Seguridad militar 37

Proyecto Ojos de águila 38

El deporte en la FAE 39

Deportistas de alto rendimiento en la FAE 40

Resumen de noticias 42

Lo más destacado de nuestra Institución 43

Sobrevuelo+

CONSEJO EDITORIAL

Dirección de Comunicación Social de la FAE

TCrn.EM. Avc. Galo Venegas S.
Director Comunicación Social de la FAE.

Capt. Esp. Avc. María Eugenia Naranjo T.
Jefe del Dpto. de Gestión

Tnte. Esp. Avc. Fernando Guerrero M.
Jefe de Publicaciones

Spnr. Avc. Ing. Patricia Peñafiel R.
Diseño y diagramación

Spnr. Avc. Ing. Patricia Peñafiel R.
Gráfica

Spnr. Avc. Lic. Julieta Reyes T.
Coordinación y edición

Lic. Sigrid Rodríguez
Corrección idiomática

Spnr. Avc. Lic. Ruth E. Páez M.
Repartos FAE
Colaboradores

Archivos FAE
Fotografía

REVISTA DE LA FUERZA AÉREA ECUATORIANA

FUERZA AÉREA ECUATORIANA

Sobre Selvas,
Volcanes y Mares

Editorial

La Fuerza Aérea Ecuatoriana cumple 92 años. Fue el 27 de octubre de 1920 cuando la historia del Ecuador cambió para siempre, nacía la más noble de las armas: la aviación. Han transcurrido 33.603 días de esfuerzo, dedicación, sacrificio, mucho empeño, trabajo arduo y todo enmarcado en dos principios fundamentales, ética e integridad.

De aquel pequeño y frágil "Telégrafo I" de la segunda década del siglo XX, un salto inimaginable a los versátiles Cheetah y los eficientes Super Tucano de la segunda década del siglo XXI ha hecho de nuestra Institución un garante absoluto de la seguridad y la paz. El espacio aéreo de nuestro país se encuentra ahora debidamente protegido, nuestras fronteras están resguardadas por los caballeros y las damas del aire.

No puede entenderse una Fuerza Aérea sin un completo y moderno equipo de alerta temprana que junto a modernos aviones, pilotos altamente entrenados y personal de tierra que brinda el soporte necesario a las operaciones forman el Sistema de Defensa Aérea logrando contar hoy, con una Institución que es orgullo para cada uno de los catorce millones de ecuatorianos. La investigación científica es también parte fundamental. El desarrollo aeroespacial avanza con pasos firmes hacia el futuro; prueba de ello, la capacidad integrada para poner a volar aviones no tripulados con tecnología y mano de obra 100% nacional.

No sería posible que la misión esté cumplida sin el sentido de Responsabilidad Social. El trabajo que realizamos en favor de quienes más nos necesitan se traduce en varios programas de ayuda, que nos permiten estar en contacto con nuestros hermanos. Alas para la Salud; Alas para la Alegría y Alas para la Integración llevan un mensaje de esperanza a miles de personas en los confines más apartados de la patria.

El compromiso de cada uno de los miembros de esta gloriosa institución es el adaptarse al nuevo entorno mundial y realidad nacional que imponen nuevos requerimientos y desafíos. Cumplimos 92 años, no importa cuántos pues hacia el futuro nos proyectamos.

TCrn. EM. Avc. Galo Venegas Solórzano.
DIRECTOR DE COMUNICACIÓN SOCIAL FAE

FORTALECIMIENTO OPERATIVO

- *Aviación de Combate Cheetah*
- *Sistema de Defensa Aérea*
- *Era digital en la* ESMA

Aviación de Combate

Cheetah

Sería el avión Cheetah el pionero en el resurgir de los bravos guerreros del Escuadrón de Combate No. 2112, celosos guardianes de la heredad territorial, quienes a partir de 2011 vieron de manera sostenida, incrementado el número de aviones disponibles, técnicos capacitados y pilotos entrenados para la operación de este moderno sistema de armas.

Haciendo una retrospectiva de las páginas heroicas de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, recordamos la llegada de los aviones Mirage F1 a nuestra institución, lo que se remonta a finales de la década de los setenta. Estos aviones vinieron para satisfacer las necesidades operativas de la defensa de nuestro territorio. Desde entonces, el Escuadrón 2112 del Ala de Combate No. 21 ha cumplido con aproximadamente 30 mil horas de vuelo ininterrumpidas pero ponernos a recordar las hazañas que estos aviones plasmaron opacaría el objetivo propio de este artículo aunque vale la pena ponerlo como antecedente para dar a conocer que después de su retiro en el año 2010, el desarrollo tecnológico ganó protagonismo.

Con la llegada de los 12 aviones sudafricanos Atlas Cheetah a Ecuador se abrió una puerta de renovación en el eje trascendental de la tecnología, manteniendo en la mira un horizonte cargado de innovaciones y prestaciones que nunca antes se podía haber imaginado.

Alineados con la base tecnológica de antaño, las características de estas aeronaves superan las expectativas de contar con una flota supersónica inmejorable dentro del ámbito regional con este tipo de aeronaves, manteniendo la supremacía en el aire, en la defensa de la integridad territorial con el adecuado resguardo del espacio aéreo, al integrarse al sistema de defensa aérea para responder oportunamente a posibles incursiones.

El costo financiero que significó en las arcas fiscales, en relación con los gastos presupuestarios de otras partidas de interés social que el Estado necesita, son compatibles con la necesidad de garantizar seguridad y estabilidad; la reposición de aviones sobre la base del cumplimiento de sus ciclos de vida es menos costosa que realizar su mantenimiento luego de un elevado número de años de servicio.

La operación de las aeronaves con tecnología de punta permite reducir los costos debido a la disponibilidad de equipos más eficientes. El escenario en que se desenvuelven las operaciones aéreas dentro del territorio ecuatoriano abre la necesidad de contar con un equipo de vuelo adecuado y compatible con la aviónica del Cheetah, que permita explotar las capacidades de esta aeronave y familiarizar al piloto para lograr una fusión inseparable con sus características.

La innovación tecnológica hace necesario ir modificando y finalmente remplazando el material aéreo cada cierto tiempo. Los recursos financieros

para ello, deben ser compatibies con otras necesidades de la sociedad, por lo cual la reposición de los aviones de combate se efectúa sobre la base del cumplimiento de sus ciclos de vida. Este procedimiento busca evitar que coincidan dos o más sistemas de armas obsoletos en un período determinado, circunstancia que además de afectar la capacidad de combate, acumularía una pesada carga económica sobre los recursos del país al tener que enfrentar la reposición de dos o más sistemas simultáneamente.

Una plataforma moderna tiene un alto grado de disponibilidad por el hecho que la tecnología permite costos de operación más bajos, cuenta con equipos más eficientes que van desde motores con gran capacidad de empuje hasta estructuras de materiales compuestos que sufren menos fatiga y deformaciones.

La experiencia de los pilotos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana en aviones supersónicos y en alas delta permitió realizar en el menor tiempo los cursos de transición, de vuelos de prueba y de instructores. Actualmente están finalizando el curso de transición todas las tripulaciones, logrando así una capacidad operativa que le permite al Escuadrón enfrentar a fuerzas adversarias prácticamente en cualquier lugar, reduciendo el impacto de factores como la distancia o los accidentes geográficos.

De las misiones que se realizan en coordinación con la defensa aérea se logra controlar y vigilar el espacio aéreo nacional, con una capacidad de reacción inmediata en el caso de producirse incursiones no identificadas, ilícitas u hostiles, llegando incluso a la interceptación de las aeronaves, esto permite dar una

respuesta gradual hasta el empleo de la fuerza si las circunstancias así lo demandan. El control del espacio aéreo otorga un grado de libertad de acción obtenido en un espacio y tiempo determinados, producto de la aplicación del poder aéreo sobre el adversario.

Otra misión importante que complementa al Escuadrón es el apoyo a las operaciones de las fuerzas de superficie (terrestres y navales), a quienes les facilita su tarea de neutralizar o destruir a los adversarios. Es así como se convierte el avión Cheetah en un instrumento muy útil para la defensa nacional.

En conclusión, se han cumplido las operaciones previstas en los sílabos de instrucción para contar con pilotos capacitados en operar este sistema de armas que nos posibilita tener la más alta capacidad operativa de los últimos años. De igual forma, nuestro personal técnico ha recibido capacitación y entrenamiento para poder responder con profesionalismo y efectividad a este nuevo reto que representa cambiar de una tecnología análoga a una totalmente digital.

Este Escuadrón está también involucrado en el control interno del país, por lo que cumple misiones de reconocimiento y control del espacio aéreo, tanto en la frontera norte como en todo el territorio nacional.

El Escuadrón 2112 está próximo a cumplir las primeras mil horas de vuelo, esto ha permitido incrementar la capacidad operativa de los pilotos, quienes han ganando experiencia y conocimientos hasta llegar a constituirse hoy por hoy en una organización de efectivo empleo táctico, capaz de responder con éxito a las amenazas externas.

Algunas características del Cheetah:

Estas aeronaves fueron desarrolladas con los más altos conceptos tecnológicos y con capacidades de armamento acordes con la tecnología moderna, posibilitando el cumplimiento de las misiones en escenarios adversos. Su desarrollo se basa principalmente en la incorporación de sistemas computarizados e integrados, dispone de un radar digital multimodo con capacidades para operar en escenarios aire–aire, aire–tierra y aire–mar, y tiene características de enganche y disparo hacia abajo. Este radar es el principal componente para explotar las capacidades del armamento, ya que proporciona información simultánea de múltiples blancos y alimenta de información inicial para los cuatro misiles de corto y mediano alcance con los que puede ser equipado.

El avión incorpora además la ergonomía HOTAS (hands on throttle and stick) que le permite al piloto realizar todas las selecciones de armamento, manejo del radar, transmisión de radio, selección de modos de ataque y disparo de cañones, bombas y misiles, entre otras acciones, sin soltar las manos del bastón y acelerador, facilitando las actividades de pilotaje con alta carga de trabajo.

Sistema de Defensa Aérea

"NUNCA EN EL ÁMBITO DEL CONFLICTO HUMANO, TANTOS DEBIERON TANTO A TAN POCOS".

Winston Churchill (1940)

Hoy en día un sistema de defensa aérea no solo sirve para combatir a un enemigo convencional sino que el mismo puede emplearse, en coordinación con los demás ministerios y secretarias del Gobierno, para combatir las nuevas amenazas asimétricas como son: tráficos ilícitos, minería ilegal, deforestación, tráfico de tierras y ganado, etc., tal como ocurre con el Sistema de Vigilancia de la Amazonia (SIVAM) en Brasil, donde los diferentes sensores son empleados tanto para mantener la vigilancia y control de las actividades ilícitas que se realizan en la cuenca amazónica como para mejorar la seguridad de los vuelos sobre esa región boscosa y poco poblada del planeta.

Desde los inicios de la humanidad, el hombre ha permanecido en constante lucha y, a través del tiempo, el singular dualismo de la guerra se ha mantenido vigente: la armadura y la espada, la defensa y el ataque. De esta historia militar resulta que prácticamente ninguna barrera de defensa es exitosa para el cumplimiento de su misión. La lista de fracasadas líneas defensivas es extensa y hasta la Segunda Guerra Mundial solo una, la Muralla Romana, permitió alcanzar la victoria.

Debieron transcurrir 22 siglos para que el éxito de la defensa romana se repitiera en la Batalla de Inglaterra (1940) solo que las causas no fueron las largas líneas de abastecimientos de Aníbal sino la irrupción del radar en la escena bélica.

La Batalla de Inglaterra fue el primer referente para el empleo de un sistema de defensa aérea muy efectivo para su época, aplicado con más

efectividad por los ingleses que por los alemanes quienes utilizando radares, cazas interceptores, artillería antiaérea y observadores terrestres mantuvieron una defensa exitosa del espacio aéreo inglés y evitaron la invasión de su país por parte de Alemania. Con esta defensa, Inglaterra había ganado la primera batalla aérea estratégica de la historia.

No contar con un efectivo sistema de defensa aérea puede ser desastroso para una nación. Un claro ejemplo de esto lo demuestra la pérdida de la mayor parte de la aviación de combate egipcia en tierra en el inicio de la Guerra de los Seis Días en 1967, donde los israelitas realizaron un ataque preventivo que no pudo ser neutralizado por el sistema de defensa aéreo egipcio; en contraparte, los egipcios lograron un resultado positivo inicial en la Guerra del Yom Kippur en 1973, cuando tomaron por sorpresa a la defensa aérea israelita, que en un primer momento no tuvo una respuesta adecuada y que solo se pudo recuperar después de sufrir muchas pérdidas.

Como podemos apreciar, la defensa del espacio aéreo es la misión primordial de toda fuerza aérea, para ello se emplean los distintos medios de que se disponen. Estos medios son: radares, aviones interceptores, armas antiaéreas y comunicaciones efectivas y confiables, componentes que operan como un sistema integrados bajo un mando y control centralizados, responsable de responder frente a cualquier amenaza aérea contra el país.

Recordemos que la defensa aérea incluye todas las acciones y medidas destinadas a impedir, anular o reducir la eficiencia del ataque de aeronaves, misiles u otros ingenios aéreos del enemigo después de que hayan despegado desde sus bases de operación.

Si consideramos que la defensa aérea debe tener la capacidad de defender y mantener la soberanía e integridad territorial, contribuir a la supervivencia nacional y evitar que el potencial nacional sea seriamente reducido por la acción aérea adversaria, entonces la defensa aérea debe brindar seguridad y protección a todos los elementos esenciales de un Estado, representados por su gobierno, población, ciudades, refinerías, centrales de generación de energía eléctrica, industrias, plantas de

abastecimiento de agua, centros de almacenamiento y procesamiento de combustibles, bases militares, entre otros.

Es importante señalar que un sistema de defensa aérea puede ofrecer resultados antes, durante y después del conflicto:

- Antes del conflicto permite contar con un sistema de defensa aérea que sea disuasivo, puede persuadir al enemigo de no atacar bajo la amenaza de que sus medios aéreos pueden ser destruidos antes de que alcancen sus objetivos.

- Durante el conflicto posibilitar conseguir la destrucción de las aeronaves enemigas y contribuye a disminuir secuencialmente la potencia relativa de combate de la fuerza aérea oponente lo que, en la mayoría de los casos, juega un papel importante para definir la finalización de las acciones bélicas.

- Después del conflicto la defensa aérea ratifica como el factor disuasivo que garantiza la seguridad en el proceso de retorno a las condiciones normales de paz.

En el Ecuador el ejemplo más evidente del éxito alcanzado por la defensa aérea es el conflicto del Cenepa del año 1995, donde el sistema permitió repeler los ataques aéreos enemigos sobre posiciones que defendía el Ejército ecuatoriano en la frontera oriental. La detección de los radares de alarma temprana permitió por varias ocasiones la oportuna reacción de los interceptores, hasta que el memorable 10 de febrero se produjo el hecho determinante para el fin de la guerra, cuando dos aviones Mirage F-1 derribaron dos aviones SU-22 y dos aviones Kfir-CE derribaron un avión A-37 enemigo, con una clara victoria para nuestra Fuerza Aérea.

Estos y otros ejemplos nos permiten sostener entonces que un sistema de defensa aérea es vital para la protección de cualquier país ante las amenazas aéreas que pudieran presentarse tanto en tiempo de paz como de guerra o conflicto. De ahí la importancia de contar con un sistema disuasivo, móvil e integrado, con capacidad de vigilancia, control y defensa

permanente a nivel nacional, que cuente con sensores tecnológicamente actualizados (radares), reacción con interceptores todo tiempo, recurso humano entrenado y motivado, equipamiento antiaéreo de corto y mediano alcance, con enlace de comunicaciones seguras y confiables, aplicados bajo un mando y control centralizado.

La sola posibilidad de que la defensa aérea con sus medios disponibles pueda evitar la destrucción de los centros de gravedad y áreas sensibles de un país, merced a su capacidad de vigilancia y control del espacio aéreo, alarma temprana y respuesta inmediata frente a una amenaza, configura sin equívocos una concepción y empleo estratégico, pues de ella depende la supervivencia misma del Estado.

El sistema de defensa aérea del que dispone el Estado ecuatoriano se encuentra atravesando cambios en su forma de empleo y en su organización producto de la incorporación de modernos sistemas radáricos para la vigilancia del espacio aéreo, cuya señal integrada en el centro de comando y control modificará los procedimientos para la operación, procesos de soporte, de comunicaciones, logísticos, de infraestructura y procesos administrativos del sistema de defensa nacional.

Sistemas de vigilancia aerotransportados como los AWACS (Airborne Warning And Control System), los misiles radáricos, los aviones con tecnología de invisibilidad (STEALTH) equipados con armas inteligentes, etc., confirman la necesidad de contar con un efectivo sistema de defensa aérea capaz de hacer frente a las amenazas aéreas que pudieran presentarse.

Hoy en día un sistema de defensa aérea no solo sirve para combatir a un enemigo convencional sino que el mismo puede emplearse en coordinación con los demás ministerios y secretarias del Gobierno, para combatir las nuevas amenazas asimétricas como son tráficos ilícitos, minería ilegal, deforestación, tráfico de tierras y ganado, etc., tal como ocurre con el Sistema de Vigilancia de la Amazonia (SIVAM) en Brasil donde los diferentes sensores son empleados tanto para mantener la vigilancia y control de las actividades ilícitas que se realizan en la cuenca amazónica como para mejorar la seguridad de los vuelos sobre esa región boscosa y poco poblada del planeta.

En definitiva, vivir en un ambiente de tranquilidad contribuye a que un país desarrolle sus actividades de manera confiada y segura por lo que es de vital importancia contar con un óptimo sistema de defensa aérea que nos facilite a los caballeros del aire, ser los ejecutores de las operaciones que coadyuven a alcanzar esa tranquilidad. Recordemos que, nuestra naturaleza abnegada nos permite visualizar un futuro con grandes expectativas y con un protagonismo ahora direccionado, a combatir problemas sociales que están relacionados con nuestra misión de contribuir con la seguridad y desarrollo de la nación.

La era digital en la ESMA

La aeronave Diamond DA 20C1 es un moderno entrenador, fabricado de materiales compuestos, cuyo objetivo primario es reemplazar a las antiguas Cessnas A150L que han servido a la Fuerza Aérea Ecuatoriana por 40 años.

En el interior de la cabina su diseño es similar al de los aviones de combate (Glasscopit) de última generación, lo que permite que el piloto tenga un gran campo visual con el fin de mantener el control de los instrumentos de vuelo.

La avioneta está equipada con pantallas de instrumentos tipo Garmin G500, lo último en tecnología digital para entrenadores básicos, permitiendo que los nuevos pilotos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana ingresen en la era del vuelo digital.

En la ESMA esta nueva aeronave tendrá la misión de:

- Ser el seleccionador primario en los jóvenes de cadetes de primer año de aviación militar, pues a partir del primero de enero del 2013 el Curso Selectivo de vuelo será dictado en este equipo.
- Al ser un entrenador básico al ofrecer a los cadetes de tercer año de aviación militar la oportunidad de realizar el curso básico de vuelo lo que les preparará de mejor manera para enfrentar el curso avanzado de vuelo en el equipo T34 C1.
- Entrenar a las jóvenes promociones de oficiales en las fases de vuelo con el fin de tener una visión más clara cuando sean asignados a los escuadrones de helicópteros DRUV o Super Tucano.

La avioneta DIAMOND DA20-C1 es una aeronave de entrenamiento básico, nueva categoría utilitaria certificada por la autoridad aeronáutica del Canadá para realizar barrenas y Stalles, vuelos visuales (VFR) y tiene la capacidad de realizar vuelos instrumentales (IFR).

Es fabricada en materiales compuestos (fibras de carbono y de vidrio) lo cual le da mayor resistencia ante la oxidación y disminuye ostensiblemente el peso de la aeronave generando con esto una mayor eficiencia en el consumo de combustible.

Posee un motor Continental IO-240- B3B con una hélice de paso fijo Sensenich de 2 palas que le permite tener una potencia de 125 HP, su rata de ascenso a nivel del mar es de 1000 pies/minuto. Puede volar hasta una altitud de 13.120 pies, una velocidad de crucero al 75% de 118 nudos con un consumo de combustible de 6 galones por hora de vuelo.

El principal e innovador cambio dentro de la instrucción básica de vuelo en la ESMA es su cabina que incorpora un Sistema de Aviónica Garmin G500 (Glasscopit 500) que incluye:

- Equipo digital para sistema de aviso de tráfico Avidyne TAS 600
- Equipo digital indicador, localizador de VOR GNS 430 NV/GPS and GI 106
- Equipo digital de transponder GTX 327 modo C
- Equipo digital transceptor de comunicaciones GNS 430 COM
- Equipo digital de panel de audio activado con intercomunicador de voz y receptor de marker beacon GMA 340.
- Equipo IFR GPS para navegación y comunicaciones con pantallas (display) multifuncional de vuelo, mapa movible y senda de planeo PFD y MFD

Esta nueva avioneta es sumamente maniobrable, resistente y al mismo tiempo ligera, esto sumado a una aerodinámica especial que le permite al piloto tener un vuelo estable y seguro.

Desafíos y nuevos escenarios de la FAE

Ahora los desafíos para la institución militar son mayores que los que tenía anteriormente, ya no solamente se debe defender la integridad y soberanía nacional sino que se debe también proteger a la esencia misma de la sociedad: la población.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana luego de la victoria en el Alto Cenepa en la cual se demostró la preponderancia de la aviación militar en cualquier conflicto armado, alcanzó un alto prestigio institucional, de aceptación y respeto de la sociedad ecuatoriana.

El concepto de que la Fuerza Aérea es la organización responsable de la vigilancia y control del espacio aéreo fue asentando en el espíritu de jóvenes miembros de nuestra institución causando un mayor apego y afán de crecimiento en las distintas áreas en las que se desempeñan. Sin embargo, hubo también personas antagónicas que trataron de sembrar en nuestra sociedad conceptos que intrínsecamente buscaban la desaparición de la institución militar, conceptos emitidos posiblemente por mentes que únicamente veían a las Fuerzas Armadas como una entidad que era un obstáculo para lograr fines personales, estas ideas hicieron que se relegaran a un segundo plano los proyectos de fortalecimiento institucional y disminuyeran drásticamente los presupuestos, lo cual afectó al área operativa, llevando a niveles críticos a la institución militar.

Luego de los hechos de Angostura existe el apoyo decidido por parte del Gobierno nacional a los proyectos de las Fuerzas Armadas y, con esto, la recuperación de nuestra capacidad operativa. También se realizan varias actividades relacionadas con la defensa y el desarrollo las cuales constan en algunos documentos como son:

- El Plan Nacional para el Buen Vivir.
- El Plan Nacional de Seguridad Integral, y
- La Ley Orgánica de la Defensa Nacional.

Los desafíos para la institución militar ahora son mayores que los que tenía antes, ya no solamente se deben defender la integridad y la soberanía nacional sino también hay que proteger la esencia misma de la sociedad: la población. La Constitución de la República del Ecuador claramente establece lo siguiente:

Art. 158.- Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial. La protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional. Las servidoras y servidores de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional se formarán bajo los fundamentos de la democracia y de los derechos humanos, y respetarán la dignidad y los derechos de las personas sin discriminación alguna y con apego irrestricto al ordenamiento jurídico".

De igual manera, en la Agenda Política de la Defensa se establecen nuevos escenarios y desafíos para las Fuerzas Armadas, en donde la Fuerza Aérea Ecuatoriana debe cumplir con estas

nuevas tareas que se le han encomendado. En relación con el mandato constitucional, la Fuerza Aérea cumple, bajo el principio de corresponsabilidad, actividades de apoyo a la protección interna y al mantenimiento del orden público, así como de apoyo con sus medios al desarrollo nacional, procurando mejorar la calidad de vida, especialmente, de los grupos minoritarios y de atención prioritaria; los escenarios o ámbitos puestos sobre el tapete para nuestra Institución son defensa de la soberanía y la integridad territorial, apoyo a la acción del Estado,

El apoyo al desarrollo nacional y cooperación internacional se cumplirán de una mejor manera y se los hará cuando nuestros miembros alcancen una mejor preparación para responder a estos desafíos.

La educación es la base de la evolución y lo que nos permitirá aceptar y cumplir con los nuevos escenarios planteados para nuestra Fuerza Aérea. Para poder realizar una efectiva defensa de la soberanía e integridad nacional, no solamente se necesitan medios aéreos de punta sino también personas con más conocimiento y las mejores capacidades para administrar así como de los mejores ingenieros y técnicos de aviación para soportar las operaciones en forma eficiente. También el apoyo a la acción del Estado demanda más conocimientos para garantizar que nuestro personal esté en condiciones de realizar operaciones de apoyo al control del orden público, contra el narcotráfico, el crimen organizado, el terrorismo, etc.

Como podemos observar estos son los nuevos escenarios pero existen otros que como Fuerza Aérea nos corresponden y debemos asumirlos. El intercambio de la información a través de los medios digitales exige que conozcamos más y nos capacitemos de forma vertiginosa para así, con educación y la autoformación que llevamos adelante los miembros de la Fuerza Aérea, respondamos a estos nuevos escenarios sin dejar de lado la misión fundamental que es la defensa de la soberanía y la integridad territorial. Estas nuevas se entrelazan dando un mayor campo de acción para que nuestra función frente a la sociedad se cumpla de la mejor forma, manteniendo ese prestigio e imagen de ser una institución fortalecida en valores, con miembros comprometidos en el cumplimiento de nuestra misión.

La nueva generación de técnicos de la FAE

La Fuerza Aérea Ecuatoriana ha experimentado cambios positivos en su accionar gracias a la renovación de su capacidad operativa. Y es que la llegada de los helicópteros Dhruv, la creación de la Escuela de Entrenamiento Táctico con aviones Super Tucano, la adquisición de aviones supersónicos Cheetah y las nuevas avionetas de entrenamiento básico Diamond, hoy nos permiten servir al país de una manera más eficiente. Esta repotenciación responde a intereses institucionales que incluyen la formación y capacitación de su personal, ya que la preparación de sus tripulaciones es fundamental para incrementar el poder aéreo de la nación.

Técnicos de la avioneta Diamond en la ESMA.

La aviación mundial requiere que los aviones se mantengan operativos y con una fuerte dinámica, capacidad que es desarrollada por nuestros valerosos pilotos, pero también requiere que técnicamente exista un riguroso mantenimiento de las aeronaves; para ello, la Fuerza Aérea Ecuatoriana desde inicios de su repotenciación en 2008 ha desarrollado un plan de capacitación para el personal de aerotécnicos encargados de mantener los equipos de vuelo operativos, dando así el soporte logístico necesario.

Por ejemplo, "antes no se contaba con helicópteros de las características del Dhruv ya que su tecnología es de última generación que permite realizar misiones que antes no se podían hacer por las limitaciones, especialmente en la parte de navegación" comenta el suboficial segundo Agustín Viniachi Sánchez, quien se desempeña como supervisor de Mantenimiento de Control de Calidad de este escuadrón.

En el caso de las avionetas Diamond, el sargento segundo Christian Monge Sevilla, técnico electrónico, dice estar "absolutamente convencido de que la capacidad operativa se ha fortalecido en nuestra institución, ya que estas aeronaves de fabricación canadiense son nuevas. Además de estar hechas con material compuesto, poseen un sistema de aviónica Garmin 500 de tercera generación totalmente digitalizado".

Técnicos del avión Cheetah en TAURA.

Técnicos de los aviones Cheetah y Super Tucano coinciden con esta apreciación y añaden que el reflejo de la capacidad operativa está en el número de horas voladas diariamente y en la cantidad de diferentes tipos de misiones, lo que le permite a nuestro personal de pilotos alistarse en niveles óptimos para las misiones a ellos encomendadas.

Con la llegada de estos equipos de vuelo también se dio apertura a la transferencia tecnológica, especialmente en la capacitación que recibe el personal de mantenimiento. Un grupo de aerotécnicos se ha preparado en los países de origen de las aeronaves haciendo énfasis en "el sistema aviónico,

los diferentes procedimientos de seguridad, prevuelo, post vuelo y ciertas horas de clase sobre los diferentes sistemas, entre otros" como lo explica el suboficial segundo Edison Pazmiño Orozco, supervisor de Aviónica LCC de los aviones Cheetah.

La capacitación en el campo tecnológico "es una oportunidad de cambio hacia la nueva tecnología, que requiere del comportamiento personal en el mejoramiento continuo para que su utilización sea efectiva" lo manifiesta el sargento primero Gabriel Tatamués Nazate, técnico en mantenimiento de los aviones A-29 Super Tucano.

Respecto a la capacitación del personal técnico de estos escuadrones, la mayoría coincide en que a más de la capacitación que se recibe en los países de origen de las aeronaves sobre su mantenimiento,

Técnicos del helicóptero Dhruv en el ALA 22.

también se preparan día a día para poder transmitir los conocimientos adquiridos a sus compañeros con lo cual ayudan a que todos tengan la misma capacidad para dar un adecuado mantenimiento y así garantizar la operatividad de nuestras aeronaves.

Como nos explica el Sgos. Monge, muchas veces se piensa que las aeronaves nuevas son como las anteriores en su mantenimiento, es decir que se requiere desarmarlas cuando en el caso de las avionetas es mucho más simple: por medio de sus mismos equipos se puede detectar cualquier falla evitando desarmar la aeronave completamente.

Las diferentes misiones de vuelo que cumplen los escuadrones operativos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana son tan exitosas por la preparación de sus pilotos como por el trabajo de sus técnicos cuya misión fundamental es "mantener la mayor cantidad de aeronaves disponibles en línea de vuelo, para lo

Técnico del avión Super Tucano en el ALA 23.

cual, el personal de mantenimiento cumple con las respectivas órdenes de trabajo, inspecciones y levantamiento de reportajes con los estándares de control de calidad" precisa el Sgos. Monge.

Cada día es un nuevo reto para surcar nuestros cielos y apoyar a la vigilancia de la soberanía nacional. Nuestros aerotécnicos: Subs. Pazmiño y Viniachi, Sgop. Tatamuez y Sgos. Monge coinciden en su mensaje para las nuevas generaciones:
"Si en su mente está la idea de ser un aerotécnico de la nueva generación debe tener actitud positiva ante la vida y estar dispuesto a asimilar tantos conocimientos como sea posible. Póngale amor a lo que hace, que es sin duda el alimento diario para el bienestar personal, familiar e institucional. Si tiene el objetivo y la vocación de ingresar a la aviación militar, hágalo con responsabilidad porque es un trabajo sacrificado que requiere de mucha dedicación y sacrificio. Cultive siempre el respeto, la verdad, la lealtad, lo que le permitirá crecer como ser humano y como parte de nuestra gloriosa Fuerza Aérea Ecuatoriana".

El corazón de nuestra Institución

Perfiles

Comandante General de la FAE

BGrl. Enrique Velasco D.

Experiencia y liderazgo: una fusión de alto nivel

En abril de 2012, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Defensa designó al señor Brigadier General Enrique Velasco Dávila como el nuevo Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana por su impecable trayectoria militar y por su vasto conocimiento sobre la institución.

Transcurrido poco tiempo de su designación, el General Velasco nos permite conocerlo más de cerca. Aquí, su punto de vista sobre algunos aspectos en sus nuevas funciones:

¿Quién es el Brigadier General Enrique Velasco?

Un oficial con profundo espíritu militar aeronáutico, con una sólida vocación de servicio a la Fuerza Aérea, convencido de que la moral, la ética y los valores militares deben primar en todas las actuaciones de sus miembros, respetuoso al máximo de la familia, soporte fundamental en la vida militar.

¿Cómo asumió la designación de Comandante General de la FAE?

Con mucha satisfacción y orgullo pero consciente de la responsabilidad que esta designación implica por el gran compromiso de conducir acertadamente en el cumplimiento de las metas institucionales.

Usted fue piloto de los aviones Jaguar. Basado en su experiencia, ¿cuáles son las características que tiene un piloto de la Fuerza Aérea Ecuatoriana?

Tiene que ser un caballero del aire, un convencido en el cumplimiento de la misión encomendada, un estudioso de las características de su aeronave para poder explotarla en todas sus capacidades y muy disciplinado en el acatamiento de normas y regulaciones.

¿Qué proyectos relevantes se están ejecutando en la FAE en el ámbito operativo?

Se están consolidando los escuadrones operativos conformados por los aviones Super Tucano, Cheetah, Dhruv y el escuadrón de entrenamiento con las avionetas Diamond. Igualmente, se están buscando los recursos para modernizar los escuadrones de transporte mediano y el de reconocimiento.

En cuanto a los radares, se están realizando las pruebas de aceptación en sitio, para luego proceder a las pruebas integradas.

Todos estos proyectos están respaldados en la capacitación del personal, en cada uno de los escuadrones.

¿Qué principios y valores desearía usted que se evidencien en los miembros de la institución?

Como no podría ser de otra manera: la moral, la ética -dentro de lo cual se enmarca la veracidad- el espíritu de cuerpo, la sobriedad, el valor, el desprendimiento y el fiel cumplimiento del juramento realizado cuando egresamos de las escuelas militares, que es el de respetar la Constitución y las leyes de la República.

Son 92 años de vida institucional de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. ¿Qué aspectos podría destacar de esta trayectoria?

El profesionalismo alcanzado, así como la madurez institucional, el fiel cumplimiento de su misión, pudiendo ejemplarizarse con el triunfo en el Cenepa, el compromiso con la ciudadanía mediante las operaciones de apoyo al desarrollo y el haber sido pioneros en la integración de todas la regiones de la patria.

¿Cómo ve a la Fuerza Aérea Ecuatoriana a futuro?

La miro como una institución sólida, disciplinada, comprometida con la patria y con su pueblo, cumpliendo a cabalidad la sagrada misión de proteger nuestros cielos soberanos y apoyando decididamente el desarrollo aeroespacial nacional.

A más de su alta responsabilidad y vocación del servicio a la patria, ¿qué motiva al señor Comandante General a levantarse todos los días?

Mi esposa, mis hijos, mis nietas y mis familiares, quienes han sido el soporte fundamental para mi desarrollo en los diferentes ámbitos.

¿A quiénes usted puede atribuir el haber llegado hasta donde está?

A mis padres y hermanos, a quienes debo mi formación en los años juveniles; a esto debo sumar a mis maestros de primaria y secundaria, quienes supieron inculcarme responsabilidad y valores que luego serían profundizados en mi formación militar.

A mis instructores en los diferentes ámbitos, a muchos oficiales que fueron mis comandantes en los escuadrones, grupos, alas y a aquellos que supieron guiarme y fueron mi ejemplo por su liderazgo; y por supuesto, a mi esposa y mis hijos, razón primordial de mi vida.

Un mensaje a los miembros de la institución:

Que siempre tengan pendiente y renoven permanentemente el juramento realizado ante la Bandera Nacional, que den lo mejor de sí a la Fuerza Aérea, que sean fieles cumplidores de los valores militares, que la disciplina sea el pilar fundamental en el que se sustenta la institucionalidad militar, que en sus acciones siempre esté presente el cumplimiento permanente de las normas y regulaciones y que mantengan un alto espíritu militar aeronáutico.

Formación del Aerotécnico de la FAE

El Comando de Educación y Doctrina de la Fuerza Aérea, consciente de que la Escuela Técnica de la Fuerza Aérea es una institución militar de formación de aerotécnicos, cuyas funciones por su naturaleza y origen demandan preparación profesional en el ámbito educativo, ha destinado todos sus esfuerzos a implantar una rigurosa transformación del sistema educativo, considerando dos campos: la formación militar y la formación académica.

Esta formación es efectuada bajo los preceptos de valores morales y virtudes militares, cuyos cimientos proporcionan elementos indispensables para que el personal cumpla sus funciones con estricto apego a la ética, la moral y el derecho.

La formación académica vierte conocimientos según la especialidad del aerotécnico, cuyo objetivo es formar personal apto y dispuesto a contribuir con el cumplimiento de la misión asignada a su unidad militar y comprometido con la consecución de los objetivos y políticas institucionales, de acuerdo con su jerarquía.

Misión de la ETFA:

"Formar aerotécnicos competentes e investigativos, apoyados en los ejes de cultura militar, ciencia militar, cultura física, cultura humanística, ciencia y tecnológica, a fin de satisfacer los requerimientos institucionales".

Valores y Principios:

La Escuela Técnica de la Fuerza Aérea forma a los aspirantes a aerotécnicos bajo un régimen permanente de valores y principios, pone especial énfasis en el desarrollo y fortalecimiento de cualidades y atributos afectivos que harán del aerotécnico una persona de honor, excelente profesional y un ciudadano ejemplar.

Los valores y principios que guían la formación del futuro aerotécnico de la Fuerza Aérea y que orientan las actividades del proceso educativo de la Escuela se manejan como ejes transversales que son impartidos en todo el proceso de formación de los Alumnos de la ETFA. Estos son:

VALORES	PRINCIPIOS
• Honor • Valor • Integridad • Lealtad • Disciplina • Servicio • Abnegación	• Calidad y confiabilidad • Eficiencia y eficacia • Simplicidad y descentralización en la administración • Mejoramiento continuo • Compromiso con la institución

Proceso de Formación:

El proceso de enseñanza aprendizaje en la ETFA considera las competencias de los aspirantes,

otorgando una formación integral, orientada a desarrollar capacidades de liderazgo y toma de decisiones a su nivel, fortaleciendo sus valores cívicos y su preocupación por los problemas institucionales; además se cultivan los hábitos de estudio e investigación, interiorizando en el alumno la mística y el profesionalismo militar. La concepción es aprender trabajando y trabajar aprendiendo, dentro de una relación escuela – institución.

El docente/instructor de la ETFA es un profesional, conocedor crítico del entorno natural y cultural de la comunidad y de la filosofía institucional, capaz de desempeñarse responsable y creativamente, facilitando la articulación entre los conocimientos y actitudes preexistentes con los nuevos que requiere el nivel educativo del estudiante, integrando a su trabajo diario una permanente investigación–acción, aceptando emocionalmente que el saber es cambiante y dinámico, lo que exige su constante actualización en los campos científico, tecnológico y humanístico, buscando en todo momento la excelencia y el perfeccionamiento, motivado por el ejemplo, la investigación y la práctica permanente de valores.

La Escuela Técnica de la Fuerza Aérea tiene un gran reto en el desarrollo de la competitividad laboral de los futuros soldados aerotécnicos, a fin de apoyar al cumplimiento de la visión y misión institucionales, formando militares de excelencia, comprometidos con la institución, con valores éticos, humanistas y capaces de dar soluciones eficientes y eficaces a los problemas que demanda el soporte administrativo-logístico de la institución.

Plan de Formación:

La Formación Militar Técnico Profesional en la ETFA se divide en 4 semestres académicos:

Primer semestre:	Formación militar básica (común).
Segundo semestre:	Fundamentos de la especialización y cultura general (común).
Tercer semestre:	Formación técnico profesional inicial (especialización básica común).
Cuarto semestre:	Formación técnico profesional (especialización complementaria).

La formación en el primer y segundo semestres permite cubrir las competencias genéricas de comandar, apoyar las operaciones militares, administrar, educar, instruir, asesorar y promover el desarrollo nacional.

Durante el tercer y cuarto semestres se cubren las competencias específicas: especialidades FAE, el trabajo de graduación (teórico-práctico) y las prácticas preprofesionales.

Desde el segundo hasta el cuarto semestre, el aspirante a soldado recibe clases de inglés a fin de obtener la suficiencia del idioma.

Al culminar los estudios, la ETFA entrega a sus filas aerotécnicos idóneos, con especialidad técnica, profesionales con competencias requeridas en el grado de soldado y un nivel de pericia uno (aprendiz), listos para integrarse a las áreas productivas de la FAE.

RESPONSABILIDAD SOCIAL

- *Para que otros puedan vivir* (COAD)
- *Alas para la integración*

El trabajo en equipo:

para que otros puedan vivir

La habilidad y experiencia de nuestro personal le permitió en esta ocasión participar con éxito en el rescate y evacuación de ocho personas que se encontraban atrapadas en la terraza del edificio, quienes en su afán por salir del lugar no encontraron otra opción que ir a la parte superior para poder ser asistidos de alguna manera.

La tarde del 2 de julio de 2012, en la zona comercial de Guayaquil, en el edificio de Las Cámaras se había iniciado un incendio de grandes proporciones alertando a los organismos de socorro, quienes no se daban abasto. Es precisamente, en la Perla del Pacífico en donde se encuentra nuestra aviación de rescate denominada Ala de Combate No. 22, la que a través de sus helicópteros cumple la noble misión de "Búsqueda y Salvamento" en todo el territorio ecuatoriano; actualmente, está compuesto por dos escuadrones de helicópteros: el ALH Dhruv y el TH-57A que intervienen en las diferentes operaciones de rescate.

Ese día bastó una llamada de socorro por parte de una testigo presencial al Coronel Thomas Endara Garzón, Comandante del Ala No. 22, para que se activara la alerta SAR y que pilotos y aerotécnicos se dispongan a rescatar personas en un lugar de difícil acceso para nuestras aeronaves, ya que el edificio no contaba con un helipuerto, lo que tornaba a la misión más difícil.

Los participantes en esta ocasión fueron los capitanes Víctor Pozo y Andrés Dávalos, el teniente Jorge Flores y los sargentos Roberto Landeta (aeromédico) y René Cushpa (mecánico a bordo). Un equipo de la Revista Sobrevuelo reunió a los protagonistas de esta jornada para compartir con nosotros su historia:

¿Qué es la aviación de rescate de combate para ustedes?

Capt. Pozo: Es una de las misiones más nobles y significativas en la que me desenvuelvo y me siento comprometido al ciento por ciento, porque el rescate de combate se da tanto en tiempos de guerra como en tiempos de paz, siempre estamos listos para que otros puedan vivir como dice nuestra lema.

Capt. Dávalos: Es estar en los momentos difíciles, donde la gente necesita de nuestra ayuda.

¿Cómo descubrieron su vocación para ser pilotos de aviación de rescate?

Capt. Dávalos: Desde pequeño quise ser piloto, cuando entré a la Escuela Superior de Aviación Cosme Rennella fui feliz porque por fin se cumplía mi sueño, cuando ya me gradué nos explicaron sobre el tipo de aviación que teníamos que escoger y la misión que cada escuadrón realizaba; al inicio lo pensé mucho pero decidí que la aviación de rescate de combate era lo mío.

Tnte. Flores: Yo no crecí viendo aviones solo soñaba con ser piloto, cuando escogí ser de rescate de combate supe que era la mejor elección para mi vida y no la cambio por nada del mundo; la satisfacción de volar y ayudar a los que necesitan es indescriptible. Porque esta aviación es detallista, meticulosa, requiere de corazón porque salvas vidas.

¿Cómo es el equipo que integra una misión de rescate, quiénes la conforman?

Capt. Pozo: La conforman piloto, copiloto, mecánico a bordo y aeromédico, además de los implementos de rescate y evacuación.

¿Antes de ir a una misión qué viene a sus mentes?

Capt. Pozo: Que todo salga bien, que regresemos con la misión cumplida para poder ver nuevamente a nuestra familia.

Capt. Dávalos: Lo primero, la seguridad de la misión y que se lo haga lo más rápido posible sin

poner en peligro las vidas de las personas que se están rescatando, ni las nuestras, porque uno tiene que reaccionar rápido y con todos los sentidos.

Tnte. Flores: Preparar la misión, hacer todo dentro de los lineamientos para evitar accidentes. Durante la misión estoy muy concentrado, es como que me desconecto del mundo porque en ese momento solo somos el helicóptero y yo. Y cuando aterrizo vuelvo a mi otra realidad.

Sgop. Landeta: Que pueda ayudar en lo que más pueda. Y que todo salga perfecto.

Sgos. Cushpa: Que Dios será nuestra guía. Que el helicóptero esté en buenas condiciones porque de él y de mi trabajo dependen las vidas en ese momento y las que rescatemos en el futuro

El 2 de julio del 2012 fue un día en el que se puso a prueba la preparación de quienes son parte del Ala de Combate No. 22. ¿Qué se encontraban realizando antes de ser llamados para atender esta tragedia?

Capt. Pozo: Ese día estaba de emergencia (en alerta), es decir estaba listo para cualquier acontecimiento.

Capt. Dávalos: Estaba listo y me escogieron para cumplir esta misión. Nos hicieron ver primero la dirección del lugar y sin dudarlo me fui al helicóptero para dirigirme hacia allá.

Tnte. Flores: estábamos todos los pilotos en una conferencia de la Semana de Seguridad acerca de la búsqueda y salvamento, nos dijeron del flagelo y me apresté a ir en otra aeronave para ayudar en este suceso.

Sgos. Cushpa: Ese día estaba de emergencia, por tal motivo siempre estoy atento cerca del hangar, por si se presenta alguna situación y así fue.

Las historias son similares cuando se cumple una misión, en especial como lo fue ese 2 de julio, donde se conjuga la satisfacción del deber cumplido, el sentir que las horas de entrenamiento y sacrificios valen la pena. A esto se suma la alegría que sienten sus familias y el orgullo de ellos, que se expresa desde una palmada en el hombro hasta los abrazos de sus esposas o el beso de una madre. Días después se continúa recibiendo las felicitaciones con orgullo, pero también con humildad.

¿Qué sucedió al llegar al sitio mismo del incendio?

El apoyo en tierra también fue fundamental, las personas una vez evacuadas fueron recibidas por personal del Ala de Combate No. 22 y de la Clínica FAE siendo atendidas en el menor tiempo posible para verificar su condición médica y así tranquilizar a sus familiares.

Capt. Pozo y Dávalos: Cumplimos con la misión para la cual estamos preparados, cuando llegamos al edificio no había dónde aterrizar, la decisión fue difícil pero acertada y logramos salvar varias vidas.

Sgop. Landeta: Hice mi trabajo como aeromédico y solo puedo decir que, a pesar de la magnitud de lo ocurrido, cumplimos con nuestra misión de salvar vidas.

Sgos. Cushpa: Al llegar al lugar y visualizar el aérea hicimos un reconocimiento y al primer intento de aterrizar no pudimos pero no nos rendimos lo volvimos a intentar, sin descuidar la seguridad del helicóptero, hasta que logramos evacuar a dos personas en el primer vuelo. Fue muy riesgoso. Las personas se querían subir como sea. El aeromédico y yo fuimos los encargados de chequear a las personas y si la aeronave no había sufrido algún tipo de inconveniente, mientras cumplíamos el rescate. Recuerdo que era tanta la desesperación de las víctimas que al bajar del helicóptero solo una persona nos dijo gracias pero los rostros de los otros decían mucho más.

Sin duda, misiones sacrificadas que requieren mucha concentración al momento de ejecutarlas. Las tripulaciones que participaron en este rescate están conscientes de que su labor está al servicio del pueblo ecuatoriano por lo que afirman que su trabajo no lo realizan por recibir elogios o premios, lo hacen por convicción y por amor a su uniforme, que es parte de su razón de ser, que el rescatista nace, no se hace y que solo Dios sabe lo grande e importante de estas operaciones.

Con todo lo vivido ese 2 de julio se ratifica que la aviación de rescate de combate es sinónimo de salvar vidas y sosiego para los familiares de los rescatados. Además, se confirma que el piloto y su tripulación están capacitados para enfrentar eventos de alto riesgo, que su profesionalismo es estricto, sin errores pero con un alto sentido humano en todas las misiones de rescate, tanto en entrenamiento, como en situaciones reales.

El Ala de Combate No. 22 lleva 51 años al servicio del país como la aviación de rescate que con el incremento de las capacidades de vuelo, amplía sus misiones para la recuperación de pilotos abatidos o soldados heridos en conflicto, evacuación aeromédica y transporte de personas importantes, así como el transporte de suministros a diferentes zonas de nuestro Ecuador, manteniendo siempre en alto su lema: "Para que otros puedan vivir".

Alas para la Integración

Héroes anónimos...Apoyando al desarrollo del país

Son las cinco de la mañana y escucho mi despertador es hora de levantarse, mi equipaje y yo estamos listos para emprender el viaje a la región amazónica en el avión Twin Otter de la FAE, en los denominados Programas de Acción Cívica.

Hora de embarcar en este pequeño pero interesante avión. Nos alejamos de la ciudad y de su paisaje de cemento y ladrillo para pronto deleitarme con un hermoso manto verde, la selva amazónica, llegaríamos para conocer a su gente y ser parte de sus vivencias.

Aterrizamos en el Aeropuerto Río Amazonas, parroquia Shell Mera, esta pista es de 1.540 metros de largo por 23 metros de ancho aproximadamente, cuenta con todos los servicios aeronáuticos y radioayudas para la navegación, permitiendo que las operaciones aéreas se realicen con altos índices de seguridad. Desde este aeropuerto, centro de operaciones, comenzaremos a realizar diferentes vuelos a pistas como: Taisha, Montalvo, Curaray, Tutinentza, Wampuik, Tuutinentza y Lorocachi, transportando a los colonos que salen a la ciudad para abastecerse principalmente de víveres. Hacer este viaje por tierra, les significarían días de camino.

Con la aeronave lista y 19 personas embarcadas, el primer destino es Taisha, lugar con mayor afluencia de pasajeros. Por las pequeñas ventanas de este avión se divisa casi un centenar de viviendas y una pista totalmente diferente a las convencionales, esta es de tierra, aterrizamos. Mi primera impresión al llegar es agradable, los pobladores muestran agradecimiento a los pilotos y su tripulación por venir a verlos, les dan la bienvenida, sonríen, suben al avión y junto a mí se sienta la señora Maska quien me comenta que la ayuda que obtienen con Twin Otter es muy importante para la población ya que ellos pueden salir a comprar alimentos, medicinas, víveres como arroz, fideo, aceite, azúcar y sal, que son parte de su alimentación cotidiana que se

Es hora de embarcarnos en este pequeño pero interesante avión. Nos alejamos de la ciudad y de su paisaje de cemento y ladrillo para pronto deleitarnos con un hermoso manto verde, la selva amazónica, pronto llegaríamos para conocer a su gente y ser parte de sus vivencias.

complementa con yuca, papa china, camote y plátano que cultivan en sus parcelas y que también es su sustento económico. Llegamos a Shell Mera y regresamos nuevamente a Taisha, es casi la una de la tarde, miembros de la población invitan a la tripulación al almuerzo y yo también estoy invitada, el lugar es humilde, hay bastante calor, nos brindan un arroz relleno con carne de guanta, chontacuros y chicha para tomar, simplemente delicioso.

Dos de la tarde rumbo a Montalvo, su pista nos invita a conocer un paisaje único entre lo verde de la vegetación y el café oscuro de su pista, embarcamos a sus pobladores, los dejamos en la Shell y tomamos nuestra última ruta de ese día, Curaray; divisé la pista entre un pequeño río y la vegetación, parecía una cancha de futbol gigante, es interesante ver como estas personas son las que mantiene estas pistas para que el Twinsito, como lo llaman, pueda aterrizar. Culminó el día y durante toda la semana fui parte de estos vuelos, aterrizando en hermosos y lejanos lugares, compartiendo experiencias inimaginables.

Una larga semana y es momento de regresar a la ciudad de Quito. Al concluir este viaje, solo puedo sentirme orgullosa de ser parte de la Fuerza Aérea Ecuatoriana por esta gratificante y sacrificada tarea que realizan estos héroes anónimos, sus pilotos y la tripulación, lejos de sus familias, cumpliendo con su misión de apoyar al desarrollo de la nación y brindar ayuda a quienes más lo necesitan.

Serp. Ruth E. Páez M.

A cualquier hora y en cualquier lugar

DESARROLLO AEROESPACIAL

- CIDFAE
- UAV

Proyecto UAV

El desarrollo de la aeronave incluye los modelos aerodinámicos y de estructuras para que el UAV cumpla los requerimientos del proyecto.

Partiendo de las capacidades y experiencias adquiridas en el desarrollo del Proyecto de Plataforma de Gran Altitud (PGA), el Centro de Investigación y Desarrollo de la Fuerza Aérea Ecuatoriana – CIDFAE continua desarrollando el Proyecto Detección, Observación, Comunicación, Reconocimiento, establecido dentro de los Proyectos del Plan Anual de Inversión 2011, como un proyecto emblemático dentro del sector seguridad. Este proyecto auspiciado por el Ministerio de Defensa, establece el diseño y construcción de un sistema de vigilancia y reconocimiento con tres componentes principales. El primer componente de dicho Proyecto es desarrollado por la Fuerza Aérea Ecuatoriana a través del CIDFAE. Este componente es un prototipo de aeronave no tripulada (UAV), táctica, autónoma y enlazada a una estación de mando y control en tierra (EMCT) con capacidad de cumplir misiones de vigilancia y reconocimiento y enviar información en tiempo real.

Durante la parte inicial del proyecto UAV se desarrollan los diseños de los múltiples sistemas de la aeronave como son piloto automático, instrumentación virtual, comunicaciones, entre

otros. Estos sistemas son simulados y probados antes de realizar el desarrollo físico de los componentes. Estos componentes son probados en el laboratorio y mediante pruebas de campo para establecer correcciones y actualizaciones necesarias. Finalizada esta fase, todos los sistemas son instalados tanto en la aeronave como en la estación de mando y control para las pruebas de integración.

Al momento se ha diseñado y validado la denominada UAV-0, aeronave de prueba y demostración. Dicha aeronave cuenta con una envergadura de 4,40 metros, capacidad del vuelo automático y transmisión de video en tiempo real. Actualmente se encuentra en la fase de integraciones de componentes el UAV-1, bautizado como Phoenix, aeronave de 5,5 metros de envergadura la cual poseerá las capacidades de aterrizaje, despegue y vuelo automático, así como transmisión en tiempo real del video de un sistema electroóptico.

De esta manera, el CIDFAE se proyecta en el segundo milenio como una institución de élite en el campo de la investigación y desarrollo aeroespacial, cumpliendo con su misión de apoyar el desarrollo, las operaciones y contribuir a la misión de la Fuerza Aérea.

El prototipo final UAV-2, denominado Halcón, contará con una envergadura de 11 metros, capacidades de aterrizaje, despegue y vuelo automático, transmisión de video en tiempo real desde un sistema electroóptico, rangos de operación hasta 150 Km y una autonomía de vuelo de ocho horas.

SEGURIDAD MILITAR

Ojos de Águila

Proyecto Ojos de Àguila

Sea parte de nuestra campaña de seguridad militar "Ojos de águila"; observe, reporte y proteja: ojosdeaguila@fae.mil.ec.

El mundo globalizado en el que nos desarrollamos nos ofrece escenarios dinámicos, tecnológicos y, lamentablemente, cada vez más violentos que están ligados a nuevas amenazas, preocupaciones y desafíos que afectan la seguridad del Estado, razón suficiente que nos obliga a identificar con oportunidad su presencia, evolución y el impacto que tienen sobre la sociedad y las instituciones públicas y privadas.

A nivel mundial, estas causas exógenas y endógenas que acompañan al siglo XXI, han propiciado vertiginosos cambios en materia de seguridad, siendo las motivadoras para que reconozcamos la necesidad imprescindible de orientar una inmediata ***transformación cultural.***

A inicios de este año, determinábamos que las amenazas iban adquiriendo mil rostros y sistemáticamente aprovechando todo tipo de vulnerabilidades; esto fue expuesto al mando institucional con una recomendación precisa: ***desarrollar una campaña de intensa motivación para concienciar, comprometer y convencer al personal militar y civil FAE*** de la importancia que tiene alcanzar una cultura de seguridad óptima que contribuya a mejorar sus niveles en nuestra institución.

La campaña de seguridad militar la denominamos ***Ojos de águila*** porque buscamos un símbolo que represente fuerza, vigilancia y protección; esta ha sido delineada, bajo una concepción innovadora, clara, motivadora, simple, sugestiva y persuasiva, para propender y alcanzar nuestro gran objetivo que es ***"fortalecer la conciencia en seguridad del elemento de la Fuerza Aérea, creando un sentimiento de responsabilidad, compromiso e involucramiento en operaciones de contrainteligencia, que coadyuven a la protección integral de la Fuerza".***

Para operativizar este objetivo tomamos como principal línea de acción el análisis de situaciones reales que se han presentado en la Fuerza Aérea, evidenciando un patrón de comportamiento y entornos enmarcados en el ***exceso de confianza, descuido, negligencia y omisión de procedimientos,*** factores que los hemos transformado en casos de estudio y ejemplo para ser transmitidas a todo el personal, a través de conferencias mensuales, videos, slogans e imágenes que emiten un mensaje reflexivo, cubriendo un amplio espectro de la seguridad militar que abarca la seguridad de personal, física y del material, de documentos, comunicaciones y de movimiento y transporte.

Al enfrentarnos a nuevas amenazas de diversas gamas y diversificadas por su modus operandi, las acciones creadoras de conciencia para disminuir o eliminar vulnerabilidades de seguridad militar han tenido que ser multidisciplinarias y multidimensionales, hemos trabajado coordinadamente con la Dirección de Comunicación Social y la Dirección de Sistemas y Comunicaciones (DIRSICOM), y tenemos previsto involucrar a más organismos en esta campaña, ya que todos somos partícipes y tenemos una responsabilidad compartida con la seguridad militar y la protección de la Fuerza.

Es momento de que visualicemos el mundo en que nos estamos desarrollando, los vientos tranquilos están pasando y hoy se ven agitados por amenazas que no podemos perder de vista, no permitamos que el exceso de confianza -que es el peor enemigo en seguridad- nos invada nuevamente; recordemos que situaciones inimaginables y que sólo hemos visto en películas pueden estar detrás de un computador y en internet, en el transporte de recorrido diario, en su lugar de trabajo o en cualquier sitio. Porque a la amenaza no se la ve, se la siente si no se detecta a tiempo.

EL DEPORTE EN LA FUERZA AÉREA

Deportistas de alto rendimiento

Deportistas de alto rendimiento

El Pentatlón Militar Aeronáutico comprende las siguientes pruebas:

1. Tiro de pistola de aire
2. Esgrima (espada)
3. 100 Natación con obstáculos
4. Orientación militar
5. Pista de obstáculos
6. Prueba de vuelo (precisión de navegación y planificación)
7. Básquet (precisión, rapidez y coordinación)

La Fuerza Aérea Ecuatoriana participó en el LV Campeonato Mundial Militar de Pentatlón Aeronáutico, desarrollado del 1 al 9 de agosto de 2012, en Trondheim-Noruega.

El Consejo Internacional del Deporte Militar "CIMS" planifica anualmente, dentro de su ciclo olímpico, el Campeonato Mundial de Pentatlón Aeronáutico, con la finalidad de mantener y motivar la actividad física, a través del deporte de alto rendimiento en las fuerzas armadas de todo el mundo, buscando cumplir su lema "Amistad a través del deporte".

Las pruebas se desarrollaron en las instalaciones deportivas de la Academia Militar de la Fuerza Aérea de Noruega y contaron con la participación de ocho países: España, Ecuador, Brasil, Finlandia, Noruega, Turquía, República Checa y Suecia, con un total de 32 oficiales deportistas hombres y 10 oficiales deportistas mujeres.

En esta participación, el equipo de Ecuador obtuvo medallas en las diferentes disciplinas, destacándose los señores Subt. Xavier Guizado, primer lugar en la pista de pentatlón militar con obstáculos, con un tiempo 1'29"; Subt. María José Narváez, tercer lugar precisión y coordinación en baloncesto y Tnte. John Navarrete Castro, con el cuarto lugar en la pista de pentatlón militar.

"Mi meta no era llegar a la meta, mi meta era llegar a la colchoneta que estaba detrás de la meta".

Subt. Xavier Guizado

Tras su llegada a nuestro país, esta delegación ha recibido felicitaciones que van desde las personas más cercanas a ellos como sus familias hasta las del alto mando militar de las Fuerzas Armadas.

Al respecto, el Subt. Xavier Guizado nos comenta que se sentía seguro de su triunfo por el entrenamiento que recibió. También recuerda que ya en la competencia, le pidió a su entrenador que le avisara cuando faltaran los 40 segundos que él se había planteado para llegar a la meta y romper el récord.

Sin ocultar su felicidad nos dice que "ser deportista no es solo entrenar, no compito por demostrarle algo a alguien, compito por mi país, mi esfuerzo y por lo que soy", mientras nos enseña orgulloso la copa que le entregaron como trofeo y reconocimiento de su participación en esta competencia.

Innumerables son los entrenamientos que se realizan para alcanzar un buen nivel deportivo, el Subt. José Erazo es un ejemplo de esa constancia. En la actualidad es el número uno de la provincia de Pichincha en la disciplina deportiva de tiro de fusil de aire, obtuvo la medalla de oro en el campeonato provincial desarrollado el 15 de agosto 2012, organizado por la Concentración Deportiva de Pichincha y es el segundo a nivel nacional en la misma modalidad de tiro.

También nuestros aerotécnicos se han destacado en diferentes competencias nacionales e internacionales. El señor cabo primero Stalin Barros quien, gracias al apoyo institucional al darle tiempo que demanda la preparación física, consiguió en enero del 2012 en Miami, EE.UU., el quinto lugar en la distancia de 21K; y, por cuarto año consecutivo, fue campeón nacional interfuerzas en los 10K, competencia realizada en Guayaquil en julio del presente año; ganador absoluto en los 5K del Ídolo en Guayaquil, en agosto de 2012; y con el objetivo fundamental de prepararse para las próximas olimpiadas Río 2016. En septiembre de 2012, llenó de orgullo a nuestra institución al consagrarse como ganador absoluto en los 10 kilómetros de la Carrera "Pasto-Colombia", constituyéndose en el mejor resultado en atletismo de la historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana y de Fuerzas Armadas.

Cbop. Stalín Barros, atleta FAE

El cabo segundo Pablo Cobos en el 2011 participó en el Campeonato Inter FFAA de Triatlón y obtuvo la medalla de oro en la prueba de cross. En el 2012 logró la medalla de plata en el Campeonato Inter FFAA de Pentatlón Militar y en la actualidad se encuentra entrenando para el AIROMAN 2013 que se desarrollará en México.

Un aerotécnico destacado también es el cabo segundo Nelson Bustos, quien obtuvo la medalla de oro en el Campeonato Inter FFAA de Pentatlón Militar 2012.

La señorita soldado Lorena Vásquez se distingue durante este año ya que ha cosechado varios triunfos en la disciplina de atletismo en pruebas de fondo 10k, entre las que podemos mencionar el primer lugar en las carreras10k Diario Expreso, categoría Inter FFAA, 10K El Cinto y 10K Policía Metropolitana.

RESUMEN DE NOTICIAS

Cambio de mando operativo FAE

En el marco de una ceremonia militar, el 17 de mayo de 2012 en la Base Aérea de Taura, se realizó el relevo de mando operativo de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, entre el señor teniente general Leonardo Barreiro, Comandante General saliente y el señor brigadier general Enrique Velasco Dávila, Comandante General entrante. Este relevo se realizó también en el aire, en un corto sobrevuelo, donde los dos generales intercambiaron el mando simbólicamente.

De igual manera se realizó el cambio de mando del Comando de Operaciones Aéreas y Defensa, y del Comando de Educación y Doctrina de la Fuerza Aérea.

Entrega de aviones Cheetah por parte del Presidente Correa

El Gobierno nacional, en ceremonia militar presidida por el señor Econ. Rafael Correa D., Presidente Constitucional de la República del Ecuador, realizó la entrega oficial de los aviones Cheetah a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, el 14 de febrero de 2012.

Los aviones Cheetah empezaron a llegar a nuestro país a partir del segundo semestre de 2011, son aeronaves de origen sudafricano 12 de las cuales ya se encuentran al servicio de la seguridad nacional.

Reunión de la CONJEFAMER

Del 11 al 15 de junio de 2012 se llevó a cabo la LII Reunión del Consejo de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas (CONJEFAMER), realizada este año en Ottawa Canadá y organizada por el Sistema de Cooperación de Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA).

Las reuniones realizadas tienen el objetivo de tratar temas de interés para los países participantes, así como promover y fortalecer los lazos de amistad y el apoyo mutuo entre las naciones. En esta ocasión, se aprobó la propuesta del Plan Estratégico para el SICOFAA y se aceptó colaborar con el Sistema de la Red de Telecomunicaciones Integradas de las Fuerzas Armadas Americanas – RETIFAA.

En este evento, el señor Comandante General FAE, BGrl. Enrique Velasco Dávila, recibió una placa de reconocimiento, otorgada por el SICOFAA, a la "Escuela Superior Militar de Aviación Cosme Rennella" por las labores efectuadas a favor de la prevención de accidentes en el ciclo 2011-2012.

El señor Comandante General FAE recibió la condecoración Legión al Mérito Confraternidad Aérea Interamericana, en el Grado de Gran Cruz, ya que con sus acciones ha promovido y fomentado de manera importante el SICOFAA.

También se realizó la entrega de la condecoración Legión al Mérito Confraternidad Aérea Interamericana, en el Grado de Oficial, el señor Subs. Marco F. Tirado Almeida y la condecoración Legión al Mérito Confraternidad Aérea Interamericana, en el Grado de Caballero, el señor Subs. Marcos R. Ortiz Sandoval.

Entrega de premio Sobrevuelo 2012

La Dirección de Comunicación Social de la FAE realizó en Salinas su reunión anual, con el objetivo de definir políticas, actualizar manuales e instructivos para la estandarización de procedimientos y así mejorar el sistema de comunicación en nuestra institución, además de premiar a sus repartos por apoyar al fortalecimiento de la imagen institucional.

En esta ocasión, los reconocimientos "Sobrevuelo 2012" fueron entregados a las secciones de Comunicación Social del Ala de Combate No. 23, de la Base Aérea Cotopaxi y la Escuela Superior Militar de Aviación "Cosme Rennella B."

SOBREVUELO TV

Apoyo a fundaciones de niños con cáncer

La Fuerza Aérea Ecuatoriana realiza operaciones de transporte aéreo y misiones en apoyo al desarrollo socioeconómico del país; justamente, en este año se ha transportado, entre otras personas, a niños con cáncer en etapa terminal que anhelaban conocer el mar. Nuestra institución junto con entidades privadas lograron hacer realidad ese sueño.

Estos niños nos llenan de orgullo cuando vemos la fuerza y valentía con la que afrontan el día a día y las sonrisas en sus rostros con las que realizan sus actividades haciendo de lado su enfermedad.

Carrera "Caballeros del Aire" El Cinto 10k

La Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó la Primera Carrera Atlética "Caballeros del Aire - El Cinto 10K", que contó con la participación del alto mando de nuestra institución, personal militar, profesional y aficionado a esta disciplina, así como personal civil y cientos de ciudadanos que apoyaron esta iniciativa, que inició en el sector de El Cinto y culminó en la Cima de la Libertad, lo que la convirtió en una oportunidad perfecta y emocionante para apreciar Quito desde lo más alto.

Las categorías fueron: Juvenil, Senior, Máster y Súper Máster.

Casa Abierta "Aeroespacial Ambato 2012"

La Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó la casa abierta denominada "Aeroespacial Ambato" con el objetivo de presentar a la comunidad las iniciativas científicas y el trabajo cooperativo entre la Universidad Técnica de Ambato, la Escuela Politécnica Nacional y el Centro de Investigación y Desarrollo de la FAE (CIDFAE).

Esta iniciativa estuvo a cargo del coronel Edgar Jaramillo, director de este centro, y en ella se pudieron apreciar los modelos a escala de los prototipos de aeronaves no tripuladas UAV, proyectos que son auspiciados por el Ministerio de Defensa Nacional y que presentan el diseño y construcción de un sistema de vigilancia y reconocimiento que es desarrollado por la Fuerza Aérea; se trata de un prototipo de nave no tripulada, táctica y autónoma, enlazada a una estación de mando y control en tierra.

Durante el recorrido se visitaron laboratorios de comunicaciones, talleres de materiales, stands de electrónica y estructuras, plataforma de pruebas de motor y demostración de prototipos. Este esfuerzo sistemático se espera que se traduzca en generación de patentes, publicaciones técnicas y otros resultados que puedan ser aplicados para satisfacer las necesidades de la patria y, de ser posible, extender su aplicación al mercado regional.

Los resultados obtenidos en la casa abierta permitieron conocer el talento humano propio de nuestro país dentro del campo de la investigación y la aeronáutica, el cual nos posibilitará enfrentar el desafío de desarrollar un proyecto de esta magnitud, lo que antes se consideraba posible únicamente para las grandes potencias.

Trabajo conjunto con la Fundación Judith Lombeida

Brigadas médicas realizadas por la Fuerza Aérea y ONG's.

Del 3 al 11 de agosto se realizó el programa Alas para la Salud con personal de la Fuerza Aérea Ecuatoriana y la brigada médica de la Fundación Judith Lombeida, organización estadounidense que visita nuestro país periódicamente, con el objetivo de brindar atención médica en sectores de escasos recursos económicos o que se encuentran en la áreas rurales; esta vez, visitaron las provincias centrales de Bolívar, Chimborazo y Tungurahua, beneficiando a más de 2.500 personas entre niños, adultos y adultos mayores.

El personal que colaboró con esta brigada médica fue el señor Mark Backlin, como representante principal de la Fundación Judith Lombeida, 19 médicos estadounidenses, 12 médicos de la Fuerza Aérea, entre personal militar y servidores públicos, 4 alumnos de la Universidad Técnica de Ambato y 9 aerotécnicos FAE.

Las especialidades tratadas fueron ginecología, pediatría, oftalmología, odontología, medicina general; también entregaron medicamentos gratuitos durante la campaña.