

Editorial

Al celebrar la Fuerza Aérea Ecuatoriana, este 27 de octubre, 89 años de servicio al país, quiero expresar mi reconocimiento especial a sus visionarios fundadores, a los insignes precursores y a todos quienes ofrendaron sus vidas en el cumplimiento del deber.

Esta edición especial de la Revista Sobrevuelo reúne el trabajo tesonero y sacrificado de cada uno de sus miembros, considerando que en la tarea impuesta no hay tiempo ni espacio; que la labor que realizamos, por dura y sacrificada, lleva intrínseco el ideal del cumplimiento del deber conforme la patria lo exige y la Fuerza lo demanda.

La esencia misma de nuestra misión está en el Poder Aéreo, en la defensa de nuestra patria; ello nos exige honor, cumplimiento del deber y excelencia en el servicio, por lo que debemos reforzar nuestra capacidad para adaptarnos y adelantarnos a los cambios que enfrentamos día a día. Es indispensable desarrollar una visión de futuro y proyectarnos en un mundo cambiante; se hace necesario estructurar una Fuerza Aérea acorde con las exigencias de la guerra moderna, para adaptarse al nuevo entorno mundial y realidad nacional que imponen nuevos requerimientos y desafíos.

En función del concepto estratégico de empleo conjunto, la Fuerza Aérea ha concebido inevitable su fortalecimiento, para alcanzar su capacidad operativa y estar en condiciones de vigilar y controlar el espacio aéreo nacional.

El fortalecimiento está direccionado para mejorar las capacidades de vigilancia, alerta y control, capacidad de interceptación, de defensa antiaérea, capacidad de ataque, de reconocimiento, de transporte, de rescate de combate y de sistemas de apoyo a las operaciones.

Gracias al apoyo del Gobierno nacional nos estamos fortaleciendo. La llegada de los helicópteros Dhruv marca un nuevo camino en la aviación de rescate, que nos permitirá servir al país de una manera más eficiente cuando el deber nos llame. Muy pronto contaremos con aviones tácticos Super Tucano, que sobrevolarán los cielos patrios, y radares de última tecnología que se constituyen en los ojos del país para que nunca sea violentado en su soberanía.



Tenemos nuevos retos con el Proyecto Plataforma de Gran Altitud, PGA, pionero en el desarrollo aeroespacial del Ecuador, con la finalidad de contar con una plataforma que brinde servicios de vigilancia y monitoreo del territorio nacional, y telecomunicaciones como radio, televisión digital e internet, especialmente orientada a sectores rurales del país.

El recurso humano es el eje fundamental en el progreso institucional; nuestros soldados, que sienten y viven la vocación militar están en la frontera protegiendo el suelo patrio afrontando exigencias, privaciones, riesgos y sacrificios. Tenemos la seguridad de que están preparados para cumplir con su misión.

Este aniversario nos recuerda que la lucha diaria continúa; aún tenemos muchos proyectos que lograremos concretar con el trabajo dedicado de todos quienes hacemos la FAE. Quiero expresar mi reconocimiento especial a todos los hombres y mujeres de esta noble institución, civiles y militares. ¡Gracias por su trabajo, por su aporte diario, porque desde distintos ámbitos contribuyen al engrandecimiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana!

Brig. Rodrigo Bohórquez F.

COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

IMPORTANCIA DEL

El poder aéreo de un país lo conforman todos los hombres, mujeres, equipos, aeronaves, infraestructura, normas y regulaciones de la aviación civil, militar y comercial de que ese país dispone.

En lo referente al poder aéreo en el sentido militar, podemos precisar que lo constituyen todos los elementos integrantes de la Fuerza Aérea, así como los elementos de la aviación de la Fuerza Terrestre y de la aviación Naval, que juntos generan un sistema de producción de conocimiento e inteligencia que se entrega al país no solo para preservar su soberanía, seguridad e integridad, que es una de sus misiones, sino también para aportar a su desarrollo, y para la integración territorial de todos sus confines y ayuda en catástrofes, etc.

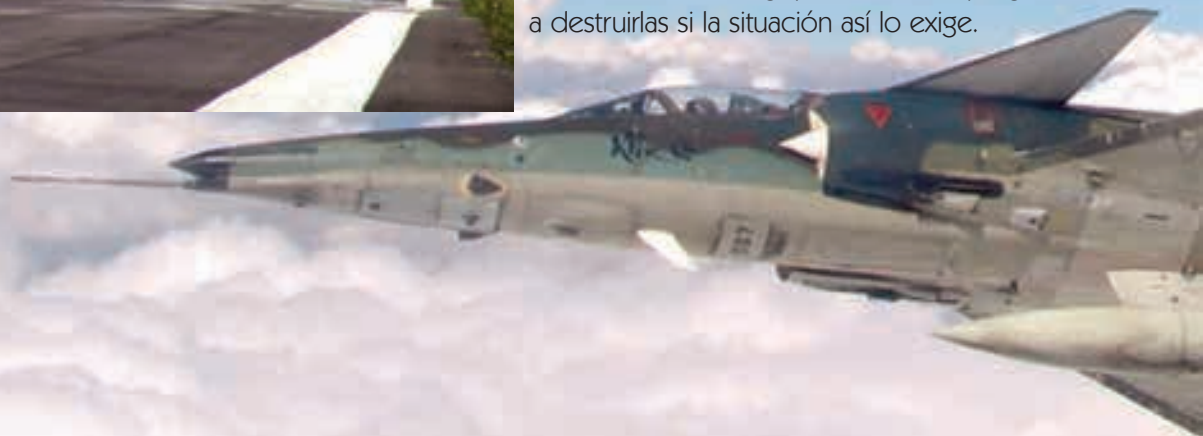
En cuanto a la misión propia que es **Mantener el control del espacio aéreo a fin de preservar la soberanía, seguridad e integridad de nuestro país**, se necesita ser proeficientes en dos áreas: mantener permanente la vigilancia del espacio aéreo y tener capacidad de reacción o de respuesta frente al escenario que se presente.

Para realizar el control del espacio aéreo, se debe tener un sistema de vigilancia y alarma temprana eficiente y eficaz, que permita detectar y realizar el seguimiento de todos los vuelos que se efectúen sobre el territorio nacional. Los radares de la aviación civil se encargan de identificar todos los vuelos controlados y su responsabilidad es hacer un seguimiento con el propósito de que se mantengan dentro de las aerovías que los conducen a sus respectivos destinos y separarlos adecuadamente. Los radares militares se encargan de vigilar todas las áreas fuera de las aerovías y principalmente en alturas muy bajas que son las que usan aeronaves o ingenios aéreos que pretenden no ser detectados, que pueden precisarse como vuelos ilícitos en tiempo de paz y amenazas en tiempos de guerra. En los dos casos, la función de los radares se torna en misiones de defensa aérea en que los controladores acercan los aviones militares (interceptores) a las amenazas.

De lo mencionado, se desprende la necesidad de que los sistemas radares civiles y militares trabajen en conjunto permanentemente y sus señales sean integradas y supervisadas en centros especiales, que se conocen como comandos de control de operaciones aéreas o parecidas.



En lo referente a la necesidad de tener una capacidad de reacción o respuesta ante los ilícitos y amenazas, hablamos de tener personal profesional preparado y aeronaves suficientes y adecuadamente equipadas para que en el menor tiempo posible puedan responder al requerimiento de los centros de control e, iniciando sus vuelos desde las diferentes bases aéreas distribuidas en todo el país, lleguen a detectar, interceptar, identificar las aeronaves desconocidas, para actuar dentro del marco legal, en cada caso, llegando a destruirlas si la situación así lo exige.



PODER AÉREO



Ya en el ámbito de apoyo al desarrollo, evacuaciones, rescates y auxilio en casos de catástrofes, el poder aéreo tiene igualmente gran importancia pues, dada su propia naturaleza de ser una energía que atraviesa el aire, puede facilitar movimientos, desplazamientos y compromisos muy rápidos en beneficio de aquellos que lo necesiten en cualquier parte del territorio nacional. Es en este ámbito en el que se involucra la aviación militar con la civil y comercial para convertir al poder aéreo en el motor de las economías modernas.

En base de lo mencionado es importante resaltar que, para que el *Poder Aéreo Nacional* se encuentre en condiciones de cumplir esas responsabilidades, que *son básicamente los objetivos nacionales permanentes*, debe tener personal profesionalmente capacitado, con vocación de servicio, suficiente infraestructura y equipamiento y aeronaves modernas que le permitan mantener su capacidad de operación permanente durante todas las horas y días del año.

Llegar a tener esa capacidad no solo exige mucha entrega y preparación, sino que también se necesitan muchos recursos económicos. Los cambios rápidos y constantes de la tecnología aeronáutica, de la electrónica, comunicación e informática exigen que el poder aéreo nacional de nuestro país deba mantenerse mutando y actualizándose permanentemente. No hacerlo, como nos ocurrió en los últimos quince años, es renunciar a la posibilidad de defendernos, como en el caso de Angostura, y renunciar a ser un instrumento útil en toda situación en que nuestros ciudadanos esperan que nosotros, los aéreos, les entreguemos la protección que se les puede dar como poder militar, como ya ocurre en muchos países del mundo.



La Fuerza Aérea, como centro del poder aéreo nacional, se ha convertido en el componente más importante en el espacio operacional, que comprende tiempo, espacio, conocimiento y materia. Las modernas plataformas aéreas permiten involucrarnos mucho más rápidamente hoy que en el pasado en cualquier situación o escenario, llegando a estar en capacidad de aplicar todo nuestro poder en forma casi instantánea. Si el ejército precisa llegar a cualquier lugar de manera inmediata requiere del poder aéreo; si la armada quiere alcanzar un lugar mas allá de sus sensores, el poder aéreo puede ser su sensor.

A nivel mundial, las fuerzas de superficie más que las fuerzas aéreas, por la física del espacio operacional, tienen mayores problemas en cuanto a barreras de dificultades existentes respecto a su movimiento espacial, en términos de logística, desplazamientos, reabastecimientos. De allí que sea comprensible la ineludible necesidad que, *cada vez más*, tienen los ejércitos y las armadas de querer poseer sus propios medios aéreos de todo orden y diversidad. Es inconcebible que tengamos un ejército o una armada modernos y ponerlos en riesgo si no tenemos la participación del poder aéreo que logre la supremacía en el control del espacio aéreo; es por tanto,

responsabilidad del poder aéreo proteger sus ambientes territoriales y brindarles seguridad en base de un poder de ataque rápido y preciso.

De lo mencionado se dice que, el poder aéreo no es importante, si no fundamental, diría, para los países y los ciudadanos. La democracia, más que cualquier otro sistema existente, necesita del poder aéreo. Los gobiernos son los que crean, utilizan, emplean las fuerzas aéreas, pero son los ciudadanos los que las sostienen, por lo que es necesario que los gobiernos y la ciudadanía tengan un cabal entendimiento de su valor y de lo que ellas aportan a las naciones, a su economía, desarrollo y seguridad. Por otro lado, en el campo de la defensa y de la seguridad, es necesario que la Fuerza Aérea vaya construyendo el poder aéreo que necesitan el ejército y la armada, un Poder Aéreo que verdaderamente pueda satisfacer sus expectativas de entregar lo que ellos necesitan y de trabajar planificadamente para enfatizar, organizar y entrenar las fuerzas para emplearnos en forma conjunta.

Rodrigo Bohórquez F.

Brigadier General

COMANDANTE GENERAL DE LA FUERZA AÉREA



La FAE en la Frontera Norte

PATRULLAJE EN LA FRONTERA NORTE

“El valor no es suficiente cuando se patrulla con el peligro latente... peligro que hace vibrar la sangre ecuatoriana de infantes aéreos que, empuñando sus armas, ofrendan su vida por la Patria”.

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas planifica las operaciones militares que son ejecutadas por las diferentes Fuerzas y es aquí donde la Infantería Aérea, en cumplimiento a su misión, actualmente realiza Operaciones Militares de Defensa Interna en la Frontera Norte, como parte de la Fuerza de Tarea No. 1.

La presencia de nuestras tropas allá en la tierra donde el ecuatoriano pierde de vista los majestuosos Andes, donde la vegetación lucha por alcanzar la luz del sol y no morir a la sombra de la húmeda e implacable selva; de ríos que como gigantes dormidos avanzan incesantes con su caudal bullente y peligroso que atenúa hasta la más férrea voluntad; ahí en ese pedazo de nuestro país, en esa frontera los combatientes de boina azul están listos para luchar, por la voluntad de la palabra o por la fiereza de las armas, por la identidad y soberanía del pueblo ecuatoriano.





Desde el mes de marzo del presente año, la frontera norte está custodiada por un contingente de infantes aéreos en la parte nor-oriental y en el sector norte de Esmeraldas. Ellos cumplen tareas de control militar, retenes militares, patrullajes móviles y patrullas. A fin de reforzar el cumplimiento de las misiones de seguridad de la frontera y mantener operativas a las unidades del interior, el personal se entrena permanentemente. Su profesionalismo ha dado resultados positivos en el control de la frontera al decomisar gas, combustible y armamento. Se ha llegado inclusive a tener enfrentamiento con grupos.

No es fácil contar todas las vivencias de quienes custodian la frontera. "El primer día de operación transcurre en medio de un ambiente de desconcierto y desconocimiento. Pero en el mundo selvático, con los métodos de orientación y navegación actuales, que utilizan tecnología de punta, la experiencia del infante aéreo se desarrolla con firmeza, entre la humedad de la obscura frondosidad que no permite distinguir el paso de las horas del día dejando adivinar que la tarde se viene, cuando el agresivo viento anuncia la tempestad que se avecina. Allí el caminar se



convierte en una suerte de delicados pasos, lentos y oportunos; ante el silencio de los patrulleros, la fauna ecuatoriana se dejaba ver sin temores. Se avanzaba con la presión de intuir que en cualquier momento la tranquilidad natural se rompería en un delirante esfuerzo por sobrevivir a un enfrentamiento”.

“Pero entre todas estas ideas el patrullaje tiene que seguir: las pendientes y elevaciones no paran de asomar; el caer de los árboles se asemejaba al fuego del combate y pone los pelos de punta”.

“A lo lejos, en donde estaba la otra patrulla, pudimos escuchar disparos y detonaciones. Al retornar al punto de infiltración, cuando los vi desembarcar luego de un intenso patrullaje y enfrentamiento con un grupo armado ilegal, empecé a entender lo crucial de la misión que nos han encomendado. Totalmente desgastados físicamente, sus uniformes mojados y destruidos, sus rostros transfigurados por el cansancio lo decían todo; un apretón de manos con ellos los fortificó y a mí me llenó de orgullo por ser infante aéreo; y algo estaba claro; que todo ese desgaste permitió fortalecer el compromiso de servicio a la patria, al entender que nuestro trabajo es garantía de la paz”, fue el testimonio del Tnte. Carlos Pesántez, comandante del Grupo de Seguridad y Defensa de la Base Aérea Cotopaxi, quien estuvo al mando de un grupo de infantes aéreos en la frontera norte.

En fin, la única manera de demostrar profesionalismo y entrenamiento es teniendo al peligro de la mano, en espera de que si se tuviese que enfrentar a la muerte, se tendrá la solvencia de burlarla y poder contar que se graduaron como soldados por una patria libre y soberana.

La Infantería Aérea, a más de cumplir con las misiones y tareas en la frontera norte para lograr la integración, planificación y conducción conjunta a través de la interoperabilidad del personal y sus medios operativos, a fin de estar listos ante cualquier amenaza a la soberanía e integridad territorial; actualmente realiza Misiones de Paz en Haití, Sudán, Costa de Marfil y Liberia; como ayuda humanitaria a estos países que poseen conflictos internos.

Fortalecimiento Operativo en la FAE

El 21 marzo de 2009 se inicia una nueva era para el Ala de Combate No. 22, con la llegada de los primeros helicópteros.

Durante la guerra del Cenepa, la participación de la Fuerza Aérea y en particular del Ala de Combate No. 22 fue de vital importancia en la consecución de los objetivos trazados en ese conflicto; lo reconoció el Comando General de la Fuerza Terrestre al condecorar el estandarte del Ala No. 22 con la gran cruz de guerra en el grado de comendador.

Seis de los siete helicópteros adquiridos servirán para sobrevolar la frontera norte, especialmente Lago Agrio y la Provincia de Esmeraldas, como también serán utilizados para el rescate en combate, recuperación de tripulaciones militares en condiciones hostiles, o para rescate de sobrevivientes de accidentes aéreos y de personas que por acción de la naturaleza se hallen en áreas aisladas y para vigilancia aérea y transporte logístico.

De ahí en adelante la misión de esta unidad de la Fuerza Aérea se cumplía dentro de lo planificado y con los medios disponibles; transcurrido el tiempo, equipos, partes y repuestos comenzaban a presentar el desgaste



por el uso constante, pero siempre dentro de un programa de mantenimiento tal que estas partes y repuestos hasta la fecha permiten una operación normal y así cumplir con la misión y con el lema: "Para que otros puedan vivir".

Para el año 1998 la Fuerza Aérea percibió que su capacidad operativa estaba en los niveles más bajos de su historia, es así que el mando militar dispone la realización de un plan para la adquisición de nuevos helicópteros para la institución y, en el 2005, el Señor Comandante General de la FAE calificó como prioritaria la renovación de la flota de helicópteros; del Ala de Combate No. 22.

En el año 2007 el Comando General de la Fuerza Aérea dispone la creación de un equipo multidisciplinario que desarrolle el proyecto para la compra de los nuevos helicópteros, la designación recae sobre el señor teniente coronel Antonio Puga, Comandante del Grupo de Combate No. 221, como jefe del equipo; adicionalmente se nombra como asesores técnicos en el área de pilotaje al capitán Israel Portilla, en el área logística al capitán Vinicio Jiménez, como asesora financiera la capitán Flora Tamayo y en el área legal y jurídica a la señora servidora pública abogada Guadalupe Medrano.

Este equipo presenta en su informe la necesidad que tiene el Ala de Combate No. 22, al no poder responder a la misión a ellos encomendada por la Fuerza Aérea, con fecha 2 de diciembre de 2007.

En los meses de febrero y marzo de 2008 y siguiendo los procesos dictados por la Honorable Junta de Defensa Nacional, se obtiene la aprobación del Comando Conjunto y el Ministerio de Defensa Nacional para proseguir con el proyecto y se lo califica de necesario para la seguridad nacional.

A finales del mes de marzo del mismo año se dictan los procedimientos para la adquisición de los helicópteros y el sueño máspreciado empieza a ser realidad. El 08 de mayo se envían las invitaciones a todos los proveedores de helicópteros, en todos los rincones del planeta, sin hacer ninguna excepción, dando de esta manera una total transparencia al proceso; esta invitación iba acompañada por las bases de lo que debían tener los helicópteros nuevos, que respondía a una estructura moderna acorde con la última tecnología y que marcaría el cambio generacional que debía tener la Fuerza Aérea del siglo 21.



nuevos helicópteros DHRUV



El DHRUV es un helicóptero multirol con capacidad de carga de 4 a 5 toneladas con configuración militar y civil; este helicóptero tiene aviónica Israelí y motores Turbo Meca Snecma de Francia.

El 13 de junio del año 2008 llegó el día de la apertura de los sobres que contenían las ofertas de aquellas compañías que estaban interesadas en este proyecto; de todas las ofertas presentadas se realizó el análisis por un grupo de oficiales pertenecientes a las tres ramas de las Fuerzas Armadas, cuyo resultado fue favorable para la compañía HINDUSTAN AERONAUTICS LTD, ya que cumplía con todas las exigencias dadas por la Fuerza Aérea Ecuatoriana y además tenía el costo más bajo de todas las ofertas presentadas.

Después de siete meses, el 21 marzo de 2009 se comienza a escribir una nueva historia para el Ala de Combate No. 22 y para la Fuerza Aérea con la llegada de los primeros cinco helicópteros DRHUV.

Una vez puesto en marcha el proyecto y con las autorizaciones debidas, personal de oficiales pilotos y técnicos, así como personal de aerotécnicos en el área de mantenimiento del Ala de Combate No. 22 se encontraban rumbo a Bangalore, India; a las instalaciones de la empresa HAL, proveedora de los nuevos helicópteros.

Los oficiales pilotos designados para ser los pioneros de este nuevo equipo de vuelo fueron el capitán Carlos Enríquez, capitán Israel Portilla, teniente Luis Armas y teniente Juan Fariño; como oficiales técnicos en mantenimiento se designó al capitán Geovanny Vaca y el subteniente Fabricio Cabezas.

El entrenamiento fue exigente durante los dos meses que permaneció el personal de la FAE en la empresa HAL, donde se puso a prueba todo su talento y capacidad para adaptarse y aprender sobre nuevas tecnologías. Este reto implicaba una gran responsabilidad; el objetivo principal del personal de la FAE era el de absorber la mayor cantidad de conocimientos para ponerlos en práctica una vez que estuvieran al mando de sus nuevas aeronaves.

Dentro del contrato y mientras dure la garantía de los helicópteros, la empresa proveedora HAL dará el soporte necesario en mantenimiento, herramientas y repuestos; por esta razón, en nuestro país se encuentra un equipo de ingenieros, quienes, por el lapso de dos años, conjuntamente con nuestro personal, cumplirán un riguroso programa de entrenamiento, a fin de mantener los helicópteros en un alto nivel de operatividad.

Durante este tiempo, los pilotos y técnicos de la HAL entrenarán a los pilotos y técnicos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana cumpliendo con la transferencia de conocimientos, experiencias y anécdotas, que harán que este nuevo helicóptero se convierta en la punta de lanza del rescate de combate y apoyo durante desastres naturales en nuestro territorio, haciendo que nuestro lema se mantenga en la mente y los corazones de todo el Ecuador: *“Para que otros pueda vivir”*.

El Escuadrón 2211 “Cobras”, perteneciente al Ala de Combate No. 22, es el que acoge a esta flota de helicópteros DHRUV, cuya misión principal la ejecuta a cabalidad y, a más de los trabajos reconocidos a lo largo de la historia, existen muchos adicionales que cumple este Escuadrón silenciosamente con dedicación y profesionalismo, así como con una entrega total al servicio de la comunidad, sin esperar recompensa alguna, solo con la íntima satisfacción del deber cumplido y de que muchas vidas han sido salvadas.

Fieles y consecuentes con la Fuerza Aérea, el Escuadrón de Combate No. 2211, como parte integrante de esta, permanece alerta las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, haciendo honor a su lema: *“Nadie lo hace mejor”*.



Aviones Tácticos sobre cielos ecuatorianos

Super Tucano

TECNOLOGÍA DE CUARTA GENERACIÓN SOBRE CIELOS ECUATORIANOS

El avión Super Tucano de la compañía brasileña EMBRAER es la combinación ideal de un turbohélice con sistemas de armamento y aviónica de cuarta generación.

El EMB-314 Super Tucano es un avión de múltiples propósitos, con un sistema de armamento adaptado a su moderna aviónica, aunque el diseño inicial del Super Tucano se basó en aquel del exitoso entrenador turbo-hélice EMB-312 Tucano, el resultado final es un nuevo avión, más adaptado a los requerimientos militares de combate.

El Super Tucano está diseñado para operar en los escenarios más complejos de combate, incluyendo la capacidad de empleo nocturno, uso

de armas inteligentes y tecnología de enlace de datos (data link). Además de una estructura reforzada para operaciones en pistas no preparadas.

El Super Tucano, está dotado con un cockpit (cabina) totalmente digital con aviónica de última generación compatible con el empleo de NVG (gafas de visión nocturna), una interfaz hombre-máquina (HMI-Human-Machine Interface) de cuarta generación, diseñada para minimizar la carga de trabajo del piloto, además de un avanzado y preciso sistema de navegación, sensores electro-ópticos e infrarrojos, designación de blancos, y puntería de armas que garantiza alta precisión y confiabilidad en la realización de misiones tácticas, incluso en condiciones extremas.

Es capaz de llevar 1.550 kg (3.415 lb) distribuido en cinco puntos externos, bajo el fuselaje y bajo las alas, en una amplia gama de configuraciones que contempla:



Bombas Operacionales (propósito general – Mk-81 and Mk-82), cluster – BLG-252 (similar a las BL755), fire – BINC-300 (similar a las BLU32).

Laser Guided Mk-82 bombs (with Laser Guided Kit)

Free-fall and high drag training Bombs attached to the Multiple Bomb Dispenser SUU-20 B/A – up to six BDU-33 bombs.

7 tubes/70 mm Rocket launchers (rockets type Mk-4, SBAT-70 and, according to launcher model, type Mk-66, Skyfire M9).

19 tubes/70 mm Rocket launchers (Mk-4, SBAT-70 rockets)

MAA-1 air-to-air short range infrared missile.

Integral Machine Guns .50".

Fuel Tanks.

La incorporación de este sistema de armas en nuestra institución incluye un avanzado sistema de entrenamiento y apoyo a la operación conocido como TOSS por sus siglas en inglés (Training and Operation Support System), que está compuesto por cuatro sistemas: el CBT (Computer-Based Training), entrenamiento computarizado que mejora el aprendizaje de los pilotos; el FS (Flight Simulator), simulador de vuelo; el MPS (Mission Planning Stations), para planificación de misiones de navegación y ataque; y el MDS (Mission Debriefing Station), para análisis de los datos y resultados de las misiones realizadas.

La incorporación de tecnología de última generación para el entrenamiento avanzado, asegurará a nuestra Institución

alcanzar el objetivo esperado, en el sentido de adaptar al piloto en una cabina totalmente digital e instruir y entrenar a los pilotos de combate, en un sistema de armas que permita desarrollar las habilidades y competencias que se requieren para operar aeronaves de cuarta generación, como el sistema Kfir CE que posee nuestra nación y la futura aeronave que será incorporada a corto plazo a la flota de aviones de combate de la Fuerza Aérea.

La inclusión de la tercera pantalla configura a la cabina de vuelo del avión Super Tucano FAE, con el estándar de los aviones de última generación, permitiendo a las tripulaciones disponer de un tercer display, para desplegar información, de los sistemas FLIR, Data Link, Moving Map, INS y SMS.

Con todas las características, capacidades y cualidades descritas, esta aeronave se presenta como la mejor opción para la renovación de la flota de aviones de ataque ligero y de entrenamiento avanzado de combate de la Fuerza Aérea Ecuatoriana; de igual forma la capacidad de operar en pistas no preparadas, la gran autonomía de vuelo y la poca dependencia de equipos de apoyo le convierte en la plataforma de vuelo ideal para cumplir las operaciones aéreas la región amazónica y Frontera Norte de nuestro país.



Este avión puede operar en los más difíciles ambientes como pistas no preparadas, en el día y en la noche. Las especialidades básicas en cuanto a dimensiones son las siguientes: Largo: 11,38 m - Envergadura: 11,14 m - Altura: 3,97 m.

Mirage F1 30 años PROTEGIENDO LA SOBERANÍA DEL PAÍS

Treinta años son una vida. Una vida es un testimonio permanente. Un testimonio es la base de la historia y de la tradición. Escribir la historia y esculpir las tradiciones con cinceles de trabajo, entrega y sacrificio hace a las cosas temporales, eternas.

A mediados de la década del setenta, la Fuerza Aérea Ecuatoriana había quedado disminuida en su capacidad relativa de combate en relación a las fuerzas aéreas vecinas, que por su parte ya habían adquirido para ese entonces aviones de tercera generación. Ante esta realidad, en el año de 1978, el Consejo Supremo de Gobierno siente que es el momento de recuperar el potencial aéreo perdido; había que encuadrarse en los nuevos métodos y sistemas de la guerra, en los que el poder aeroespacial, con modernos equipos, era la única solución a este crítico desbalance que enfrentaba la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Por este motivo se decide incorporar a su flota, un escuadrón de aviones que cumpliera el rol de

defensa aérea, encontrando en el Mirage F1 un caza interceptor de primera línea, probado en combate y que contaba con excelentes características de maniobrabilidad y equipamiento para cumplir a cabalidad la misión de ser los garantes de la soberanía nacional.

Es así que el 11 de agosto de 1978 viajan a la ciudad de Reims, en Francia los primeros seis pilotos ecuatorianos, quienes, junto a un grupo de oficiales técnicos y aerotécnicos, se convertirían en los pioneros del para ese entonces naciente Grupo de Caza 212; allí permanecerían por el lapso de cinco meses, hasta terminar el entrenamiento teórico. El 29 de enero de 1979, se presentaron en la Base Aérea de Orange, con el fin de realizar el entrenamiento práctico, que se inició el 13 de febrero del mismo año. Durante casi dos meses de operación, todos y cada uno de los pilotos ecuatorianos completaron las misiones de vuelo con las cuales finalizaron el programa de entrenamiento en Francia.



La llegada de los aviones al país ocurriría el mes de mayo de 1979, año en el cual se inician los trabajos de ensamblaje y puesta a punto de los aviones. Hasta que llega el día tan esperado por todos, aquel 26 de junio, en el cual, por primera vez, un avión Mirage F1 irrumpe en el cielo ecuatoriano, dejando desde ese primer vuelo la estela imborrable del profesionalismo y mística de trabajo propios de los hombres del escuadrón. En base a este acontecimiento se declara al 26 de junio de 1979 el inicio de la operación del avión Mirage F1 en el Ecuador.

Tres días después, teniendo como escenario nuevamente la Base Aérea de Taura y, como testigos y protagonistas del histórico evento al Consejo Supremo de Gobierno, el mayor Héctor Heredia, primer Comandante del Escuadrón, sería el oficial que realice el primer vuelo de un Mirage F1 al mando de un piloto ecuatoriano.

A pesar de las limitaciones en cuanto a entrenamiento, a comienzos de 1981, en el Conflicto de Paquisha, este grupo de hombres cumplieron misiones de vuelo en la Cordillera del Cóndor, protegiendo el espacio aéreo ecuatoriano de la acometida de nuestro eterno enemigo. Posteriormente y con las enseñanzas de este conflicto, el escuadrón continúa madurando, para constituirse en una verdadera organización de empleo táctico, capaz de responder con éxito a la amenaza latente y a la ambición enemiga.

Durante 1984, se inicia la instalación del sistema de contramedidas electrónicas pasivas chaff y flare, incrementando de esta manera la capacidad de defensa del avión. En este mismo año, se realiza por primera vez el curso de combate aéreo disímil con los aviones Kfir C2, el cual elevó aun más los niveles de entrenamiento de nuestros pilotos.

El escuadrón participa activamente, desde el año 1985, en los ejercicios Horizonte Azul, con escuadrones de la Fuerza Aérea Norteamericana, interviniendo en las maniobras UNITAS con las Fuerzas Navales del Ecuador y los Estados Unidos y participando activamente en todas las competencias anuales de navegación de precisión, tiro y bombardeo, obteniendo por varias ocasiones los más altos puntajes, demostrando la capacidad operativa tradicional de sus pilotos y técnicos.

En 1992, se incorpora al arsenal de armamento de los

aviones Mirage F1, el misil todo aspecto MAGIC-2. A partir de ese entonces, el escuadrón inicia el desarrollo de tácticas, técnicas y maniobras que le permitieron estar en concordancia a las exigencias del combate aéreo moderno.

Nuevamente la patria se vería amenazada a inicios de 1995, durante el Conflicto del Alto Cenepa. El 10 de febrero, hombres como el mayor Raúl Banderas y el capitán Carlos Uscátegui, héroes de la patria, demostraron la preparación, esfuerzo y capacidad de los miembros del escuadrón, al derribar dos aviones Sukhoi 22 de la Fuerza Aérea Peruana, acontecimiento nacional que dio un nuevo giro a la decisión política de continuar la guerra con nuestro secular enemigo y que permitió escribir con gloria la historia de este escuadrón.

Más de 32.000 horas se han volado a largo de estos treinta años de servicio. Con la altivez del cóndor andino, con la tenacidad de quien persigue utopías, con el compromiso de quien custodia lo sagrado y con la vocación de los elegidos, los cazadores día a día reescriben la historia. Los hombres que tenemos el honor de pertenecer a este escuadrón, estamos más que nunca convencidos de que el esfuerzo desplegado por todos nuestros antecesores es la guía que nos conduce a enfrentar con éxito los actuales escenarios.

Al celebrarse un nuevo aniversario, el escuadrón realizó diferentes eventos militares, sociales, deportivos y culturales, entre los cuales se destacan la magna ceremonia militar realizada en el Ala de Combate No. 21, un almuerzo de integración con todo el personal que conforma el Escuadrón Mirage F1, la inauguración del campeonato deportivo "Copa Mirage 30 años", que tuvo como fin el integrar aun más los lazos de camaradería y unidad entre los miembros del escuadrón y el Ala de Combate No. 21 Taura, así como el lanzamiento de un libro conmemorativo denominado "CAZADORES 30 años de soberanía", una revista y un CD interactivo que recopila muchas anécdotas y acontecimientos vividos durante la historia del Escuadrón.

Recordamos y saludamos a aquellos extraordinarios héroes, a cada uno de los miembros del Escuadrón de Combate No. 2112 Mirage F1, a sus nobles y meritorias familias, que han sido parte de estos treinta años de servicio. Han sido actores y herederos del permanente cumplimiento de la sagrada misión.

Nuevos Radares

Vigilancia, alarma y control del espacio aéreo ecuatoriano

Es necesario hacer una reseña histórica del nacimiento de la Defensa Aérea, que se inicia el año 1981, ante el progreso tecnológico del mundo desarrollado y luego de finalizada la agresión bélica del Perú sobre la Cordillera del Cóndor, que marcó un hito para satisfacer la necesidad prioritaria de la adquisición de equipos de radar, con la finalidad de crear un dispositivo para proporcionar la alarma temprana y mantener el control y defensa del espacio aéreo ecuatoriano. La exitosa culminación de este proyecto dio como resultado nuestro sistema de defensa aérea actual, que ha forjado su historia con acontecimientos heroicos como el 10 de febrero de 1995, cuando condujo las misiones de interceptación que resultaron en el primer combate aéreo con aviones supersónicos de las Américas y que tuvo como desenlace el derribo de dos aviones Sukhoi Su-Fitter y un Cessna Dragonfly de la Fuerza Aérea del Perú.

Ahora enfrentamos un gran reto como resultado de la

compra de dos nuevos sistemas radar compuestos cada uno por un radar de alarma temprana y un gap filler, de última tecnología, equipado con todos los sistemas modernos necesarios para el combate, que estarán integrados en centros de mando y control, soportados por dos nuevas redes de comunicaciones y sistemas informáticos avanzados. La necesidad de proteger nuestra soberanía y nuestra comunidad ante nuevas amenazas requirió soluciones acordes con los requisitos de una defensa moderna.

Esta nueva adquisición nos permitirá extender el alcance de cobertura del sistema de alarma y control de la defensa aérea, sobre todo en el sector norte y nororiental del país, incrementando notablemente la capacidad operativa ya existente, especialmente la vigilancia sobre la frontera, interceptación de aeronaves, conducción de las operaciones aéreas y uso de las armas antiaéreas en las áreas sensibles.



El reto no es solamente a nivel operativo, involucra aspectos técnicos de alto nivel al enfrentar este salto tecnológico. Para responder a él se desarrollará un amplio programa de transferencia de tecnología, que incluye la preparación operacional y técnica del personal de la defensa aérea, tanto en el exterior, a cargo de la Compañía China CETC, proveedora de los equipos, como en el interior del país, además de la implementación de un centro de mantenimiento de alto nivel con instrumentación de alta tecnología, para el mantenimiento y reparación de los sistemas, adquiriendo capacidades suficientes para determinar la menor dependencia posible del fabricante y emprender nuestro propio desarrollo en los diferentes ámbitos. Los cursos que se desarrollarán para garantizar este objetivo son

- ✍ Curso para la operación de radares.
- ✍ Curso de mantenimiento de primer nivel.
- ✍ Curso de mantenimiento de segundo nivel.
- ✍ Curso para la integración y el sistema de mando y control.
- ✍ Tres maestrías en una universidad de la China en los campos de tecnología de radares, sistemas de comunicaciones y sistemas de mando y control respectivamente.

Los equipos radar que se esperan son de tipo



Podemos observar algunas de las herramientas tecnológicas para realizar la comprobación, reparación y pruebas electrónicas.

tridimensional, de largo y mediano alcance, de los modelos YLC-2V y YLC-18 de tecnología sólida, cuyas características permitirán una detección superior a las 230 y 100 millas náuticas respectivamente, alta movilidad, con corto tiempo de despliegue para la operación (inferior a 30 minutos), detección a alto nivel, medio, bajo y muy bajo, de aeronaves de muy baja superficie de refracción, provisto de contra medidas electrónicas, potente sistema anti-bloqueo y capacidad anti-destrucción.

La implementación del proyecto en su totalidad durará



El YLC-2V es un radar de vigilancia fabricado en la China; cuenta con tecnología de punta y un alcance de detección superior a las 230 millas náuticas, para amenazas aéreas de muy baja superficie de refracción.

18 meses; su primera fase se inicia con la llegada de dos radares a préstamo, los que cubrirán la operación durante las 24 horas del día, mientras los restantes se fabrican; luego vendrán las fases de verificación y pruebas, seguidas por el entrenamiento, hasta la fase final cuando se reciban los sistemas e inicie la operación integrada; todo este tiempo exigirá la dedicación y entrega de todos quienes conformamos la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en un esfuerzo operacional, técnico y logístico continuo, que nos permitirá ingresar en una nueva era para la vigilancia alarma y control del espacio aéreo nacional, puntal fundamental de la soberanía, con mujeres y hombres que trabajan y dedican su vida a los ideales de la patria.



El YLC-18 es un radar de vigilancia fabricado en la China; cuenta con tecnología de punta y un alcance de detección superior a las 100 millas náuticas, para amenazas aéreas de muy baja superficie de refracción y muy bajo nivel.

La Mujer y su inclusión en la Fuerza Aérea Ecuatoriana

En el Ecuador, desde las guerras de la independencia, pasando por la etapa republicana y por las luchas del liberalismo hasta la invasión peruana del año de 1941, se percibe clara y nítidamente la figura de la mujer ecuatoriana participando activamente, junto a los hombres, en los ejércitos. Prácticamente enroladas, ellas eran un soldado más, dentro de la organización militar. Figuras como Manuelita Sáenz, que con sus ideas libertarias, supo destacarse por su carácter de lucha y tenacidad como un ejemplo para las mujeres que han incursionado en la vida militar.

El ser mujer no ha impedido de ninguna manera ejercer la carrera militar, pero la incorporación implicó la realización de ciertos cambios en la estructura y organización de las Fuerzas Armadas.

Luego de evaluaciones y cambios necesarios, a nivel mundial, las Fuerzas Armadas de diversos países han ido incorporado mujeres a sus filas. El Ecuador no podía ser la excepción y en la década de los 70 se presentó una intensa dinámica en las estructuras sociales y en el

pensamiento de quienes tenían bajo su mando las Fuerzas Armadas Ecuatorianas; se habían roto ciertos tabúes y la mujer tenía la posibilidad de ingresar a la vida militar. Luego de un profundo análisis y de cambios necesarios, las mujeres podían ser parte de este nuevo campo profesional.

La Fuerza Aérea abrió sus puertas a la mujer en el año 2000, cuando se graduaron once oficiales especialistas en las áreas de Medicina, Finanzas, Arquitectura y Relaciones Públicas.

Para todo este proceso de inserción se hicieron cambios importantes en los reglamentos e infraestructura de aquellas escuelas que antes fueron pensadas solo para hombres. Es así que, actualmente, la Escuela Superior Militar de Aviación, "Cosme Rennella B"; la Escuela de Infantería Aérea y la Escuela Técnica de la Fuerza Aérea se han preparado en diferentes ámbitos y han readecuado sus instalaciones, a fin de brindar al personal femenino el ambiente idóneo para su formación militar.



ESMA

La mujer ecuatoriana, luego de 89 años de que fue creada la Fuerza Aérea y luego de incursionar en las universidades y en la política, realizó las gestiones para ingresar en las Fuerzas Armadas, en igualdad de derechos y obligaciones con los varones del país.



Bajo estas circunstancias, la FAE dispuso que la Escuela Superior Militar de Aviación "COSME RENNELLA BARBATTO" prepare sus dependencias para el ingreso de cadetes mujeres, a partir del año 2007, para ser parte de la LXI Promoción de Oficiales Pilotos y Técnicos. Por tal motivo, la ESMA realizó las coordinaciones pertinentes para adecuar la infraestructura de las villas que serían habitadas por las mujeres, durante los cuatro años que dura la carrera militar. De igual manera, el cuerpo médico y el cuerpo de cadetes unieron esfuerzos a fin de rediseñar la instrucción militar, considerando la diferencia física entre cadetes hombres y mujeres; se establecieron, además, los lineamientos reglamentarios que actualmente garantizan una sana y correcta convivencia entre géneros; se tomaron en cuenta las condiciones ergonómicas de los aviones de entrenamiento, respecto a las características físicas de la mujer, entre otros aspectos que se discuten permanentemente con el objetivo de lograr un desarrollo técnico-profesional, que garantice iguales derechos y obligaciones a mujeres y varones con una apropiada capacitación en los ejes de cultura militar, física, humanística, de ciencia, tecnología y de vuelo.

Actualmente existen dos promociones de cadetes mujeres que se encuentran en proceso de formación para pilotos y técnicos.



Cabe indicar que, a partir del año 2000, ya ingresaron mujeres en calidad de aspirantes a oficiales especialistas, pero su permanencia en la ESMA fue de nueve meses y, terminado este proceso de formación militar, obtuvieron el grado de tenientes. Existen hasta el momento 32 oficiales mujeres que prestan sus servicios profesionales en los diferentes Repartos de la FAE.

"Me siento muy honrada de ser parte de la primera promoción de mujeres oficiales de la Fuerza Aérea, ya que abrimos un camino para el ingreso de cadetes mujeres, demostrando que tenemos el derecho y las capacidades para poder ejercer la carrera militar desde distintos ámbitos" .

Cptn. Dinora Tapia, oficial mujer más antigua de la FAE.

Preparación física

El proceso que se cumple consiste en una preparación física durante un año, con el fin de realizar una nivelación de sus cualidades coordinativas y condicionales para que en los siguientes cursos militares se pueda iniciar con el mismo nivel de preparación física en todas las cadetes mujeres.

El entrenamiento físico general de las cadetes mujeres es diferenciado durante un año, en relación con los cadetes hombres que sólo es de seis meses. Dicho entrenamiento consiste en calentamiento general, preparación aeróbica, resistencia láctica, preparación muscular localizada, flexibilidad, inducción a la preparación física militar y preparación física teórica.

"El proceso es fuerte porque hay exigencias que hemos tenido que cumplir al mismo nivel que nuestros compañeros. Ahora es normal realizar actividades que antes las veía imposibles"

Testimonio de la cadete más antigua como piloto de aviación, Johanna Santacruz, de 22 años.

EIA

Igualmente, la Escuela de Infantería integró a sus filas a personal femenino, para lo cual se tomaron las medidas pertinentes haciendo modificaciones en la infraestructura física, estableciendo un dormitorio con todo lo necesario para la permanencia de las alumnas en este Reparto. Además se preparó al personal de instructores, quienes recibieron capacitación en doctrina física para mujeres en el Centro de Alto Rendimiento del Comité Olímpico Ecuatoriano.



Una vez culminado el proceso de selección y reclutamiento, el 7 de mayo de 2008, ingresó la XXIII Promoción de Aspirantes a Soldados, pertenecientes a varias especialidades. Allí se alistó el primer contingente de diez mujeres aerotécnicas quienes, luego de una preparación física y técnico profesional de nueve meses, fueron graduadas y actualmente se desempeñan como soldados profesionales de la Fuerza Aérea en las especialidades de: Aeromedicina, Relaciones Públicas e Imprenta.

En la actualidad se encuentran en proceso de formación 12 aspirantes quienes, luego de una preparación física y técnico profesional, serán graduadas como soldados de varias especialidades de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en octubre de 2009.

“Estoy muy satisfecha porque he visto el gran cambio que he dado día a día, tanto física como intelectualmente; han formado mi carácter. Voy a graduarme y quiero aplicar en el futuro mi especialidad con éxito”.

Vivencia en la Escuela, de la aspirante Tania Verdezoto.

ETFA

La incorporación de la mujer en el ámbito militar ha sido un proceso paulatino, que ha abierto el camino a las futuras generaciones de mujeres que opten por una carrera de grandes sacrificios, pero también de grandes satisfacciones por servir al país.

La Escuela Técnica de la Fuerza Aérea no es la excepción, pues en el mes de octubre de 2009 ingresó la primera promoción de aerotécnicas, quienes se preparan en diferentes campos del mantenimiento aeronáutico.

En lo que concierne a la infraestructura física se adecuó un sitio conformado por dos alas con capacidad para 20 personas cada una.

Los instructores se capacitaron en el ámbito técnico-militar y liderazgo junto a una oficial y una aerotécnica mujer, quienes serán las encargadas directas del proceso de formación militar de las nuevas aspirantes.

Todo el proceso de inserción de las mujeres abarca un conocimiento en diferentes ámbitos; por esta razón, el personal de esta Escuela recibe capacitación permanente en derechos y obligaciones en equidad de género, normativa legal que regula el trato a la mujer, trato no discriminatorio ni preferencial, salud integral y física de la mujer, relaciones sentimentales (normativa regulatoria), acoso sexual y laboral, cambio de fraseología en el incentivo, la arenga y retroalimentación.

De esta manera la Fuerza Aérea Ecuatoriana continúa formando mujeres militares al servicio del país.



Desarrollo aeroespacial en la

FAE LIDERANDO UN ESFUERZO INTERINSTITUCIONAL LOGRA PROMETEDORES AVANCES EN EL ÁMBITO AEROESPACIAL

En el Ecuador se han logrado importantes e históricos avances en el campo de las aplicaciones y beneficios de la ciencia y tecnología aeroespacial, gracias a la designación de nuestro país como sede de la V Conferencia Espacial de las Américas – VCEA en el 2005, en sesión de COPUOS (por sus siglas en inglés del Comité para el uso pacífico del espacio exterior, con sede en Viena). La realización de este encuentro en Quito en el año 2006 permitió la instauración de su Secretaría Pro Tempore (SPT-VCEA) en nuestro país desde el 2007 hasta el 2010, que está a cargo de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, según Convenio Macro entre las dos Carteras de Estado, a la luz del mandato de las naciones del Continente que asistieron al mencionado foro internacional denominado “Plan de Acción” y su correspondiente documento político o “Declaración de San Francisco de Quito”.

Ecuador cuenta por primera vez con estrategias viables de desarrollo aeroespacial, resultantes de las tendencias mundiales y experiencias positivas regionales y extra regionales. Aplicaciones fundamentales como la Telesalud y Telemedicina, Teleducación y Acceso al conocimiento, Geotecnologías y múltiples plataformas aeroespaciales al servicio de la gestión de riesgos, protección del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural ya no son privilegio de naciones con amplia trayectoria en el campo aeroespacial; son ahora áreas de seria y prometedora incursión por parte de varias instituciones del país con el compromiso de transferir o irradiar sus logros a nivel regional.

En el campo de la Teleducación, con el auspicio de UNESCO y las Agencias Espaciales ESA de Europa y JAXA de Japón, se han desarrollado a nivel nacional tres actividades de charlas educativas y motivacionales denominadas “Campamentos Espaciales”, con la participación del Ministerio de Educación, que congregaron a más de 300 estudiantes de bachillerato y 100 profesores investigadores; más, una desarrollada a nivel internacional, que logró la concurrencia de delegaciones estudiantiles y docentes de cinco países del continente y contó con la participación de delegados nacionales, que superó expectativas. Asimismo, se efectuaron varias reuniones de trabajo interinstitucional tendientes a viabilizar la implementación de un sistema de conectividad satelital y convencional a nivel nacional, que permita estructurar un sistema de educación en diversos campos del saber científico-tecnológico con énfasis en temáticas espaciales, sobre una plataforma virtual, como importante aporte al eje del acceso al conocimiento, y, paralelamente se ha consensuado en conformar un Comité Interinstitucional de Educación Espacial, liderado por el Ministerio de Educación, que tiene como objetivo la inserción de la dimensión espacial en el proceso actual de reforma educativa nacional.

En Telesalud y Telemedicina, bajo el liderazgo del Ministerio de Salud Pública, se logró implementar las primeras unidades y terminales de Telesalud en el país (diagnóstico, intervención y asistencia médica con apoyo de tecnologías de información y comunicaciones, especialmente satelitales), como una primera fase de la red de Telesalud nacional, abarcando varias provincias con énfasis en zonas aisladas, especialmente de fronteras, la Amazonía y región insular, complementada con el equipamiento de la primera unidad a nivel nacional de Teletrauma y Telepidemiología en la Clínica FAE Quito.

Como factores dinamizadores y que sumaron recursos y actores fundamentales en los esfuerzos e iniciativas antes descritos, en forma inédita, se generaron y difundieron a la vez ambiciosos programas y proyectos por parte del Departamento de Desarrollo Aeroespacial de la FAE y la Agencia Civil Espacial del Ecuador (EXA), liderada por Ronnie Nader Bello, pionero en el campo de la astronáutica nacional con su proyecto “Primer Astronauta Ecuatoriano”.

Fuerza Aérea Ecuatoriana

Una estrecha colaboración entre esos dos organismos, en los campos de la medicina y fisiología aeroespacial, ha dado importantes aportes al trabajo cotidiano de pilotos, técnicos y especialistas de FAE y, sobre todo, ha permitido la gesta sin par de crear condiciones de Microgravedad con fines experimentales, con un avión jet Sabreliner, únicamente sobre la base de ingenio y capacidades nacionales, gracias a la elevada eficiencia de pilotos de FAE y el aporte técnico y experiencia de Ronnie Nader y su equipo de calificados técnicos.

Actualmente, los equipos técnico-científicos aeroespaciales de FAE se encuentran empeñados en promover procesos de tecnificación geoespacial eficaces, brindar nuevas herramientas aeroespaciales, como plataformas convencionales con nuevos sensores y una Plataforma de Gran Altitud (PGA) multipropósito en pleno desarrollo, gracias al apoyo del Gobierno a través de la SENACYT, a modo de soluciones inéditas, integrales y prácticas para mejorar la preservación del medio ambiente y el patrimonio natural y cultural nacionales, así como la capacidad de respuesta ante desastres y operativa en la gestión de riesgos en general.



Estudiantes realizan prácticas de lanzamiento de cohetes a propulsión de agua.

Plataforma de Gran Altitud

LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y EL DESARROLLO TECNOLÓGICO EN LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

El mundo es más interdependiente cada día. Las actividades diarias, no solamente para sostener la producción y el comercio, sino las cotidianas privadas de cada persona dependen de sistemas de comunicación y tecnología. El internet, la telefonía celular y los satélites se han convertido en los ejes vertebrales de la dinámica de la sociedad. Los sistemas de seguridad y defensa de las empresas y de las naciones serán tan vulnerables como vulnerables sean sus sistemas de comunicación. En los últimos años el concepto tradicional de la guerra ha sufrido un dramático cambio; el arte de la guerra es ahora la ciencia de las estructuras de los sistemas y de las comunicaciones; es la era de la Guerra de la Información.

Esta realidad significa que una nación tecnológicamente dependiente no podrá dormir tranquila; su seguridad está en manos de aquellos que dominan la tecnología. Solo queda un camino: asimilar la última tecnología, apropiarse de ella e impulsar el desarrollo de conocimientos y tecnología propios. La ruta está trazada, es indispensable asignar recursos y esfuerzo a la INVESTIGACIÓN científica y al desarrollo tecnológico.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana, consciente de su responsabilidad histórica, inició el esfuerzo de la investigación científica y el desarrollo tecnológico en su Centro de Investigación y Desarrollo, CIDFAE, en 1998, cuando inició el estudio y construcción de la primera aeronave experimental no tripulada, diseñada y construida por ecuatorianos. Pero eso solo fue el primer paso.

Ahora, los retos son mayores. El 10 de julio de 2008, hace algo más de un año, se inició el Proyecto Plataforma de Gran Altitud, PGA, pionero en el desarrollo aeroespacial del Ecuador, con la finalidad de contar con una plataforma aproximadamente a 20 000 msnm, que brinde servicios de vigilancia y monitoreo del territorio nacional, y telecomunicaciones como radio, televisión digital e internet, especialmente orientada a sectores rurales del país.



PGA

TRABAJO MULTI-INSTITUCIONAL

El diseño, la construcción y las pruebas de la PGA constituyen retos complejos que requieren el concurso de profesionales técnicos y científicos de variadas áreas del conocimiento. La PGA es una aeronave tipo dirigible, sustentada por helio, destinada a operar en una altitud casi tres veces la de nuestro coloso Cotopaxi, en condiciones geoestacionarias. Para ello se ha trabajado en la aeronáutica de la nave, sistemas de aviónica, sistemas de guiado, navegación y control, telecomunicaciones e instrumentación, propulsión, sistemas de energía, incluyendo la fuente fotovoltaica para darle suficiente autonomía de vuelo, etc.



Es importante conocer el medio en donde van a operar las aeronaves PGA, por lo que se están realizando mediciones remotas de los parámetros meteorológicos utilizando radio sondas, estudios estadísticos y la modelización matemática.

Para enfrentar tan variados requerimientos, se constituyó un grupo de expertos del más alto nivel de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, FAE; de la Escuela Politécnica Nacional, EPN, y del Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología, INAMHI, quienes han conformado un equipo multidisciplinario fuertemente cohesionado que enfrenta el desafío con un espíritu de compromiso nacional.

El valor de la inversión es de aproximadamente cuatro millones de dólares, financiados en el ochenta y cuatro por ciento por la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología y el dieciséis por ciento por la FAE, la cual, además, ha asignado las instalaciones del Aeropuerto Chachoan en la ciudad de Ambato para el desarrollo del Proyecto.

RETOS

La condición de mantenerse en situación geoestacionaria implica contar con sistemas de navegación mediante sensores de posición (GPS) y plataformas inerciales; interpretación de los resultados, sistemas y algoritmos de control, que comanden el sistema de propulsión; el propio sistema de propulsión, y la inteligencia para operar los equipos de carga útil, como cámaras, radios, antenas y computadores. Todos los sistemas consumen energía, y ese es otro reto.

Por supuesto, las condiciones de operación dependerán de las condiciones del entorno. En la posición escogida para su operación se esperan temperaturas extremadamente bajas (entre 60 y 80 grados centígrados bajo cero), con vientos medianamente fuertes y niveles de presión atmosférica extremadamente pequeños, lo que implica estudios sobre los materiales a ser utilizados, la electrónica en condiciones extremas y los radio enlaces de control e instrumentación con sus respectivos sistemas de seguridad.



RESULTADOS ESPERADOS

La PGA podrá tener un sinnúmero de aplicaciones; en el ámbito militar: vigilancia y reconocimiento, relay de comunicaciones entre aeronaves y Centros de Mando y Control; en el campo civil, algunas de las aplicaciones podrán ser

✓ Monitoreo y Observación de

✎ Desastres naturales:

- | | |
|--------------|----------------|
| ▲ Erupciones | ▲ Inundaciones |
| ▲ Terremotos | ▲ Derrumbes |

- ✎ Deforestación.
- ✎ Cambios climáticos, etc.
- ✓ Telecomunicaciones:
 - ✎ Relay de comunicaciones.
 - ✎ Internet.
 - ✎ Radio.
 - ✎ Televisión.
- ✓ Otros usos:
 - ✎ Aerofotogrametría.
 - ✎ Trazado de carreteras.
 - ✎ Seguridad a personalidades.

Sin embargo, los resultados complementarios del proyecto serán también numerosos:

- ✓ Sistema de energía fotovoltaica.
- ✓ Sistema de almacenamiento de energía eléctrica en condiciones extremas.
- ✓ Conocimiento de las condiciones atmosféricas en la estratósfera de nuestra serranía
- ✓ Desarrollo de pilotos automáticos para aeronaves no tripuladas.
- ✓ Sistema de telesensores y teleinstrumentación.
- ✓ Materiales compuestos impermeables al helio.
- ✓ Materiales compuestos resistentes y livianos para uso industrial.



BENEFICIOS INMEDIATOS

Mientras se desarrolla el proyecto, se ha planteado la ejecución de un Plan Piloto para establecer la viabilidad técnica del servicio de internet desde la PGA, para lo cual se ha escogido a instituciones públicas de educación y salud cercanas al aeropuerto Chachoan, a las cuales se dotará del servicio de internet inalámbrico y se les insertará en la Agenda Nacional de Conectividad, con servicios de tele-educación y tele-salud.



NUEVOS DESAFÍOS

Al entregar el prototipo de la Plataforma de Gran Altitud, que deberá estar terminada el primer trimestre del 2011, el CIDFAE estará en condiciones de enfrentar nuevos retos. Desde ya:

Diseño y construcción de una nave no tripulada totalmente autónoma (UAV) multipropósito.

Desarrollo de un pico-satélite

A largo plazo, desarrollo de un satélite de telecomunicaciones, ¿Por qué no?.

FAE en Misiones de Paz

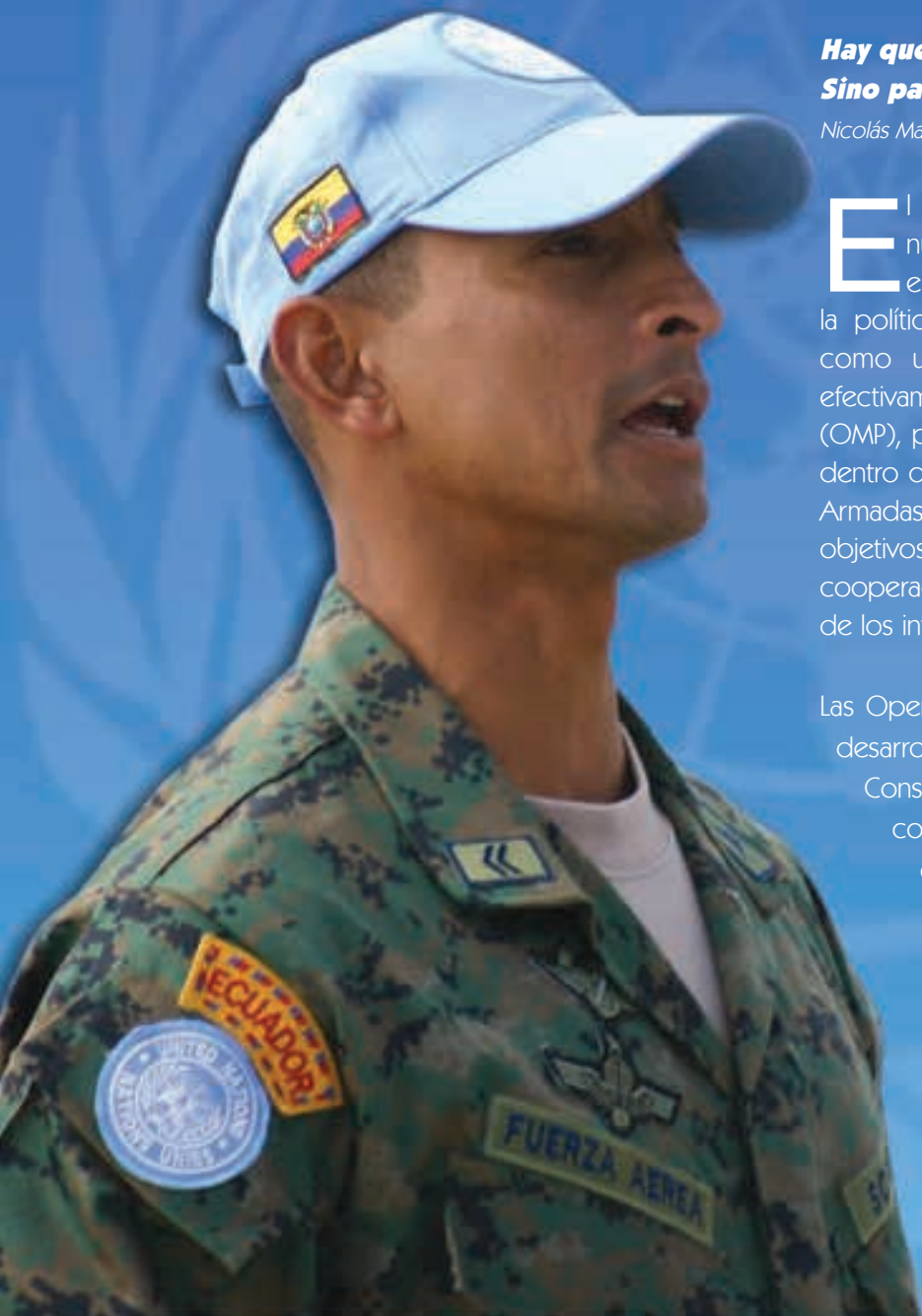
Contribuyendo a entregar esperanza de vida
y desarrollo en el mundo

**Hay que unirse, no para estar juntos,
Sino para hacer algo juntos**

Nicolás Maquiavelo

El mantenimiento de la paz mundial constituye en nuestro país una política de Estado, que se encuentra enmarcada en la actual Constitución. De igual manera la política del Ministerio de Defensa Nacional determina como uno de sus objetivos permanentes “Participar efectivamente en operaciones de mantenimiento de paz (OMP), para contribuir a preservar la paz regional y mundial dentro del marco de la ONU”. En este contexto las Fuerzas Armadas del Ecuador, en estricto cumplimiento de estos objetivos, orienta en una área de acción estratégica la cooperación internacional, con lo cual se contribuye al logro de los intereses del Estado ecuatoriano en el exterior.

Las Operaciones de Mantenimiento de Paz son programas desarrollados por las Naciones Unidas, bajo el mandato del Consejo de Seguridad, y consisten en el envío de un contingente militar así como varios integrantes civiles, que comprenden una extensa área de disciplinas, para conformar el staff de planas mayores y observadores militares de países miembros de la ONU. Se entiende por Operaciones de Mantenimiento de la Paz todo despliegue



internacional de medios militares o civiles que, bajo el mando y control de las Naciones Unidas y con el consentimiento de las partes en conflicto, tiene por objetivo directo contribuir a la consolidación de un cese de hostilidades.

Las Fuerzas de Naciones Unidas son multinacionales; dependiendo de su mandato las misiones de paz pueden ser requeridas para diferentes situaciones como separación de fuerzas, verificación de cumplimiento de acuerdos, desarme de las partes en conflicto, verificación de las treguas protección de poblaciones.

Actualmente la Fuerza Aérea Ecuatoriana, en estricto cumplimiento de disposiciones del Comando Conjunto, contribuye con personal de oficiales y aerotécnicos al cumplimiento de misiones de paz establecidas por la ONU, en

- | | |
|------------|-------------------|
| ☛ MINUSTAH | ☛ HAITI |
| ☛ UNMIL | ☛ LIBERIA |
| ☛ ONUCI | ☛ COSTA DE MARFIL |
| ☛ UNMIS | ☛ SUDAN |



La preparación intelectual, moral y física del soldado se inicia en la UEMPE (Unidad Escuela Misiones de Paz de Ecuador), en los diferentes cursos de **Peacekeeping**, para oficiales y aerotécnicos; **Observadores Militares**, para aerotécnicos, y de **Staff** para oficiales. La decisión de integrar el selecto grupo de cascos azules es voluntaria, acorde con los principios innatos del ser humano basado en el espíritu de solidaridad mundial, característica del soldado del aire.

La representación de la Fuerza Aérea Ecuatoriana a nivel mundial se incrementa cada vez más gracias a este personal, que, conociendo de las amenazas, acepta el reto de cumplir con alguna de las misiones establecidas, ampliando aun mas la máxima ***"Soldado del aire al servicio de la Patria"***

A propósito del cumplimiento de estas misiones en el mes de julio del presente año, tres miembros de la Fuerza Aérea integraron el décimo contingente de Fuerzas Armadas Ecuatorianas para la república de Haití, con la finalidad de asistir a las misiones de paz establecidas por las Naciones Unidas "MINUSTAH". Sus nombres son sargentos Idilo Soto y William Janeta y Cabo Sergio Yáñez.



sargento I. Soto junto a la familia



sargento W. Janeta con su hija



cabo S. Yáñez

Cuando todos trabajamos juntos llegamos lejos

Por eso somos la única aerolínea 100% ecuatoriana con la
más alta certificación internacional en
seguridad operacional.

IOSA
IATA Operational Safety Audit



tame.com.ec

Reservación y ventas: Quito: (02) 397 7100 Guayaquil: (04) 231 0305 Cuenca: (07) 288 9581
Baltra: (05) 252 6527 San Cristóbal: (05) 252 1351 o en tu agencia de viajes preferida.



Planeación Estratégica FAE al

Es importante recordar que el término *estrategia* fue originalmente utilizado por los militares para referirse al plan total proyectado para enfrentar al adversario; en consecuencia, el desarrollo de estrategias militares conlleva necesariamente la consideración de factores económicos y políticos. En su sentido amplio, “Estrategia es el desarrollo sistemático y el empleo del poder nacional, en el que se incluye el poder militar, en la paz y en la guerra, para asegurar los fines nacionales contra cualquier adversario en el medio internacional” (De Bordeje Morencos).

La estrategia organizacional implica el compromiso de todos los recursos de la institución para poder sobrevivir y desarrollarse dentro de un entorno competitivo y, entonces, no se puede vislumbrar que ésta sea sólo la planeación y direccionamiento de la acción en un área funcional aislada.

La estrategia es producto de un acto creador, innovador, lógico y aplicable, que genera un grupo de acciones coherentes de asignación de recursos y decisiones tácticas.

Estas acciones van encaminadas a lograr que la institución alcance una posición ventajosa en el entorno socioeconómico donde se desenvuelve y mejorar la eficacia de la gestión.

La estrategia se centra en lo siguiente:

- Expresa la visión del estado deseado a alcanzar en el futuro.
- El enfoque sistemático en las relaciones internas de la organización y con su entorno.
- La dirección de los recursos hacia fines específicos.
- Una activa posición operacional con carácter proactivo.
- La definición de términos o plazos temporales.

La expresión Planificación Estratégica es un Plan Estratégico Institucional, que se caracteriza fundamentalmente por coadyuvar a la racionalización de la toma de decisiones, se basa en la eficiencia institucional e integra la visión de largo plazo (filosofía de gestión), mediano plazo (planes estratégicos funcionales) y corto plazo (planes operativos).

Es el conjunto de actividades formales encaminadas a producir una formulación estratégica. Estas actividades son de muy variado tipo y van desde reuniones directivas para discutir las metas para el ejercicio entrante, hasta la obligatoria recopilación y envío de datos presupuestarios por parte de todas las unidades de la institución a la unidad superior. Son aquellos mecanismos formales, es decir, de obligado cumplimiento a plazo fijo, que “obligan” al desarrollo de un plan estratégico para la empresa.

La Planificación Estratégica tiene por finalidad producir cambios profundos en los estamentos de la organización y en la cultura interna; incluye la aplicación de la intuición y el análisis para determinar las posiciones futuras que la organización o empresa debe alcanzar y proceso dinámico lo suficientemente flexible para permitir -y hasta forzar- modificaciones en los planes a fin de responder a las cambiantes circunstancias; trata con el porvenir de las decisiones actuales, observa la cadena de consecuencias de las causas y efectos durante un tiempo, relacionadas con una decisión real o intención que tomará la dirección. Es identificar y llevar a la práctica los objetivos a largo plazo de la institución.

El alto mando de la Fuerza Aérea, empeñado en la búsqueda de una entidad dinámica que responda a los nuevos retos del entorno, a partir del año 2002, decidió, como primer paso del proceso, implantar un modelo de gestión institucional que recoja el avance del conocimiento; las características propias de la organización y la necesidad de desarrollar una acción integral.

Un modelo gerencial integral se fundamenta en los principios de la administración sistémica y la filosofía de calidad total.

El enfoque sistémico concibe a la institución como un todo; es decir, como un conjunto de elementos que, interrelacionados entre sí, permite alcanzar los objetivos institucionales. Una organización moderna se asienta en tres ejes sistémicos: estrategia, organización y cultura.

Las instituciones no están aisladas de su contexto; por consiguiente, sus acciones y decisiones deben estar alineadas con el direccionamiento nacional y el del sector o área de actividad del que formen parte.

A partir de este concepto, el primer nivel de planificación se constituye el direccionamiento estratégico del Estado, en el que se visualiza el futuro del Ecuador, expresado en el Plan Nacional de Desarrollo 2010–2025, instrumento para cristalizar la Constitución de la República del Ecuador, el que deberá ser observado por las instituciones que conforman la estructura del sector público, para alcanzar su crecimiento y aportar de manera efectiva al desarrollo del país.

El segundo nivel de planificación es el relacionado con los “Objetivos y Políticas de Defensa”, alineado con el objetivo nacional No. 5 del Plan Nacional de Desarrollo, que dice: “Garantizar la soberanía nacional, la paz y auspiciar la integración latinoamericana”.

El tercer nivel de planificación es el direccionamiento estratégico de las Fuerzas Armadas del Ecuador, y está constituido por los sistemas de Planificación Estratégico Institucional y Planificación Estratégico Operacional, que le permiten cumplir con su misión fundamental, “La defensa de la soberanía y la integridad territorial” (Art. 158 Constitución de la República del Ecuador y Art. 26 de la Ley Orgánica de la Defensa Nacional).

Por esta razón el alto mando de la institución se encuentra empeñado en la actualización y formulación del Plan Estratégico Institucional para el periodo 2010- 2018, que define una visión de la Fuerza Aérea a ser alcanzada en el año 2018 y establece objetivos, acciones estratégicas y políticas institucionales, que serán la guía de todos aquellos que hoy conformamos la institución.

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

De la visión institucional: “Ser una Fuerza Aérea disuasiva, respetada y aceptada por la sociedad; pionera en el desarrollo aeroespacial nacional”

De la misión institucional: “Desarrollar el Poder Militar Aéreo para la consecución de los Objetivos Institucionales, que garanticen la Defensa, contribuyan a la seguridad y desarrollo de la Nación.”

De los objetivos estratégicos: Para el cumplimiento de la misión institucional, se establecen los siguientes objetivos estratégicos:

- Alcanzar y mantener el alistamiento operativo, para enfrentar con éxito las amenazas.
- Disponer de un recurso humano con un excelente desempeño profesional y comprometido con la Institución.
- Disponer de una organización operativa y administrativa segura, eficiente y eficaz que permita cumplir la misión.

- Impulsar la conciencia aeronáutica en la sociedad, como elemento fundamental del desarrollo aeroespacial y defensa nacional.
- Desarrollar la capacidad científica y tecnológica en el campo aeroespacial para disminuir la dependencia tecnológica.
- Alcanzar y optimizar los recursos económicos, que permitan la consecución de los objetivos institucionales.

De los principios de gestión institucional: La administración de Fuerza se realizará, en el marco del modelo de gestión integral, por lo que establecen los siguientes principios de gestión:

- Calidad y confiabilidad
- Eficiencia y eficacia
- Simplicidad y descentralización administrativa
- Mejoramiento continuo
- Compromiso con la Institución

De los valores institucionales: Conjunto de creencias, reglas que regulan las convicciones y actitudes de sus miembros. Mediante el liderazgo proactivo, los valores se vuelven contagiosos y afectan al hábito de pensamiento de la gente. El quehacer institucional observará los siguientes valores:

- Honor
- Valor
- Integridad
- Lealtad
- Disciplina
- Servicio
- Abnegación.

“LAS INSTITUCIONES QUE SE RESISTEN A LOS CAMBIOS Y QUE SE OBSESIONAN CON EL CORTO PLAZO SE LIMITAN A SOBREVIVIR”.



FAE lleva esperanza

La Fuerza Aérea Ecuatoriana, además de cumplir con su irrenunciable misión de precautelar celosamente los cielos de la patria manteniendo un territorio soberano, cumple con el espíritu aeronáutico que caracteriza al soldado del aire, contribuyendo al desarrollo del país. Para ello, durante medio siglo, la FAE ha empleado parte de sus recursos en la ejecución de actividades orientadas al bienestar de la sociedad mediante los programas de "Alas para la Salud", "Alas para la Alegría", "Alas para la Integración", "Alas para la Educación", entre otros. Nuestros hombres y mujeres, conscientes de las necesidades de la población de escasos recursos, llegan con sus alas solidarias a los lugares más recónditos del país, uniéndose a rutas de progreso y brindando alegría a los niños y esperanza a quienes reciben ayuda.

ALAS PARA LA SALUD

La Fuerza Aérea, a inicios de 1967, en el ya legendario avión C-47, transportó la primera tripulación médica dentro de un programa denominado "Alas para la Salud", programa solidario que busca contribuir al mejoramiento de la difícil situación salubre que viven cientos de comunidades en todo el territorio nacional. A partir de entonces, durante cerca de cuatro décadas, la FAE ha

trabajado tesoneramente en beneficio de los más necesitados, suscribiendo diversos convenios de cooperación interinstitucional para apoyar las labores humanitarias que cumple, logrando restituir la felicidad a miles de familias ecuatorianas, que son asistidas por brigadas médicas gratuitas que llevan médicos calificados, medicinas, vacunas y demás insumos.



ALAS PARA LA ALEGRÍA

La FAE lleva alegría a niños de escasos recursos económicos del país, dándoles la oportunidad de surcar el infinito en los aviones de transporte. Una sonrisa de alegría y emoción se dibuja en sus rostros cuando miran, desde el cielo, la tierra donde nacieron. Anualmente, cientos de escuelas son beneficiadas con esta labor social.



ALAS PARA LA EDUCACIÓN

La Fuerza Aérea Ecuatoriana, consciente de que la educación es la base del desarrollo, transporta materiales educativos como libros, cuadernos y demás útiles escolares para entregar a muchos niños de los sectores más desposeídos y marginados de la patria, dejando huellas imborrables de gratitud en las futuras generaciones.



ALAS PARA LA INTEGRACIÓN

“LAS PALABRAS NO TIENEN VALOR, SE NECESITAN OBRAS...”

Es el lema que motiva y alienta al personal del Ala de Transportes No. 11 cuando cumple la misión de trasladar personal dentro del territorio nacional, a fin de brindar apoyo a la comunidad.

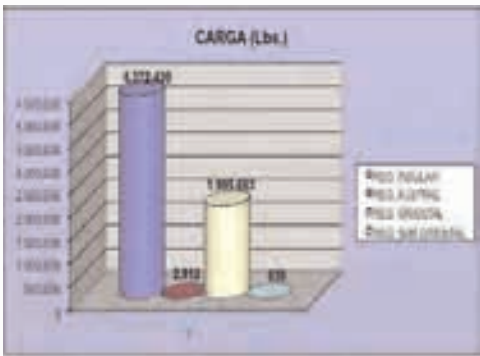
Desde la creación de este Reparto, en el año de 1961, una de las tareas fundamentales fue brindar apoyo a las regiones del país más apartadas y de difícil acceso, como las provincias del Oriente, el austro y las Islas Galápagos. Con los aviones C-47 se empezó con la colonización del Oriente ecuatoriano transportando los primeros pobladores con el único afán de integrar al país, siendo la motivación el servicio del soldado del aire hacia su pueblo. Hoy por hoy, los aviones Twin Otter DHC-6, Avro 748 o Hércules C-130 apoyan a la sociedad ecuatoriana trasladando personal, víveres, maquinaria, ayuda a los damnificados, etc., por todo el país, haciendo eco del lema del Ala de Transportes No. 11: “A CUALQUIER HORA Y EN CUALQUIER LUGAR”.



Durante este lapso, las cifras de transporte de personas superan con facilidad los miles; así como las libras de cargas transportadas. Como un pequeño ejemplo tomaremos el último año, en el cual se realizaron las misiones en Apoyo al Desarrollo con las siguientes estadísticas:



REGIÓN	PASAJEROS
INSULAR	46.097
AUSTRAL	3.380
AMAZÓNICA	133.016
SUR ORIENTAL	275



REGIÓN	CARGA (Lbs.)
INSULAR	4.372.430
AUSTRAL	2.912
AMAZÓNICA	1.995.683
ORIENTAL	830

En forma general, las tareas cumplidas fueron realizadas por los pilotos de los equipos en mención, sin importar los días laborables o feriados. Actualmente las actividades de apoyo al desarrollo se realizan con los aviones Twin Otter DHC-6, los cuales fueron escogidos por sus capacidades especiales de operar en pistas no preparadas como las del Oriente ecuatoriano y región austral. La Fuerza Aérea destina específicamente este tipo de aeronaves, de transporte ligero, para cumplir con sus campañas de ayuda al desarrollo de las regiones más apartadas del país.

En la región amazónica, se atiende a las comunidades desde pequeñas pistas abiertas en la selva. La Fuerza Aérea constituye el medio de enlace con el resto del país para poblaciones como Amazonas, Taisha, Montalvo, Macas, Curaray, Pampantza, Tutinentza, Yauipi, Tena, Coca, Macará y Lago Agrio.

Con el fin de apoyar a los colonos que viven en la región insular se realizan vuelos con el avión “Hércules” C-130 que, por su capacidad de carga y autonomía, permite cumplir con esta misión en forma efectiva.

En el transcurso de los últimos años, gracias a los medios aéreos del Ala de Transportes No. 11, se han podido transportar a varias regiones del país millones de libras de carga en beneficio de las poblaciones y sectores más necesitados, ya sea en Alas para el Desarrollo, o en donaciones para damnificados por los fenómenos de la naturaleza.

De igual manera, se han podido trasladar miles de personas en las diferentes campañas de la Fuerza Aérea Ecuatoriana empleando los aviones Avro, C-130 y Twin Otter.

Fundación de Asistencia Educativa Social Aérea



“Atendemos a niños para potencializar sus habilidades”

“Atravesamos sendas comunes que nos han permitido hacer de nuestra vida una experiencia de trabajo y solidaridad. Es por eso que agradecemos a todas las personas e Instituciones que de una u otra manera nos ayudan y colaboran para seguir adelante con nuestros Centros de Rehabilitación. Gracias por su colaboración, por ser parte de nuestro ideal, porque dan fortaleza a nuestro espíritu y nos ayudan a ayudar”.

Damas de Fundación FAESA

Esta fundación inicia su labor en el año de 1997 bajo el nombre de Fundación Virgen de Loreto, para luego de diez años de trabajo tesonero, en 2007, cambiar su razón social por Fundación de Asistencia Educativa Social Aérea, FAESA. En la actualidad, es una entidad sin fines de lucro dirigida a niños regulares y con habilidades diferentes, priorizando su atención a los hijos de miembros de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, con una extensión a la comunidad militar, policial y a la población civil en general, para lo cual se han establecido tres centros de atención integral infantil ubicados en las ciudades de Quito, Guayaquil y Manta.

Al momento FAESA ofrece sus servicios en las áreas de Psicología, Lenguaje, Terapia Física e Hidroterapia, Terapia Ocupacional y Estimulación Temprana, bajo los siguientes objetivos:

ÁREA DE PSICOLOGÍA

Tiene como objetivo la organización interna del equipo de trabajo para desarrollar un ambiente cálido, alegre y de continua capacitación, así como el desarrollo del estudio de casos de cada uno de los usuarios que asisten al centro, para, en una labor multidisciplinaria, encontrar las más adecuadas alternativas que mejoren la calidad de vida de los niños y sus familias.

ÁREA DEL LENGUAJE

El objetivo principal de esta área es desarrollar al máximo el potencial de la capacidad comunicativa en los niños que asisten con diferentes deficiencias y patologías del habla y lenguaje, como retrasos, dislalias, retardo mental, entre otras, mediante la aplicación de test y técnicas científicas para cada patología, con un estudio individualizado, aplicando planes terapéuticos dependiendo las necesidades de cada paciente.

ÁREA DE TERAPIA FÍSICA E HIDROTERAPIA

Esta área busca brindar un tratamiento eficaz y único acorde con las necesidades del desarrollo integral que cada niño requiera para que sea un ente productivo para sí mismo y para la sociedad. Además, trabajar en el agua ayuda al niño a adquirir confianza en sus posibilidades corporales dentro de un medio de movimiento en el que no interviene la gravedad. La relación del niño mediante el cuerpo se amplía a través del juego y de las nuevas sensaciones.

ÁREA DE TERAPIA OCUPACIONAL

Esta área tiene como objetivo promover, mantener y mejorar el desarrollo de capacidades y destrezas motoras gruesas y finas de miembros superiores, así como las habilidades senso-perceptivas, cognitivas y actividades de la vida diaria.

ÁREA DE ESTIMULACIÓN TEMPRANA

Es aquella intervención temprana que tiene como objetivo aprovechar la capacidad de plasticidad infantil a través de actividades de contacto o juego con un bebé, niño o niña, que propicie, fortalezca y desarrolle adecuada y oportunamente sus potenciales humanos.



UN EJEMPLO DE VIDA

Quiteño de 60 años, casado con Ana Matilde Soasti, padre de tres hijos, ingresó a los 17 años como alumno a la Escuela de Especialidades FAE (nominación con que se la conocía antes), luego de 19 meses de curso se graduó de mecánico de aviones, su primer pase fue al Ala de Transportes No. 11, como ayudante de mantenimiento, en donde tomó contacto con el legendario avión C-47. Fue así como inició su carrera profesional y cristalizó sus sueños en la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

El “Chinito”, como lo llaman de cariño sus compañeros de trabajo, recuerda con nostalgia sus años de vida militar: los compañeros, las formaciones, los momentos duros de instrucción, o cuando en julio de 1975 viajó a la Escuela de las Américas, en la República de Panamá, con el objeto de capacitarse en mecánica de helicópteros, pero al detallar los episodios de su accidente su expresión cambió notablemente, hizo una ligera pausa, se inmutó, respiró profundo y prosiguió...”Es duro para mi recordar el accidente, es como si me hubiera ocurrido ayer, pero es parte de mi vida”.



Aprovechamos el momento para hacer una breve pausa en nuestro diálogo y tomar algunas fotos en su sitio de trabajo. La conversación prosiguió...Un poco más tranquilo nos contó pormenores del suceso: “Cuando regresé de Panamá aprobando el curso, continué laborando y recibiendo entrenamiento en salvamento y rescate. Posteriormente fui designado para volar como tripulante del helicóptero Alouette. Todo estaba en orden...hasta que el 10 de marzo de 1977, mientras cumplíamos una comisión de servicios en la región amazónica, sufrimos un lamentable accidente en un helicóptero. Como consecuencia de este percance, un pedazo de metal de la aeronave se me incrustó en la

espalda, lesionándome la columna vertebral, quedando parapléjico, y a partir de esa fecha me veo obligado a utilizar una silla de ruedas para mi movilización”.

Luego de múltiples exámenes, intervenciones quirúrgicas dentro y fuera del país, la suerte estaba echada: sólo se pudo hacer un tratamiento en el hospital “Good Samaritan”, especializado en rehabilitación para personas con lesiones de columna vertebral.

Después de nueve meses de rehabilitación y preparado para desenvolverse en las actividades cotidianas, regresó al país y dejó el uniforme que había vestido con orgullo por muchos años, pero la vida le daba una oportunidad distinta de seguir dentro de la institución desde un nuevo puesto de trabajo.

Luego de los trámites respectivos empezó a trabajar como empleado civil contratado, en el área del curso de Adiestramiento en el Trabajo (AET), que funcionaba en la Academia de Guerra. Hoy en día, continúa prestando sus servicios profesionales en esta sección, apoyando en la parte administrativa.

Son más de 29 años de colaboración profesional dentro de la Fuerza Aérea como servidor público, este quiteño de nacimiento, amante de la buena lectura, hincha de El Nacional, dice estar muy agradecido con su familia, con la institución, con su personal militar y servidores públicos, quienes en su debido momento y actualmente son un

apoyo invaluable en el desarrollo de sus actividades diarias.

De este modo, don Marcelo Herrera se ha convertido en un ejemplo vivo de perseverancia y fuerza de voluntad, para sobreponerse a las circunstancias adversas que, en cualquier momento, el destino nos puede traer...





EL RECURSO HUMANO EJE FUNDAMENTAL DEL DESARROLLO INSTITUCIONAL

Muchas veces, detrás de los actos heroicos y representativos que han puesto el nombre de nuestra institución en lo más alto, en diferentes ámbitos y campos, hay personas que pasan desapercibidas casi imperceptibles, pero sin cuyo gran aporte, sin su valiosa colaboración, no se hubiese podido cumplir la meta trazada.

Esas personas contribuyen con su apoyo para el cumplimiento de la misión de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Es necesario hacer un justo reconocimiento a todos aquellos que, siendo su deber, su trabajo, su obligación, van más allá, dejando muchas veces postergados momentos familiares porque el deber llama, dando un poco más de su esfuerzo diario fuera del horario de labores, y, como dice uno de los lemas: *“no sólo por el deber, sino por el orgullo de poder hacerlo”*, contribuyendo de esta manera al desarrollo de esta noble institución.

Detrás de una gran labor hay un grupo humano siempre dispuesto a entregar su vida. Así la Fuerza Aérea Ecuatoriana escribe gloriosas páginas en la historia nacional, como la participación en la gesta del Cenepa. No podemos dejar de lado el factor humano ¡Cómo olvidar el rostro de alegría de los niños que participan en los programas de “Alas para la Alegría”, el gesto sincero y agradecido de los beneficiarios de las “Alas para la Salud”, al igual que los habitantes de los sectores más apartados de las diferentes regiones de nuestro país que usan los vuelos de “Acción cívica”!

Los héroes no nacen, se hacen a medida que la patria lo exige. El trabajo tesonero y el aprendizaje diario permite que todos quienes son parte de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tengan una misión constante: oficiales, aerotécnicos y servidores públicos. A todos esos HÉROES OCULTOS, el sincero agradecimiento. Sigamos participando activamente en el cumplimiento de su trabajo, para que la gloriosa Fuerza Aérea se mantenga donde siempre debe estar: *por todo lo alto*.

Uno de los factores fundamentales en la institución es la formación profesional de cada uno de sus miembros. Todos los conocimientos adquiridos se ponen a prueba en el momento preciso. Hay circunstancias que obligan a tomar decisiones importantes. Aquí el testimonio de un piloto del avión Strikmaster, sobreviviente de un accidente.

EL PROFESIONALISMO DE UN PILOTO SE PONE A PRUEBA...



“Lo primero que uno hace es tratar de ver dónde va a caer, dónde está su compañero. Logré verle a mi Teniente Durango, que bajaba al lado mío inconsciente, le grité y reaccionó...”

Sbte. Pto. Avc. Christian Fustillos

El 25 de marzo de 2009, aproximadamente a las 10h38 minutos, en el sector de la Joya de los Sachas, a 45 kilómetros al sur oriente de Lago Agrio, mientras realizaban una misión de entrenamiento en un avión Strikmaster MK-89 de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, dos pilotos se eyectaron: el teniente Rafael Durango y el subteniente Christian Fustillos, quien a pesar de las adversidades climáticas y el espesor selvático pudo luchar para salvar su vida.

Este joven piloto de 24 años, lojano, de contextura delgada y con muchas ganas de servir a la Fuerza Aérea, comentó que sus sueños infantiles siempre estuvieron en el cielo: “Cada uno de nosotros como pilotos tuvimos ese

sueño desde niños. Lo que me motivó desde pequeño fue que, como toda mi vida crecí en un ambiente militar en los aviones, por parte de mi padre, quien es militar, por ello siempre me gustó la aviación”.

¿Qué admiraba del teniente Rafael Durango?

Su conocimiento y profesionalismo; él siempre lo demostró y estuvo preparado; fue considerado entre los mejores pilotos. Supimos qué es lo que debíamos hacer en el momento e instante preciso.

¿Cómo recuerda el accidente y su eyección del Strikmaster?

Uno nunca se espera lo que le va a pasar; siempre piensa que va a estar bien; siempre piensa “a mí no me va a pasar” y va a seguir... Bueno, fue una misión a Lago Agrio como reconocimiento, una misión de MT (maniobras tácticas). Éramos tres aviones. Despegamos en Lago Agrio, ascendiendo a unos trece mil pies de altura; hicimos unos combates aéreos a ese nivel y tuvimos cuatro combates aéreos, tres enganches con total normalidad... En el cuarto ingreso en nuestro avión, con mi teniente Durango, estábamos prácticamente como “buggis” (enemigos), realizamos algunas maniobras y en el último enganche, como para ponernos atrás del otro avión, sufrimos una fuerte vibración de la nave y perdimos el control. Ibamos a más de 250 nudos y comenzamos a caer fuertemente de trece mil a seis mil pies tratando de sacar el avión pero era imposible. Entramos a nubes y escuchamos por radio que los otros pilotos pedían que nos eyectemos, pero no sé... tanto es la desesperación y codicia de tratar de sacar un avión y estar bien los dos que lo hicimos con todos los procedimientos, en lo que descendíamos. Empezó nuestra angustia y no supimos qué nos esperaba debajo de las nubes, seguíamos descendiendo y vimos la selva. Esto es algo que nunca me imaginé ver en tan poco tiempo, y la opción que ambos tomamos fue eyectarnos. Fue una decisión acertada tomada por él, como piloto al mando. Me golpeó la pierna, me hizo una seña hacia fuera, la cual significa que a la segunda me voy yo y a la tercera se va él... Entonces eyección, eyección, eyección.

Aplicamos todos los procedimientos correctamente, por eso los dos salimos vivos del avión, pero lastimosamente en el rescate él murió.

¿Qué pensaba en la soledad de la selva, antes de ser rescatado?

Al momento que me eyecté comencé a dar vueltas, me quedé suspendido en el paracaídas y seguía bajando, lo primero que uno reacciona es tratar de ver dónde va a caer, dónde está su compañero...logré ver a mi teniente Durango, logré ver que bajaba al lado mío inconsciente, le grité y reaccionó....

Mi meta era sobrevivir, aplicando los cursos de selva. Aquí viene la idea de por qué a mí. Luego solté el kit de supervivencia; sabía que con lo que allí tenía podría sobrevivir tres o cuatro días; me bajé por un árbol y logré topar tierra; esa era mi meta; yo no quería quedarme colgado y por qué no pedir a Dios y agradecer que estoy vivo. Siempre sentí que estuve apoyado porque escuché los aviones Strikmaster que nunca nos dejaron solos.



SUBT. PLTO. AVC. CHRISTIAN FUSTILLOS, PILOTO DE AVIÓN MK-89.

¿Alguna recomendación para los pilotos?

La mejor recomendación es prepararnos día a día; a un piloto, a un profesional la vida no se le acaba sólo con graduarse, sino superarse.

¿Qué le diría al teniente Durango ahora?

Gracias y fue una misión cumplida. Le agradecería por todo lo que me enseñó y por confiar en cada uno de sus pasos y los míos...

¿Cree que al sobrevivir fue una nueva oportunidad para usted?

Creo que Dios tiene un camino para todos nosotros, una meta, un objetivo... y si hoy estoy vivo es por algo y hay que luchar para cumplir los objetivos de corto y largo plazo que uno se propone, para **HACER UNA FUERZA AÉREA MUCHO MÁS GRANDE, FUERTE Y SÓLIDA PARA EL PRESENTE Y FUTURO...**



Hasta siempre compañeros del aire

Nombres: Durango Allán Rafael Darwin
Grado: Teniente
CEFAE: Oficial Piloto LC-1 MK-89
Ingreso: 1997-10-05
Último Ascenso: 2005-10-27
Condecoración: Fuerzas Armadas de 3ra Clase.

*Palabras de una madre
para su hijo tan querido*

Rafael Darwin Durango Allán

Recibe, hijo mío, este mensaje tan entrañable y con profundo amor, pues no estás físicamente conmigo, pero tengo por seguro que Dios y la virgen te están protegiendo y brindando toda la luz y alegría que yo deseo darte, pues la paz que yo siento en mi corazón me llega cada vez que elevo una oración por ti. Hijo de mi alma nunca te olvidaré, ya que a cada instante me invaden tus recuerdos de cariño, bondad que siempre recibía de ti, lo único que hago a cada instante es el bendecirte y elevo en cada súplica un suspiro de amor por ti.

*Tu madre que tanto te extraña
Galuth H. Allán Mazón.*



Nombres: Merino Barreno Jhon Bolívar
Grado: Teniente coronel E. M. T. Avc.
CEFAE: Oficial de Infantería Aérea 7724
Ingreso: 1984-11-11
Último Ascenso: 2007-10-27
Condecoración: Cruz de Honor Militar, 28-03-07.

*Palabras para el que fué un destacado miembro de la
institución, abnegado esposo y solícito padre de familia.*

Teniente coronel E.M.T. Avc. Jhon Merino B.

"El heroico jefe de seguridad de la Presidencia de la República del Ecuador sigue velando por el compañero presidente y por el proyecto de cambio de esta patria en el que sin decirlo sabemos que siempre creyó. Hasta la victoria siempre querido Jhon"

Eco. Rafael Correa Delgado

Presidente Constitucional de la República del Ecuador



Un sentido homenaje póstumo a todos los compañeros que han partido a su encuentro con el Creador.



TAME en apoyo al desarrollo

RENOVACIÓN DE LA FLOTA AÉREA EN TAME

TAME se constituye en un ícono importante para la aviación comercial del país, al ser la primera aerolínea 100% ecuatoriana en alcanzar el certificado IOSA, auspiciado por IATA. Este programa está orientado a satisfacer las necesidades de la industria aerocomercial en términos de seguridad operacional, pues ofrece un esquema estandarizado de auditorías de gestión, basado en estándares y prácticas recomendadas de la industria, reconocidos a nivel internacional; incluye también un sistema debidamente estructurado para el compartimiento de auditorías con otros operadores.

DEBIDO A SU TRAYECTORIA, LA COMPAÑÍA TAME HA OBTENIDO CERTIFICACIONES INTERNACIONALES COMO

- ISO 9001:200 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD
- ISO 14001 SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL
- OHSAS 18001 SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
- IOSA AUDITORIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL IATA

A partir del año 2000, la Línea Aérea del Ecuador inició sus estudios para la renovación de su flota. Luego de completarse los estudios operacionales, comerciales, económicos y técnicos, se concibió una flota flexible, adecuada a sus variadas necesidades. Después de un largo proceso y de haber cumplido todos y cada uno de los pasos reglamentarios para la selección del tipo de avión más adecuado, se fueron incorporando poco a poco las aeronaves hasta el presente año.

TAME APORTA AL DESARROLLO DEL PAÍS

Con el objetivo de integrar al Ecuador, TAME realiza 60 vuelos diarios a 15 ciudades del país y transportando aproximadamente a 4.500 pasajeros entre todos los vuelos, con el mayor confort y seguridad, dato revelador de lo que significa la presencia de la empresa en el desarrollo nacional con aviones de última tecnología.

Los destinos a los que opera TAME son 5 ciudades en la Costa: Guayaquil, Machala, Manta, Portoviejo, Esmeraldas; 4 ciudades en la Sierra: Quito, Tulcán, Cuenca, Loja; 3 ciudades en el Oriente: Lago Agrio, Coca y Macas; 2 destinos en las islas Galápagos: Baltra y San Cristóbal; y 1 destino fronterizo: Cali.



El crecimiento experimentado a lo largo de estos 46 años de vida institucional presenta a TAME con una nueva fisonomía, con alrededor de 1000 empleados de planta y utilizando sistemas administrativos modernos para ofrecer un servicio más ágil, oportuno y orientado al cliente.

TAME, además, mantiene un convenio con los representantes de Galápagos, suscrito el 16 de febrero de 2000, para proporcionar ayuda humanitaria a enfermos de escasos recursos económicos mediante el transporte gratuito al continente, así como también desde el Oriente ecuatoriano hacia ciudades más prósperas.

Otras ventajas:

TARIFAS SUBSIDIADAS PARA COLONOS DEL ORIENTE Y GALÁPAGOS

TAME mantiene tarifas especiales, subsidiadas para los colonos o residentes del Oriente y Galápagos, ofreciéndoles el transporte aéreo desde estas regiones distantes a los centros de desarrollo económico del país.

TAME NO RECIBE ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DEL ESTADO

La empresa se financia con fondos propios producto de su actividad aerocomercial, ya que mantiene resultados económicos favorables; en consecuencia, no consta ninguna partida en el Presupuesto General del Estado a favor de TAME, al contrario, nuestra empresa está considerada como una contribuyente especial por el volumen de impuesto a la renta que cancela en forma anual.

TAME APORTA AL ESTADO ECUATORIANO

TAME paga puntualmente las tasas e impuestos de ley al Estado Ecuatoriano, a través de la Dirección de Aviación Civil y el Ministerio de Finanzas.

TAME no tiene ninguna concesión, ni subsidio en el pago de las tasas y derechos aeroportuarios en el Ecuador que cobra la DAC en el suministro de combustible, teniendo el mismo tratamiento que cualquier otra línea aérea.

TAME REALIZA VUELOS EN RUTAS DEFICITARIAS

Esta aerolínea brinda sus servicios en rutas de acción social que no generan rentabilidad y que son subsidiadas por las rutas rentables.

PRODUCTO TAME Express

TAME, con el propósito de ampliar su servicio y servir a rutas más apartadas e integrar al país, crea su producto TAMEXpress, que tiene como objetivo ofrecer horarios más convenientes hacia varios destinos ecuatorianos con menor afluencia de pasajeros; este producto ha tenido buena acogida por cuanto incursiona en mercados con baja demanda de pasajeros y se adapta a las características operacionales de aeropuertos pequeños como Macas, Loja, Tulcán, Lago Agrio, Coca y Machala.

La moderna flota:

- SEPTIEMBRE-2003: TAME INCORPORA 2 AVIONES DE FÁBRICA AIRBUS A-320
- MARZO 2006: ADQUIERE 3 AERONAVES EMBRAER DE ÚLTIMA TECNOLOGÍA (DOS E-170 Y UN E-190)
- DICIEMBRE 2007: SE COMPRAN 2 AERONAVES EMBRAER 190
- SEPTIEMBRE 2008: SE INCORPORA 1 NUEVO AVIÓN AIRBUS A-319, LOGRANDO RENOVAR EL 80% DE SU FLOTA ACTUAL
- JUNIO 2009, SE ARRENDÓ EL TERCER A320



CUANDO EL MUNDO DE LA AVIACIÓN VA MÁS ALLÁ DE UNA PASIÓN

La aviación es el dominio de la mente sobre la materia, ya que el hombre siempre ha soñado con volar, surcar los cielos como lo hacen las aves, vencer el fenómeno de la gravedad, ir más allá de donde se pierde el paisaje, flotar y mirar desde las alturas lo imponente de la tierra.

Poco a poco la hemos ido perfeccionando y con el pasar de los años, después de aciertos y fracasos, sumados al incremento de las ciencias, al comprender y descifrar las fuerzas que controlan el universo, el ser humano logra por fin, hace un siglo, ver cristalizados sus sueños de tomar vuelo y en la inmensidad de la bóveda azul... hablar con Dios. Es alejarnos de lo cotidiano, acortar distancias optimizando tiempo y recursos. Así concibe a la aviación Marcelo Uquillas Chiriboga, quiteño de 46 años, reconocido dentro de la Fuerza Aérea Ecuatoriana como su principal proveedor a la hora de adquirir aviones a escala.

Conversamos con él en su modesto taller. Algo nervioso, nos recibe, feliz de mostrarnos sus obras. Y es que su pasión por los aviones la lleva desde que tenía nueve años de edad, cuando su padre le regaló un avión Mustang de la II Guerra Mundial: "era de latón y tenía las insignias de la USAF, de los famosos 'Tigres Voladores'". Sin duda, este pasó a ser su juguete favorito con el cual libraba sus propias batallas aéreas.

Hace 25 años nació su afición por hacer su primer avión a escala. Fue un Mig 23 "Flogger" de bandera rusa; y a partir de ahí ha ido experimentando con diferentes modelos hasta llegar a elaborar los más parecidos a los reales, con detalles en miniatura y sin descuidar el acabado.

"TODAS ESTAS EXPERIENCIAS QUE EMPIEZAN CUANDO NIÑO, SE TORNAN EN AFICIÓN CUANDO CRECES Y LUEGO EN PASIÓN CUANDO LLEGAS A TENER AMOR Y GUSTO POR LO QUE HACES"





Hoy en día, su trabajo es reconocido en varios lugares y a diferentes niveles; esto ha hecho que identifiquen sus creaciones, hechas en su totalidad a mano y sin moldes, pero con el toque individual de acuerdo a las exigencias de cada cliente. Califica sus obras como únicas ya que son realizadas con pasión y cariño; más aún, cuando se plantea retos, al elaborar un modelo por primera vez.

El máximo sueño que tiene Marcelo para sus obras es “que lleguen a manos de personas que se identifiquen con mi profesión, que estén involucradas en su quehacer diario con la aviación, con hombres y mujeres que sepan valorar el trabajo minucioso, los pequeños detalles y el grado de habilidad para lograrlos, y por todos aquellos que como yo tienen el sueño de abordar el avión que más les gusta y saberse dueños de sus capacidades”.

Algunos datos:

“LA AVIACIÓN ES EL MEDIO Y EL TESTIGO DE GRANDES JORNADAS ALREDEDOR DEL MUNDO, EN NUESTRO CASO, ES EL BRAZO FUERTE Y EL OJO VIGILANTE DE QUIEN AMA LA PATRIA”.



A la fecha ha realizado más de 200 aviones; con el tiempo aprendió a leer los planos para elaborar sus obras con más detalle.

Materiales que utiliza:

Básicamente usa la madera (para el alma del avión) generalmente de Laurel; la tobera es de latón (metal) para los aviones caza generalmente. Las alas son de Cintra (plástico especial), la cabina es metálica; y, cuando requieren de un piloto, es de resina.

Sus inicios:

Se inició elaborando solamente tres tipos de aviones: Mirage, Jaguar y Kfir. Pensó que no podía hacer otros modelos más que esos, pero con el tiempo, venció sus pensamientos limitados y hoy realiza todo tipo de aviones, helicópteros y hasta radares. Los Súper Tucano y helicópteros Dhruv, por ejemplo, son modelos que ya tiene en stock.

Información:

La información para elaborar sus aviones (datos y detalles) la obtiene gracias al apoyo que ha encontrado en el personal de FAE, que le ha colaborado con los colores oficiales y las insignias que ahí se emplean. Además de algunas revistas, libros y afiches.

Contactos:

avionescala@hotmail.com

DIAF una empresa que trabaja

La Dirección de la Industria Aeronáutica de la FAE, DIAF, en base a su trayectoria y experiencia de operación durante 20 años, con el apoyo incondicional de su talento humano en su Casa Matriz y Centros Operativos: CEMA (Centro de Mantenimiento Aeronáutico), CEMEFA (Centro de Mantenimiento Electrónico) y CID (Centro de Investigación y Desarrollo), contribuye al desarrollo del país, brindando servicio de mantenimiento aeronáutico.

Con el fin de ampliar su cobertura a nivel regional, en el CEMA, desde hace dos años, se realizan trabajos a operadores de la región, teniendo muy buena aceptación en la aviación venezolana. Asimismo, en febrero de 2009, este Centro, junto con la aerolínea Cielos del Perú, de origen estadounidense-peruana, conformaron un equipo de trabajo en la ciudad de Latacunga, logrando por primera vez en el país la inspección de mantenimiento aeronáutico preventivo de Tipo A y C del avión DC-10 de propiedad de esa empresa. El CEMA cuenta con Certificación de la DGAC del Ecuador y el INAC (Autoridad Aeronáutica de

Venezuela), así como la certificación FAA en Mantenimiento del Boeing 727/100-200 y 737/100-200 y, Certificación en DC-10.

El Centro de Mantenimiento Electrónico (CEMEFA), ubicado en la ciudad de Guayaquil, es la única Estación Reparadora en el país que cuenta con certificación DGAC (Dirección General de Aviación Civil) y F.A.A (Federal Aviation Administration) Parte145, así como normas ISO 9001:2000 de Sistema de Gestión de Calidad.

El CEMEFA cuenta con dos laboratorios modernos equipados con bancos de prueba calibrados y certificados anualmente bajo normas NIST/NBS (EEUU); y sus manuales y órdenes técnicas son actualizados por los fabricantes de los



con visión

equipos, de los cuales se tiene la capacidad de dar mantenimiento preventivo y correctivo.

Es así que este Centro ha sido la primera empresa en el Ecuador que ha instalado Sistemas TCAS II y Sistemas Radar Wind Shear en aviones Boeing 727 pertenecientes a importantes compañías de aviación a nivel nacional, así como ha modernizado complejos sistemas de aviónica de aeronaves civiles y militares.

El CID (Centro de Investigación y Desarrollo), bajo el concepto que define a la ingeniería como “el arte de aplicar los conocimientos científicos a la invención, perfeccionamiento o utilización de la técnica en todas sus determinaciones”, optimiza los recursos, considerando

que la actividad de ingeniería está limitada a un tiempo y recursos dados por proyecto. Entre los que se han realizado podemos citar que en el 2008 se terminó la instalación de sistemas electro ópticos en las aeronaves de la Armada, con lo cual la ingeniería aeronáutica tuvo su contribución en el modelamiento geométrico de partes y montantes utilizados en la instalación, desarrollado mediante herramientas informáticas, para luego ser sometidas a simulación de cargas, esfuerzos y regímenes de flujo. La ingeniería electrónica se encargó de la integración de equipos electrónicos, junto al diseño de interconexiones y cableado, bajo normas establecidas que certifican la calidad de estos trabajos; actualmente desarrolla la instalación de un Sistema de Exploración Aeromárítima para la Aviación Naval, en el cual se utilizan principios de ingeniería similares a los llevados a cabo en la instalación de los sistemas electro ópticos.

DENTRO DE LOS TRABAJOS DE RUTINA EN LA DIAF CONSTAN LAS INSPECCIONES, CALIBRACIONES, MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN, NAVEGACIÓN E INSTRUMENTOS DE VUELO, TENIENDO COMO CLIENTES A OPERADORES AÉREOS DEL ECUADOR Y DE OTROS PAÍSES, COMO PERÚ, PANAMÁ Y ESTADOS UNIDOS, REBASANDO FRONTERAS Y CREANDO CONFIANZA EN SUS SERVICIOS.



REPAIR STATION 145

DIAC S.A. 0042-436-125-18



Grupo de Intervención Táctica

"POR MI PATRIA MI MAYOR SACRIFICIO, POR SU HONOR Y GLORIA DARÉ LA VIDA"

El GITFA es una unidad militar formada y entrenada para llevar a cabo misiones de guerra no convencional, antiterrorismo, reconocimiento, rescate de rehenes, detención de delincuentes peligrosos y acciones especiales. Normalmente está constituida por pequeños grupos de soldados altamente entrenados, armados y provistos de equipamiento especializado, que operan bajo los principios de autosuficiencia, camuflaje, velocidad, y trabajo en equipo.

Sus miembros para ser seleccionados tienen que pasar pruebas extremas, con altos índices de desgaste físico y psicológico. El 28 de septiembre de 1989, mediante la OGFAE No. 021-ZKS-98, fue activado el Grupo de Intervención Táctica de la Fuerza Aérea, cuya base de operaciones fue el Ala de Transporte No. 11, donde se encuentra operando hasta la actualidad.

En este año se cumple el XX Aniversario de su creación, ocasión para mantener viva en la memoria de los hombres, sus hazañas y también sus desaciertos. Todos lo hacen, como recordatorio de lo grande y lo terrible que hay en el corazón humano. Conmemorar el aniversario de su creación no es un acto belicista, sino más bien un acto de afirmación histórica, de identidad y de memoria.

El GITFA es un equipo élite que se encuentra capacitado y entrenado en forma permanente, tanto física como intelectual, táctica y operacionalmente; para llevar a cabo con éxito las misiones en las que el personal militar común se ve superado. Además de contar con una formación general en operaciones especiales y específica de la misión, cada uno de sus componentes tiene una especialidad concreta; se prepara para intervenir en el caso de una crisis por toma de rehenes y lo hace con estricto profesionalismo y apego a los Derechos Humanos y convenios internacionales. Por esto para integrar el Grupo, los aspirantes deben, luego de superar los correspondientes exámenes físicos y psíquicos, aprobar un curso básico de tres meses.



de la Fuerza Aérea GITFAS

No existe límite de edad para formar parte del Grupo, mientras se cumpla con las exigencias físicas y psíquicas en los exámenes médicos, de aptitudes físicas y de tiro. Con este último, se debe tener un 100 % de efectividad; de lo contrario no es un elemento válido para conformar el equipo.



Una vez que el efectivo integra el GITFA, puede realizar otros cursos, como el de sniper o francotirador, si cumple con el perfil y las características para realizar esta tarea; otro de los cursos especiales a los que pueden acceder es el de brechero, que es aquel que por medios mecánicos o explosivos les permite entrar por zonas convencionales como puede ser ventanas o puertas o no convencionales como pueden ser lozas, paredes o pisos.



Además, pueden acceder a otro tipo de cursos especiales, ya sea en la Fuerza Aérea, en el Ejército o la Marina, pudiendo especializarse en paracaidismo, tanto militar automático como de banda estática, en sus diferentes especialidades, como guías de salto, jefes y maestros de salto, andinismo, peacekeepers, etc. Todo este entrenamiento realizado por el personal del Grupo especial, ha hecho que sean un aporte importantísimo y solicitado por el mando institucional e instituciones del Estado para proporcionar seguridad VIP.



FAE sobrevuelo

La Fuerza Aérea Ecuatoriana a través de los años no ha dejado de hacer historia; cada una de sus hazañas es motivo de orgullo y satisfacción para quienes tienen el alto honor de pertenecer a sus filas.

Hoy, las damas y los caballeros del aire emprendemos un vuelo hacia la historia para rememorar los hechos más importantes de nuestra institución:

4 de diciembre de 1842: el aeronauta José María Flores realiza el primer vuelo demostrativo en el Ecuador a bordo de un globo aerostático en Quito

6 de noviembre de 1912: llega a Guayaquil el primer avión que surcó el cielo ecuatoriano en un vuelo de exhibición; era un "Farman" con motor de 50 caballos de fuerza.

29 de septiembre de 1913 el naciente "Club Guayas de Tiro y Aviación" compra el que sería el primer avión ecuatoriano, llamado "Patria # 1".

Dentro del plan de entrenamiento de aviadores ecuatorianos, entre 1915 y 1918 el piloto guayaquileño Cosme Rennella participó en 152 combates aéreos en la

Primera Guerra Mundial en Italia, y se convierte en uno de los 10 ASES de la aviación mundial.

El 27 de octubre de 1920: el gobierno del Dr. José Luis Tamayo expide el primer decreto sobre la actividad aeronáutica y crea la primera escuela militar de aviación, dando paso así al nacimiento de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

4 de noviembre de 1920: el aviador Elia Liut, al mando de la nave "El Telégrafo 1", se eleva por primera vez sobre los andes ecuatorianos en el vuelo realizado entre Guayaquil y Cuenca.

22 de julio de 1932: a bordo de un avión Ryan B.5, llamado Ecuador I, se realiza el primer vuelo de circunvalación a la república.

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

31 de diciembre de 1943: La Fuerza Aérea Ecuatoriana se constituye como una entidad enteramente autónoma, independiente del Ejército.





por su historia



En febrero de 1955 el Ecuador ingresa a la era del jet con la adquisición de los Gloster Meteor FR.9; semanas más tarde llegaría el avión a propulsión Canberra Mk 6.

21 de septiembre de 1961: se realiza el primer vuelo transamazónico de transporte.

4 de diciembre de 1962: se inician las operaciones de la compañía aérea de transportes TAME.

Durante el año de **1975:** llegan al país 12 aviones Cessna A-37 a la Base Aérea de Taura, para dar paso a la innovación y situarse en la vanguardia de una férrea defensa aérea.

14 de enero de 1977: se conforma el primer escuadrón de combate supersónico Jaguar; posteriormente llegarían los aviones de combate Mirage F-1 y K-Fir C-2

10 de febrero de 1995: se efectúa la gesta heroica y victoria del primer combate aéreo en Latinoamérica durante el conflicto del Cenepa.

2 de abril de 2000: ingresa la primera promoción de mujeres a la Escuela Superior Militar de Aviación Cosme Rennella B., en calidad de oficiales especialistas.

Septiembre de 2007: ingresa la primera promoción de cadetes mujeres para oficiales técnicos y pilotos a la Escuela Superior Militar de Aviación Cosme Rennella B.

27 de enero del año 2008: hace su ingreso la primera promoción de mujeres soldados en varias especialidades, a la Escuela de Infantería Aérea

6 de mayo de 2008 la Fuerza Aérea Ecuatoriana y el astronauta ecuatoriano Ronnie Nader cumplieron el *primer vuelo cero gravedad* realizado en el Ecuador y en América Latina a bordo del avión Sabreliner denominado *Fuerza G1 "Cóndor"*, reconvertido con un gravímetro. Fue realizado con el recurso humano de la FAE y los conocimientos de nuestro astronauta ecuatoriano.

8 de mayo de 2009 se adquiere a la empresa hindú HAL los modernos helicópteros DHRUV, destinados al Ala de Combate No. 22 para sobrevolar la frontera norte, como también para utilizarlos para el rescate en combate, recuperación de tripulaciones, vigilancia aérea, transporte logístico, etc.

18 de octubre 2009: la Escuela Técnica de la Fuerza Aérea recibe a la primera promoción de alumnas técnicas.

Así surge la aviación ecuatoriana, a fuerza de heroísmo y valentía, forjando una nueva casta de héroes, llamada a defender la soberanía de la patria desde los cielos y llevar el nombre de Ecuador por todo lo alto.



Reporte

LA OSTEOPOROSIS, UNA AMENAZA SILENCIOSA

La osteoporosis constituye una de las mayores áreas de importancia en la salud de la mujer; afecta aproximadamente a 20 millones de mujeres tan solo en los Estados Unidos. Es responsable de más de 1.3 millones de fracturas anualmente.

Las consecuencias clínicas de una fractura por osteoporosis incluyen un aumento de la mortalidad, limitación en las funciones y la necesidad de cuidados prolongados del paciente. Por ejemplo, después de una fractura de cadera, la mortalidad de los pacientes entre 65 – 79 años de edad es entre 20 y 30%. Estas cifras se empeoran con el aumento de la edad; y, dentro de aquellos que sobreviven, el 50% no podrá volver a trabajar sin algún tipo de asistencia. Después de una vértebra osteoporótica colapsada, el 30% de pacientes experimentarán dolor crónico de espalda y alguna deformidad de columna. Las fracturas osteoporóticas tienen un profundo impacto en la calidad de vida: disminuyen el estado físico, psicológico y funcional debido al dolor, las deformidades y la inhabilidad para desarrollar las actividades del diario vivir (ADL).



Las fracturas secundarias a la osteoporosis son más comunes en mujeres que en hombres; en las mujeres de raza blanca o asiática son más comunes que en la de raza negra o latinas. Estas fracturas ocurren usualmente en la cadera, las vértebras y las muñecas. La osteoporosis es una enfermedad caracterizada por una baja en la masa ósea y deterioro de la micro arquitectura del tejido óseo, que llevan a un aumento en la fragilidad del hueso. Usualmente es una enfermedad silenciosa hasta que ocurre una fractura.

Por Dr. José Guerrero F.
Mayo. Esp. Avc.
MÉDICO GINECÓLOGO
CLÍNICA FAE LATACUNGA



Médico

EL COLESTEROL ¿AMIGO O ENEMIGO?



El colesterol elevado es un factor de riesgo para el desarrollo de la **aterosclerosis**, tanto en las arterias del corazón, como en las del cerebro y de las periféricas, y es el origen de enfermedades graves, como el infarto de miocardio y los ictus. Por ello es importante establecer normas para evitar la elevación de sus niveles.

El **colesterol** es una grasa que circula por la sangre y es necesaria para mantener la estructura e individualidad de las células, ya que forma parte de su membrana. Asimismo, es fundamental para la elaboración de numerosas hormonas, entre las que se encuentran las hormonas sexuales, por ejemplo.

¿Qué se debe hacer para controlar el colesterol?

Una dieta cardiosaludable y pobre en colesterol debe reunir las siguientes condiciones:

Consumir las calorías adecuadas, con el fin de mantener siempre el peso ideal, rechazando los alimentos que provoquen sobrepeso.

Limitar el consumo de grasas, sobre todo de las saturadas, como las que provienen de animales mamíferos (carnes con mucha grasa, vísceras, embutidos, mantequillas...)

Consumir grasas insaturadas, como las que provienen del pescado (blanco y azul), del aceite de oliva y de otros aceites vegetales (maíz, soja, girasol...)

Aumentar el consumo de fibra no absorbible, en forma de legumbres, verduras y frutas frescas.

Comer con la mínima cantidad de sal posible para evitar la elevación anómala de la presión arterial.

Limitar el consumo de vino a sólo un vaso entre aquellas personas que tienen la costumbre de consumirlo en las comidas.

Por Dr. Raúl Peralta C.
MÉDICO CARDIÓLOGO
CLÍNICA FAE GUAYAQUIL



El deporte es una actividad esencial en la vida diaria de los miembros de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. Es un elemento vital. El soldado de la FAE está plenamente convencido de la importancia que implica una buena preparación física, a través de la práctica continua de las diferentes disciplinas. La FAE, a través del Comando de Educación y Doctrina y la Sección de Cultura Física, impulsa planes y programas que permitan promover, motivar y normar la actividad física, con la finalidad de generar una práctica permanente y de este modo mejorar la calidad de vida del personal militar y servidores públicos de la institución.

La Fuerza Aérea, al igual que las otras Fuerzas, cuenta con personal militar de deportistas que han sobresalido a nivel nacional e internacional dejando en alto el nombre de la institución y del país en diferentes disciplinas deportivas militares como pentatlón militar, tiro de fusil y pistola, atletismo, orientación militar, entre otras.

En la actualidad, el siguiente personal militar de la FAE esta considerado entre los deportistas de las Fuerzas Armadas.

ATLETISMO:

Cbop. Stalin Barros

Campeón Inter Fuerzas 2007-2008-2009

PENTATLON MILITAR:

Cbop. Víctor Carrasco

Campeón Sudamericano 2008

Cbos. Nelson Bustos

Noveno por equipo en el Campeonato Mundial 2008

ORIENTACION MILITAR

Cbop. Segundo Pérez

Tri Campeón a nivel de FFAA y Vice Campeón Sudamericano Brasil 2006

Cbos. Celso Jarrín

Campeón Inter FFAA 2007

OFICIAL MÁS DESTACADO

Subt. Lugo Antonio

Tres medallas en el campeonato Inter FF

TIRO DE PISTOLA

Subs. Cesar Armas

Cadete Vanesa Coronel

Pentatlón Militar 2007

Tercer mejor ubicado a nivel FFAA

Séptima a nivel Escuelas Militares en el Selectivo Campeonato Sudamericano de Chile 2008.

Además es importante resaltar la preparación que los deportistas de FAE vienen realizando desde el año 2005, con el objetivo de lograr una excelente participación en las Olimpiadas Militares Mundiales que se llevarán a cabo en Brasil el año 2011. La Fuerza Aérea para este campeonato viene trabajando con un selecto equipo de deportistas. Sus logros deportivos y disciplinas se detallan a continuación:

CAPT. CASTRO PAULINA: Campeona Interfuerzas de orientación militar.

SUBT. LUGO ANTONIO: Primer oficial capacitado en Brasil en pentatlón aeronáutico

CBOP. BARROS STALIN: Tri campeón Interfuerzas en carreras atléticas de largo aliento.

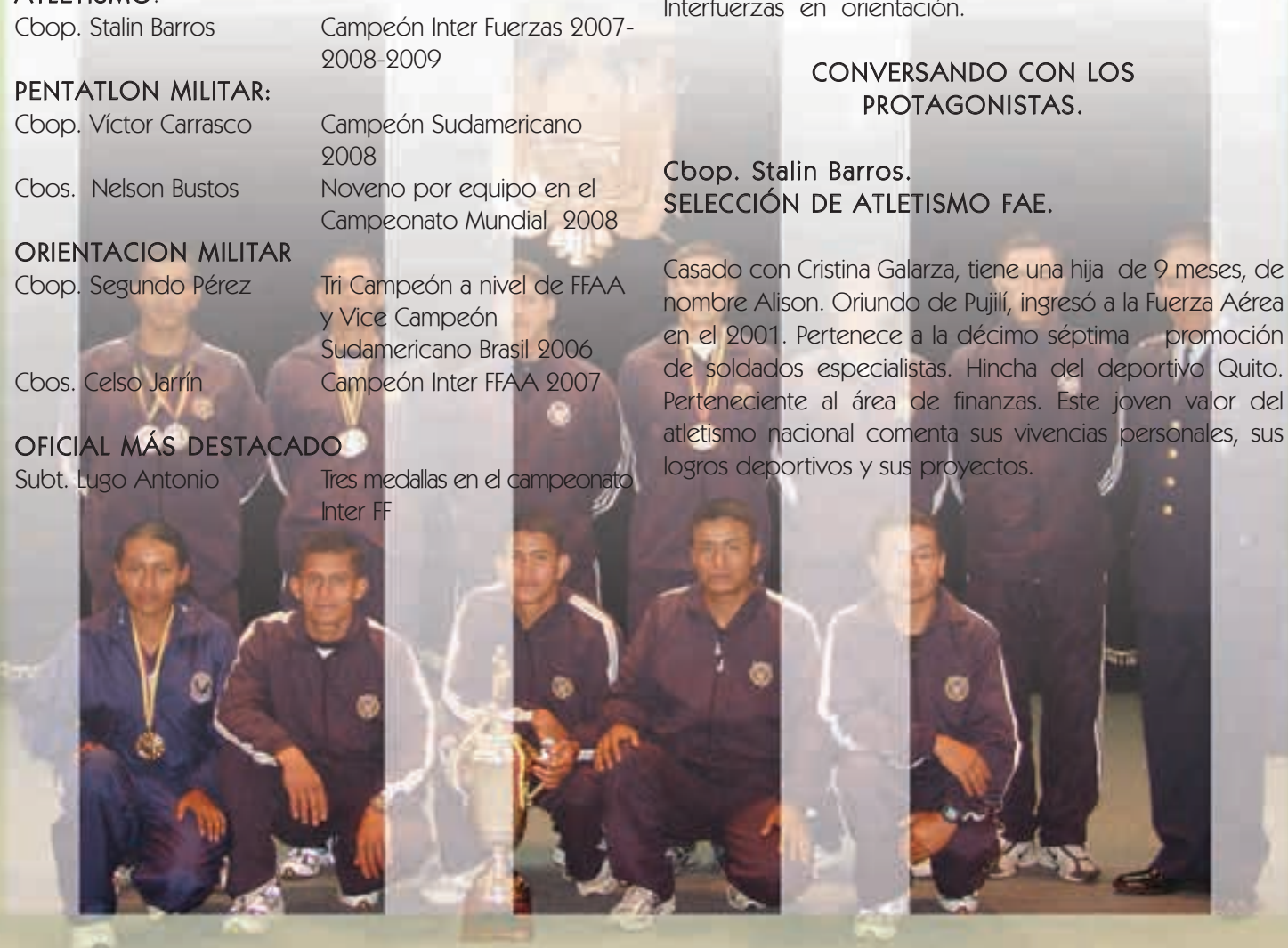
SGOS. PERÉZ FRAY: Cinco veces campeón a nivel Interfuerzas en orientación.

CONVERSANDO CON LOS PROTAGONISTAS.

Cbop. Stalin Barros.

SELECCIÓN DE ATLETISMO FAE.

Casado con Cristina Galarza, tiene una hija de 9 meses, de nombre Alison. Oriundo de Pujilí, ingresó a la Fuerza Aérea en el 2001. Pertenece a la décimo séptima promoción de soldados especialistas. Hinchado del deportivo Quito. Perteneciente al área de finanzas. Este joven valor del atletismo nacional comenta sus vivencias personales, sus logros deportivos y sus proyectos.



ADRENALINA

¿Cuántos años dedicados al atletismo?

Son varios como aficionado y cuatro de manera profesional.

¿Qué competencias importantes ha ganado?

Gracias a Dios las cosas me han salido muy bien; tengo varias competencias que he ganado: tri campeón interfuerzas en carreras atléticas de largo aliento, primer lugar por tercera vez consecutiva en la carrera 10 Km. de diario Expreso, tercer lugar en el Sudamericano de Montaña realizado en Quito, y el más reciente triunfo, el primer lugar en la Maratón de Guayaquil.

Coméntenos sobre su rutina diaria de entrenamientos.

El horario de un atleta de élite es bien sacrificado. Me levanto a las cinco de la mañana; de 05h00 a 06h00 hago una rutina de ejercicios. Luego del desayuno, me dirijo al punto de entrenamiento de 6h45 a 10h00; los entrenamientos son diferentes, hay trabajo en pista, carretera o montaña. Después regresamos para almorzar; por la tarde de 16h00 a 18h00, tenemos otra jornada de entrenamiento. Esta es la rutina de lunes a domingo.

Cuando no está en entrenamiento o competencia ¿a qué se dedica?

Hago música; interpreto la zampoña; reviso el Internet para obtener información referente a la parte del atletismo. Me gusta estar pendiente sobre nuevas competencias.

¿Competencias para lo futuro?

A nivel internacional, la Maratón de Serbia y me gustaría participar en la San Silvestre.

El deporte requiere de gran sacrificio personal y familiar, ¿cómo llevar las actividades familiares?

Muchas veces la vida del atleta es incomprendida. Falta tiempo para salir con ellos a pasear o alguna actividad social; afortunadamente en ese aspecto mi esposa me comprende me apoya y junto a mi hija son mi inspiración en cada competencia.

En nuestro país tenemos varios referentes en la disciplina del atletismo, ¿admira a alguno de ellos?

Sí, admiro e intento seguir los pasos de Rolando Vera; para mí es gran ejemplo de entrega y sacrificio; he tenido la suerte de conocerlo y compartir algunas charlas técnicas. Siempre recalca que el deporte requiere de grandes sacrificios.

Finalmente un saludo a los compañeros de la Fuerza Aérea.

Un saludo especial a los compañeros en todos los repartos de la Fuerza. Sigamos adelante. Nunca se rindan, a pesar de las adversidades que tengan; digan sí al deporte, sí al amor, sí a la felicidad y cuidemos la naturaleza. De nuestra parte tenga por seguro que sabremos hacer quedar bien a la institución en todas partes y en todo momento.



14 AÑOS VOLANDO MÁS ALTO CON



“LOS ÁGUILAS”

SU MATERIAL CD GRÁFICO:

1998: GRABAN SU PRIMER CD DENOMINADO "LOS ÁGUILAS", CON TEMAS INÉDITOS, INCLUYENDO TEMAS TROPICALES, PARA LO CUAL SE CONTRATÓ A UN CANTANTE PROFESIONAL, EL SEÑOR JOSELITO GARCÍA (+).

2000: GRABAN SU SEGUNDO Y TERCER CD: TROPICALÍSIMO Y ECUATORIANÍSIMO, TAMBIÉN CON TEMAS TROPICALES.

2004: DECIDEN GRABAR SU CUARTO CD: "VOLANDO MÁS ALTO", QUE COMPILA LOS MEJORES TEMAS DE VARIAS ORQUESTAS NACIONALES E INTERNACIONALES.

En el año de 1995, en el Ala de Transportes No.11, se forma un grupo musical del recuerdo, conformado por varios integrantes de la Banda de Música. Interpretan solo canciones

románticas. Inician una gira por las Islas Galápagos, con lo cual, en ese viaje se bautiza al grupo con el nombre de “Los Águilas”.

A raíz de ello, el grupo comienza a ser reconocido en el mundo artístico, empezando los viajes a varias ciudades del país sobre todo en sus fiestas; Guayaquil, Ambato, Cuenca, Riobamba, Manta, entre otras, son las ciudades en las que han participado. También nos han representado a nivel internacional en la vecina Colombia, especialmente en los carnavales de Pasto - Nariño, donde afirmaron, no solo la identidad de nuestra cultura, sino también, el nombre de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

EN LA ACTUALIDAD LA ORQUESTA ESTÁ CONFORMADA POR:

• BATERISTA	SGOP. FAUSTO PAGUAY
• PIANISTA	SGOS. ARTURO GUARANGA
• SAXO ALTO	CBOP. LIC. FREDY PACHAMAMA
• VOZ	CBOP. LIC. RODRIGO GUALLICHICO
• SINTETIZADOR	CBOP. LIC. HOLGER PAUCAR
• BAJO	CBOP. MILTON CAIZA
• TROMPETA	CBOS. MIGUEL TACURI
• VOZ PRINCIPAL	SR. EDISON VENEGAS
• CANTANTE	SRTA. EDITH MARTÍNEZ

En este 2009, la Dirección de Bienestar Social creó una caravana artística por todas las bases aéreas. “Los Águilas” participaron brindando su repertorio musical a toda nuestra familia aérea.

Además de eventos culturales y sociales organizados por la FAE, los programas de Acción Cívica, especialmente el denominado “Alas para la Alegría”, han permitido que esta orquesta participe activamente, transmitiendo su sueño. “Los Águilas” siempre están listos, con dedicación, sacrificio y preparación constante, a cualquier hora y en cualquier lugar, para alegrar a toda la familia aérea y a todos los ecuatorianos.



EL Azul Trío tiene una trayectoria musical de alrededor de catorce años, su nombre artístico inicial fue “El Trío del Recuerdo” siendo integrado en sus inicios por el sargento Jorge Páez, cabo Javier Hurtado y cabo Andrés Aguirre, los tres señores aerotécnicos pertenecieron al Escuadrón Mantenimiento No. 1121 del Ala de Transportes No. 11, en el cual se desempeñaban como técnicos del avión Sabreliner, lo que facilitó que el mencionado trío amenice las reuniones de dicho Escuadrón, y de esta manera su calidad musical se dio a conocer en las Fuerzas Armadas.

Azul Trío se dio a conocer en sus inicios como el Trío del Recuerdo, pero se decidió cambiar el nombre por dos razones:

Porque el Azul es el color emblemático de la FAE; y porque los tres integrantes son nacidos en la Ciudad de Pimampiro, cantón que pertenece a Imbabura, conocida como la Provincia Azul de los lagos.

Entre las principales presentaciones artísticas están, la Misión de Observadores Militares Ecuador – Perú (MOMEPE), Caravanas artísticas por las festividades de la FAE, Presidencia y Vicepresidencia de la República, Embajadas de los países amigos, Fuerza Terrestre y Naval. Además de una gira artística por la ciudad de New York con la colonia de ecuatorianos residentes en EE.UU. y presentaciones en prestigiosos medios de comunicación tanto de radio, como de televisión.

En el año 2000 el señor Subp. Jorge Páez se retiró de la FAE, transformándose automáticamente en el Dúo del Recuerdo manteniendo el mismo estilo musical; de esta manera se inició la búsqueda para encontrar al señor Aerotécnico que reúna las

características musicales y que sea el nuevo integrante del trío y en el año 2002 se integró el señor cabo Cristhian Aguirre.

Cabe mencionar que el apoyo incondicional del Comando de la FAE ha sido fundamental para los logros obtenidos por el trío y su principal objetivo de este trío es ser representantes culturales de la FAE ante las Fuerzas Armadas, pero en la actualidad y debido a la acogida que tienen ante el público en general, saben que ha llegado el momento de dar a conocer su estilo musical en todos los rincones de la patria, el mismo que se identifica con el género romántico, música nacional, etc. Al momento se encuentran promocionando su último trabajo discográfico.

“No es difícil conjugar la vida militar con la vida artística musical debido a que las dos profesiones las llevamos en el corazón y son parte de nuestro diario vivir”
Azul Trío.

Actualmente sus integrantes son SUBS. Javier Hurtado, Primera voz y guitarra SGOP. Andrés Aguirre, Segunda voz y requinto CBOP. Cristhian Aguirre, Tercera voz y bajo.



El ISSFA garantiza la Seguridad

El Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA), a través de las prestaciones y servicios que brinda a los afiliados y su grupo familiar, contribuye de manera permanente al mejoramiento de su calidad de vida, atendiendo a aspectos como bienestar emocional, relaciones interpersonales, bienestar material, desarrollo personal, bienestar físico, inclusión social y derechos.

LA SEGURIDAD SOCIAL ES UN DERECHO HUMANO FUNDAMENTAL DE LA PERSONA, PARA CUBRIR AL HOMBRE Y A LA MUJER, OBLIGATORIAMENTE, CONTRA TODOS LOS RIESGOS EN SU VIDA DIARIA Y EN EL TRABAJO, DE FORMA INMEDIATA Y ESENCIAL. ESTE DERECHO HUMANO HA SIDO RECONOCIDO A TRAVÉS DE LA HISTORIA. EL ISSFA, A LO LARGO DE SUS 17 AÑOS COMO INSTITUCIÓN, HA CONTRIBUIDO SIGNIFICATIVAMENTE AL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA DE SUS BENEFICIARIOS.

CONTRIBUIMOS A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA

El ISSFA enfoca su actividad al otorgamiento de las prestaciones y servicios sociales a sus beneficiarios conformados por el militar y su núcleo familiar. Las prestaciones son beneficios a los que son acreedores el militar, su familia o los derechohabientes (beneficiarios al fallecimiento del militar en servicio activo y pasivo).

El instituto también otorga servicios sociales con el fin de satisfacer las necesidades y requerimientos de sus beneficiarios.

El ISSFA proporciona a sus afiliados las siguientes prestaciones:

- Seguro de retiro (Pensión de retiro militar)
- Seguro de invalidez (Pensión de invalidez)
- Seguro de montepío (Pensión de montepío)
- Seguro de cesantía
- Seguro general de salud
- Seguro de mortuoria
- Seguro de vida militar
- Seguro de accidentes profesionales
- Fondos de reserva
- Fondo de vivienda

La acción protectora del Instituto, no solamente cubre los riesgos futuros, como es el retiro y la cesantía, mediante prestaciones que se efectivizan cuando el militar se retira, sino que abarca todos los eventos de riesgo asociados a la carrera militar. Nuestro sistema de seguridad social inicia su acción protectora el momento en que el militar es aspirante y continúa aún después de su muerte amparando a sus dependientes y derechohabientes.

Los servicios sociales se concretan a través de acciones directas a favor del adulto mayor, y del sistema de créditos hipotecarios y quirografarios, bajo condiciones financieras con un alto contenido social, con el fin de satisfacer un conjunto de necesidades básicas como la vivienda y la educación.

Las inversiones a través del sistema de crédito del ISSFA se las realiza de los fondos y reservas en las mejores condiciones de seguridad, rendimiento y liquidez, en función del interés económico y social, permitiendo el fortalecimiento y la capitalización del Instituto.

LA ATENCIÓN DE LA SALUD

Históricamente la salud ha sido un área de gran relevancia en el ámbito de la seguridad social; el reto de fortalecer, modernizar e incrementar la efectividad y la eficiencia de los sistemas de seguridad social en materia de salud representa un gran compromiso y difícil tarea que el ISSFA ha asumido en procura de implantar un sistema propio, que satisfaga y resuelva los problemas de salud desde las necesidades de la comunidad militar.

Con esta visión, el ISSFA implementó el proyecto de Fortalecimiento del I Nivel de Atención de Salud, a través del cual los afiliados no tienen la necesidad de acudir a los hospitales grandes para la atención médica. Las unidades médicas del I Nivel atienden las enfermedades de mayor frecuencia, de manera inmediata sin necesidad de pedir una cita para una consulta médica como sucede con los hospitales. Sólo aquellos casos que califiquen como realmente necesarios serán redireccionados a los hospitales de las Brigadas Militares del país, es decir del II Nivel y al Hospital General de las Fuerzas Armadas, ubicado en la ciudad de Quito, correspondiente al III Nivel de atención de salud.

Social de sus afiliados

LAS PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES SON PARTE IMPORTANTE DE NUESTRO SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL

Atender no solo las necesidades del personal militar, sino también de sus familias, especialmente de aquellas personas con discapacidades, es una de las prioridades del ISSFA. Hace varios años, se conformó la Asociación de Padres de Niños con Discapacidad, a través de esta agrupación el Instituto brinda apoyo para que se fortalezca como organización; adicionalmente se apoya los proyectos y actividades que se planifican, en beneficio de sus hijos.

UN NUEVO SERVICIO SOCIAL PARA LOS AFILIADOS Y SU FAMILIA

EL CENTRO DE MEDIACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS ESTÁ UBICADO EN EL INTERIOR DEL COMPLEJO MINISTERIAL. PARA MAYOR INFORMACIÓN PUEDE COMUNICARSE A LOS TELÉFONOS: 02 2951 951 / 02 2282 797, EXT. 22347 O AL E-MAIL:

CEMENEFA@MIDENA.MIL.EC

La problemática familiar, comunitaria y social de las personas ha llevado a las instituciones a plantearse nuevas formas de solucionar los conflictos, aplicando la justicia en equidad y buscando la cultura de paz.

La Subsecretaría de Desarrollo Humano del Ministerio de Defensa

Nacional creó el Centro de Mediación de Fuerzas Armadas, como una alternativa para la solución de los problemas del personal militar.

Los casos que pueden someterse a la mediación son familiares, de educación, de alimentos y menores en general, contratos, inquilinato, tierras, asuntos laborales, comunitarios, y más; es decir, todos aquellos que admitan transacción.

NUESTRO COMPROMISO

La seguridad social militar, a través de su sistema de prestaciones y servicios, crea el entorno adecuado para que el profesional militar cumpla su misión de manera eficiente. Tenemos el compromiso de mejorar permanentemente en beneficio de la familia militar.

El ISSFA, desde su creación, en agosto de 1992, considerando que la seguridad social está sujeta a permanentes cambios, mantiene el principio de evolución y progreso permanentes, orientando sus acciones a darle al sistema la debida sustentabilidad en el tiempo.

Esta evolución y progreso permanentes se manifiestan en una gestión técnica y profesional, en un marco de total transparencia y servicio, que ha permitido el fortalecimiento de las finanzas de la seguridad social militar, logrando capitalizar un patrimonio que nos permite el pago permanente de las pensiones y más beneficios de manera total y oportuna.



CARTAS DE AGRADECIMIENTO

La Libertad, 1 de junio del 2009
DP-INFA-SE-OFC No 566

Señor
Brigadier General
Rodrigo Bohórquez
COMANDANTE GENERAL DE LA
FUERZA AEREA "FAE"
QUITO
Presente

De mi consideración:

A nombre de todo el personal del INFA- Santa Elena y en el mío propio le hacemos llegar nuestro agradecimiento a usted y a todos quienes nos colaboraron con el programa por el Día del Niño "Alas para la Alegría" que se llevó a cabo en la FAE de Salinas, en especial al Cnel. Rafael Vargas quien nos abrió las puertas con total gentileza y Tnte. Luis López que fue con quien nos organizamos para el evento, demostrando mucho entusiasmo, profesionalismo y dedicación, apersonándose y logrando que todo fuese resultado con éxito y en especial con una gran emoción para todos los niños, quienes gozaron de esta aventura.

El ver la alegría en las caras de los niños y niñas y saber que se les ha dado un día diferente que nunca olvidarán, es algo que llena el corazón de todos. Gracias.

Atentamente,


Pa. Ed. Susana Guevara Devina
DIRECTORA PROVINCIAL "INFA"
SANTA ELENA

Cc: Cnel. Rafael Vargas
Tnte. Luis López

MFDP

Tel: 04 2782439 / ext: 09882548

INFA Santa Elena
Av. Bolívar 123 (Calle 2) Quito
Tel: (04) 2782439 / 09882548 / 09882549 / 09882550 / 09882551 / 09882552
Fax: (04) 2782439 / 09882548
Correo: infa@infa.gob.ec
www.infa.gob.ec

Mensaje de los amigos
de los
Centinelas del Aire

Gratitud a las Damas
y los Caballeros de la FAE

July 27, 2009


COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA
QUITO, ECUADOR

Comandante General Rodrigo Bohórquez
FAE
Quito, Ecuador

Distinguido General Bohórquez:

A nombre de la Fundación Médica Judith Lombardi me gustaría recomendar y agradecer a un grupo de personas, quienes pusieron mucha ayuda y apoyo a la misión dental realizada en Ecuador en mayo de 2009. Incluidos en este grupo están las siguientes personas:

Cel. Enrique Benítez Yápez
Subp. (jg) Mario Arias Carrasco
Subp. Rafael Alvarado Piro
Chop. Luis Macías Cando
Subp. Mario Páez
Serv. Público. Dr. Pablo Castaños Osuna
Serv. Público. Dr. Luis Valverde

Debido a la ayuda y apoyo de estas personas, la misión dental de mayo fue una de las más exitosas hasta el momento. También reconocemos y agradecemos con mucha gratitud el apoyo y coordinación de la FAE. Finalmente, quisiera extender gracias especiales a los participantes en la misión dental: Subp. (jg) Mario Arias Carrasco, Subp. Stefan Alvarado Piro, Chop. Luis Macías Cando, Serv. Público. Dr. Pablo Castaños Osuna y Serv. Público. Dr. Luis Valverde. Ellos desempeñaron sus papeles en una forma profesional, lo que hizo posible que la misión se completara en un ambiente de seguridad y con mucho éxito. Definitivamente fue un orgullo trabajar con ellos.

Por favor haga llegar a estas personas mis más sinceros agradecimientos por su tiempo y colaboración en proveer servicios dentales a sus compañeros de línea aérea ecuatoriana. Será un privilegio continuar trabajando con ellos en proyectos médicos futuros.

Muy respetuosamente,


Mark Backlin, Teniente Coronel (M), USAF
Presidente
Judith Lombardi Medical Foundation
www.jlmf.org



Operación Sonrisa



Misión #99 Ecuador - Guayaquil
abril, mayo - 2009

El sol volvió a salir, para los niños que se beneficiaron de su generosa ayuda, gracias por el privilegio de contar contigo siendo parte de un esfuerzo humanitario donde las sombras de la noche se diluyen con la intensa luz de la mente, el corazón, y las manos.

Nuestro agradecimiento sincero para:

**FUERZA AÉREA
ECUATORIANA**

Francisco Purina L. T.I. Dtic.
Director Ejecutivo



FUNDACION ECUATORIANA DE LA PSORIASIS

Otorga el presente

RECONOCIMIENTO

A: *SRS. FUERZA AEREA ECUATORIANA*
Por su apoyo incondicional a las causas sociales en beneficio
de los pacientes con enfermedades crónicas de la Piel

Quito, 27 de Agosto 2009

Dra. Cecilia Cañarte M.
Presidenta FEPSO 2009



Dra. Raquel Trujillo
Secretaría FEPSO 09

Querida FAE:

Deseo saludar y agradecer a todos los oficiales y técnicos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, que de una u otra manera me han ayudado con sus consejos y observaciones a la hora de realizar mi trabajo para crear aviones a escala; decirles que como ecuatoriano admira y confío en la excelencia y el profesionalismo con el que se desempeñan todos los miembros de esta noble Institución para el engrandecimiento de nuestro País y el cuidado de nuestra Soberanía. Agradezco también a Dios, porque sin su ayuda nada es posible.

Un atento saludo en su aniversario No. 89

Marcelo Ugualas Ch.
Modelista
Quito.

Resumen

FAE y NESTLÉ SE UNIERON EN BENEFICIO DE LA POBLACIÓN ECUATORIANA

El 27 de mayo, la Fuerza Aérea Ecuatoriana y la empresa Nestlé Ecuador firmaron un convenio de cooperación para los programas de Apoyo al Desarrollo que mantiene la FAE, denominados "Alas para la Alegría" y "Alas para la Salud", que logran sonrisas en los niños de escasos recursos económicos. Nestlé se suma con su programa "Nutrir con correctas prácticas de alimentación y nutrición".

Esta firma del convenio se realizó entre los principales representantes de estas instituciones, el señor Brigadier General Rodrigo Bohórquez Flores, Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, y el señor Marco Moesgen, Gerente de Nestlé Ecuador. El convenio cuenta con madrinas y padrinos pertenecientes a distintos medios de comunicación y otras instituciones, tales como María Francisca Paz y Miño, actual Reina de Quito; Sofía Arteta, Presidenta de la Fundación Reina de Quito; Patricia Terán de Telemazonas, Mercedes Castro de RTS, María Caridad Dávalos de TCTV, entre otros.

Con este convenio se pretende llevar sonrisas y ayuda social a sectores más necesitados del país y de mayor vulnerabilidad, como es nuestra niñez, presente y futuro de nuestra patria.



FAE y CLUB DE LEONES SUSCRIBIERON CONVENIO DE COOPERACIÓN



En la ciudad de Quito, el 18 de junio, se suscribió el convenio de cooperación interinstitucional entre el Club de Leones Quito y la Fuerza Aérea Ecuatoriana, que consiste en el apoyo con medicinas, equipos e insumos médicos, así como con el recurso humano médico especializado y paramédico a las acciones cívicas de la FAE denominada "Alas para la Salud".

Por su parte, la Fuerza Aérea Ecuatoriana, apoyará con el transporte aéreo y también con recurso humano médico especializado, para complementar y fortalecer las acciones de atención médica, que han venido

desplegando periódicamente en beneficio de la comunidad de escasos recursos del país. Mediante este convenio se tiene previsto realizar cuatro brigadas al año.

de Noticias

TAME DIO SU ÚLTIMO ADIÓS AL BOEING 727-200



El 30 de junio, el avión Boeing 727-200 realizó su último vuelo en la ruta Guayaquil – Quito, tras cumplir 29 años consecutivos de operaciones en la Aerolínea Ecuatoriana TAME.

En la última década, este avión fue repotenciado con todos los aditamentos aviónicos que recomienda la tecnología moderna.

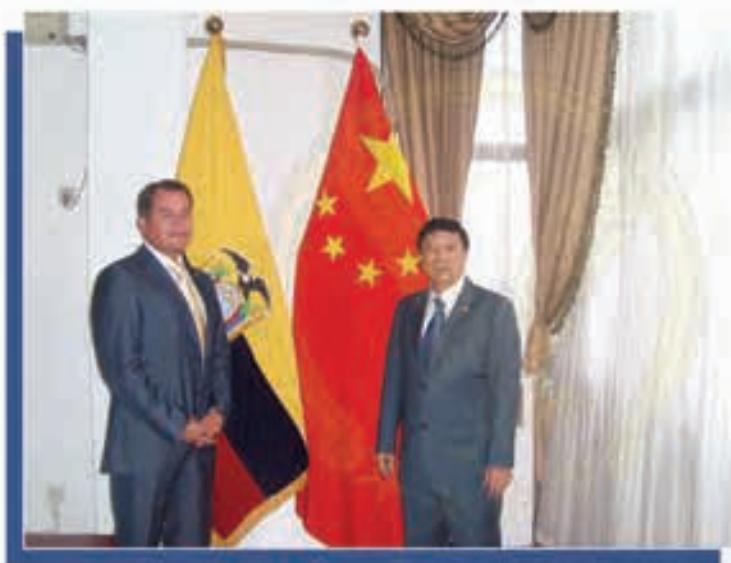
En una ceremonia especial, que contó con la presencia del señor Brigadier General Rodrigo Bohórquez Flores, Comandante

General de FAE, las tripulaciones y personal técnico que trabajaron en este equipo recibieron el reconocimiento de TAME por su fructífera labor; asimismo se dio a conocer que este equipo pasará a realizar los vuelos logísticos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

COMANDANTE GENERAL DE LA FAE VIAJÓ A LA CHINA

Del 17 al 21 de agosto, el Brigadier General Rodrigo Bohórquez Flores, Comandante General de la FAE, viajó a Pekín para la recepción de dos radares que han sido entregados por la empresa china CETC a la FAE en calidad de préstamo y que llegarán al país en el mes de octubre de 2009, mientras se realiza el proceso de fabricación de los cuatro radares adquiridos por un monto de 62 millones de dólares, que se entregarán en 18 meses.

El Embajador del Ecuador en China, Washington Haro, acompañó al Brigadier Rodrigo Bohórquez durante su visita a las instalaciones de CETC.



Resumen de Noticias

JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA FAE PARTICIPÓ EN LA CONJEFAMER

Del 30 de agosto al 4 de septiembre de 2009 en Santiago de Chile, se realizó la Cuadragésima Novena reunión de la Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas (CONJEFAMER) a la que asistió el señor Brigadier General Leonardo Barreiro, Jefe del Estado Mayor de la FAE, en representación del señor Comandante General. En esta reunión se analizaron los acuerdos bilaterales existentes con los diferentes países y el desarrollo del Ejercicio "Cooperación I" que se realizará en Chile en octubre del 2010, en el que la Fuerza Aérea Ecuatoriana participará con un helicóptero y un avión C-130 con sus respectivas tripulaciones y un grupo de oficiales que serán parte del Estado Mayor de mencionado ejercicio. Durante esta reunión también se recibió el premio SICOFFA por seguridad de vuelo entregado a la Escuela Militar de Aviación Cosme Renella Barbato.



FAE ASUME EL CONTROL DE LA BASE AÉREA DE MANTA



Con una solemne ceremonia cívico militar desarrollada el 18 de septiembre de 2009, el Gobierno Ecuatoriano y la Fuerza Aérea asumieron el absoluto control de las instalaciones de la Base Aérea de Manta en donde funcionó, desde hace 10 años, el Puesto de Operaciones Avanzadas (FOL por sus siglas en inglés).

Este evento estuvo presidido por el señor Ministro de Relaciones Exteriores Fander Falconí; el Ministro de Defensa, Javier Ponce Cevallos; el Ministro de Seguridad Interna y Externa, Miguel Ángel Carvajal; el Comandante General de la

FAE, Brig. Rodrigo Bohórquez Flores y varias autoridades civiles y militares invitadas a esta ceremonia.

En las instalaciones dejadas por el FOL, funcionará el nuevo Escuadrón que se conformará con la llegada de los aviones Super Tucano que arribarán a nuestro país en los próximos meses.

TRADICIONES DE LA FAE

ORACIÓN DEL PILOTO

Señor sólo dame
vida mientras
mi pulso sea firme
mi vista sea aguda
mis reacciones como un rayo
mi mente sea clara y fría
mi cuerpo sano y fuerte.

Dame señor como dicha
la habilidad de volar,
dame como toda fortuna,
un avión que vuele conmigo.

Que sea señor tu bendición
compartir con este mendigo
el cielo, tu hogar celestial.
que sean mi morada
el espacio y las nubes
y mis mejores amigos
el viento, el sol y la luna.

Te pido señor;
extiendas mi vida
solo mientras estos
dones de ti reciba

y cuando mi hora llegue,
humilde de ti suplico
permitas que mi avión
muera conmigo
porque así el y yo
seguiremos volando señor
toda la eternidad.

BRINDIS DEL AVIADOR

Quien pudiera en esta noche
compañeros aviadores
revivirles el momento
más alegre del ayer
mientras brotan en las copas
como flores de la esencia
la presencia milagrosa de unos labios de mujer.

Recordemos el pasado
embriaguemos el presente
olvidemos el futuro
que es humano el olvidar
que esta roja copa bañe
la garganta y los pesares.

Y que juntos como ahora
optimistas y sonrientes



nos encuentre la viajera muerte
que a la puerta sutilmente
cualquier día ha de llamar.

Compañeros por ustedes,
aviadores por nosotros que empezamos
brindo alegre ese vino
que es arrullo y placer
porque se que en el fondo
de las copas que se beben
como flores de la esencia
dos pupilas de mujer.

ORACIÓN DEL INFANTE AÉREO

iOH señor! todopoderoso
te pido que todos los días
bendigas mi trabajo como infante aéreo
dadme tu sabiduría para salir adelante
dadme tu fuerza para proteger los recursos
fortaleza para cumplir la misión
valor para enfrentar las vicisitudes
que el mundo las presenta día a día
y temor solamente a ti señor Dios.

BRINDIS DEL INFANTE AÉREO

Brindo por ti infante aéreo
especialista en seguridad de bases
paracaidista especial
centinela del aire

Brindo por tu valor y coraje
por tu sacrificada labor en la frontera
por tu capacidad física y mental
por tu sagrado valor y honor a la patria
brindo por tu caballerosidad
por tu amor a la tierra que te vio nacer
brindo por ser un hombre especial
demonio en la guerra y caballero en la
paz

BRINDIS DEL CONTROLADOR DE INTERCEPTACIÓN

Centinelas del espacio
levantemos nuestras copas
y brindemos jubilosos
recordemos que en la escuela
iniciamos esta vida
compartiendo compañeros
muchas glorias y alegrías
y hoy os digo alborozado
somos ya interceptadores
y con gran sagacidad
guiaremos aviadores.

Permitirme que esta noche
les entrega aquel legado,
que en un rincón del cielo
buscaremos una dama.
y su aroma de mujer
viajara por el espacio
y al llegar a nuestras copas
beberemos con nostalgia
hasta verla nuevamente
en la eterna inmensidad
de las cumbres más lejanas
donde nacen los cielos.
¡Salud!

