

- * Un programa de asistencia social, en el que se presenten alternativas para solucionar los problemas y necesidades básicas de la familia.
- * Brindar asistencia técnica y capacitación al núcleo familiar del personal de la FAE proveer y relacionarse con, organismos estatales y privados, a fines que coadyuven y permitan otorgar asistencia médica inmediata.
- * Establecer y fomentar relaciones con organismos internacionales para desarrollar los objetivos propuestos por la fundación.

CONVENIOS

Actualmente, la Fundación Virgen de Loreto realiza convenios con la fundación Adra Internacional y Operación Sonrisa.

PROYECTOS

Un sueño realizable, es la construcción del **Centro de Educación Especial Virgen de Loreto**, actualmente se estudia su edificación en la Primera Zona Aérea. Entre otros proyectos, además están los programas de Unidades de Capacitación Técnica, con programas como:

- * Programa de capacitación para los padres de familia que tienen niños especiales.
- * Programa de asistencia técnica.
- * Programa de extensión comunitaria para la jurisdicción de los repartos de la FAE.

Usted también puede unirse a esta noble causa, para mayor información comuníquese al (02) 2583 025 (ext. 2544) Dirección de Comunicación Social.





PASO A PASO

INSTITUTO DE SEGURIDAD SOCIAL DE LAS FF.AA. (ISSFA)

CONOZCA LOS SEGUROS A LOS QUE TIENE ACCESO EL MILITAR Y SU FAMILIA

SEGUROS PREVISIONALES

SEGURO DE RETIRO

Es una pensión vitalicia mensual, que se otorga de por vida al militar que se acoge al retiro y se calcula de la siguiente manera: El 70% del S.I (sueldo imponible) por 20 años completos de servicio, más el 3% por cada año adicional y por cada mes, el 0,25% hasta llegar a un tope del 100% de S.I. a la fecha de baja con 30 años o más.

SEGURO DE SALUD

El seguro de salud es de particular importancia para poder contar con una futuro laboral saludable y para propiciar el buen estado de salud de los afiliados y sus dependientes. Esta prestación es atendida, a través de unidades de salud militar y particulares con convenio.

Beneficiarios:

- El militar en servicio activo y pasivo.
- Cónyuge o persona que mantiene unión libre, estable y monogámica, reconocida mediante sentencia judicial y que se encuentre registrada en el ISSFA.
- Hijos menores de edad; y hasta los 25 años si se encuentran registrados en el ISSFA como solteros, estudiantes y sin dependencia laboral.
- Hijos calificados como discapacitados sin límite de edad.
- Pensionistas de montepío.
- Ex combatientes del 41 o sus viudas.

SEGURO DE MONTEPIO

Es la pensión que se otorga a sus familiares, a partir del siguiente mes de su fallecimiento.

Beneficiarios:

- El viudo e hijos menores de 18 años.
- La persona que vivió con el militar en unión libre, estable y monogámica, por lo menos 2 años, declarada por el Juez competente, inmediatamente anterior al fallecimiento y se encuentre registrada en el ISSFA.
- Los hijos solteros hasta los 25 años siempre que probaren anualmente hallarse estudiando, sin relación laboral y solteros (incluyendo el estado de unión libre).
- El viudo incapacitado en forma total y permanente, que no goce de pensión alguna o no disponga de medios para subsistir, tendrá los mismos derechos que se le asignan a la viuda.
- A falta de los anteriores, tendrá derecho la madre y a falta de ésta, el padre que carezca de medios para subsistir de la pensión de montepío será igual al 50% de la originada por el causante.

SEGURO DE MORTUORIA

Es el pago destinado a cubrir sus gastos funerales en los montos establecidos por la ley, afiliados activos y pasivos: 7 bases de cálculo y pensionistas de montepío: 5 bases de cálculo

Requisitos:

- Solicitud de la persona que realizó los gastos generales.
- Copia de la cédula del solicitante.
- Partida de defunción o certificado de inhumación.

Para mayor información, comuníquese con el servicio de consultas 1-700-000-400, PBX 2543-250, 2543-533, 2543-646 o visite nuestra pagina web www.issfa.mil.ec. recuerde nuestro horario de atención es de 08h00 a 16h00 de lunes a jueves y los viernes de 08h00 a 12h30 ininterrumpidamente, tanto en la matriz como en nuestras agencias, ubicadas en todas las capitales de provincia.



“SOMOS PARTE DEL CONVIVIR DIARIO DEL SOLDADO DEL AIRE”

LA DIRECCIÓN DE BIENESTAR SOCIAL DE LA FAE, en su permanente búsqueda de ser parte del bienestar con los miembros de la Institución; desde hace varios años estableció diversos programas de “Asistencia Social” como:

- ◆ **BONO FAMILIA AEREA:** Se entrega el valor cinco dólares mensuales cuya utilización se destinará a la compra de víveres en los comisariatos de la Institución. Se puede acumular hasta por dos meses.
- ◆ **AYUDA DE LENTES:** Fondo de 20 dólares para la compra de lentes correctores.
- ◆ **DIA DE LA MADRE:** Monto que permite agasajar a las madres, en su día clásico.
- ◆ **DIA DEL NIÑO:** Valor que agasaja a los niños en este día especial.
- ◆ **BONO NAVIDEÑO:** Saludo del Mando de la Institución a través de esta Dirección, con la suma de cincuenta dólares. Valor que será utilizado en los almacenes y comisariatos de la FAE.
- ◆ **PRESTAMOS BIENESTAR SOCIAL:** Está presente en la solución de los problemas económicos con créditos de hasta 1.000 dólares.
- ◆ **FONDO DE AYUDA MEDICA:** La emergencia no espera y tiene un costo para su solución. Esta ayuda alcanza hasta 1,000 dólares.
- ◆ **ENTREGA DE MEDICINAS:** Entrega mensual de 100 dólares al personal de la Institución y sus dependientes, que padecen enfermedades crónicas.
- ◆ **AYUDA PARA NIÑOS DISCAPACITADOS:** Se destina 40 dólares mensuales, a los hijos de los miembros de la FAE, considerados como niños especiales.
- ◆ **FONDO LECHE MATERNA:** Cubre parte de la lactancia y desarrollo infantil del recién nacido.
- ◆ **ALAS PARA LA ALEGRÍA:** Participa en la alegría

de niños y jóvenes de bajos recursos económicos del país.

ALMACENES FAE. *“Calidad, Garantía y Precios Bajos”*

A más del excelente producto, contamos con diferentes secciones, donde existe una variedad de artículos como: Línea blanca, electrónica, deportiva, perfumería ropa, licores, entre otras.

Además nos sentimos comprometidos con el financiamiento; por ello, otorgamos varios tipos crédito, intereses sumamente cómodos.



COMISARIATOS FAE.

Variada gama de productos de primera necesidad: embutidos, carnes, lácteos, frutas, legumbres, panadería, pastelería a precios bajos, es lo que se ofrece diariamente nuestras instalaciones.

Para mayor información comuníquese al teléfono:
(02) 2 445-039