



Mensaje del Sr. Comandante General de la FAE.

Teniente General
Enrique Velasco Dávila

En el incesante sendero de la vida, el pasado es fuente de experiencia e inspiración. Es grato recordar la historia de la aviación ecuatoriana, la epopeya de las primeras pistas de tierra, de los pioneros que remontaron la cordillera en los frágiles biplanos con sus cabinas abiertas a las inclemencias del tiempo, de los Cosme Renella, Elia Liut o Pedro Traversari, quienes plantaron las bases sobre las cuales se levanta nuestra Fuerza Aérea aguerrida y pujante. Sus logros son un ejemplo de vida que merece todo nuestro agradecimiento y nos debe servir de inspiración para superarnos cada vez más.

De los primeros vuelos, pasamos a la consolidación de una Fuerza Aérea concebida en términos de servir a la Patria, de proteger su espacio aéreo, así como de cooperar con su desarrollo. Momentos de grandes logros pero también de entendibles dificultades. El proceso involucró la adaptación a nuevas tecnologías, a equipamientos cada vez más sofisticados, que implicaban la constante adaptación de nuestro personal, su permanente capacitación. De los aviones de hélice a los jet, hasta los actuales aviones supersónicos.

De los pioneros no solo recibimos aviones e instalaciones, sino también un valioso legado de experiencias, valores y tradiciones que han facilitado siempre el entendimiento y la acción conjunta para el cumplimiento de nuestra misión. La Fuerza Aérea asumió la continuación de este vuelo de progreso. Durante décadas, hemos ejecutado millones

de horas de vuelo, en nuestro territorio continental e insular, especialmente en aquellos lugares donde solo el avión o el helicóptero pueden llegar. Mantenemos un entrenamiento y alistamiento operacional, como base fundamental de nuestra razón de ser para la protección del espacio aéreo ecuatoriano.

Al conmemorar el nonagésimo tercer aniversario de creación de la Aviación Militar Ecuatoriana afrontamos, dentro del plan de reestructuración de Fuerzas Armadas, la implementación de cambios profundos en la estructura orgánica de la Fuerza, basados en el mejoramiento de procesos, fundamentalmente en el área operacional, lo que nos permitirá incrementar nuestra eficacia frente a los retos que nos plantea el futuro.

Señores oficiales, aerotécnicos, servidores y trabajadores públicos de la Fuerza Aérea Ecuatoriana los exhorto para que unamos nuestras voluntades, redoblemos esfuerzos para mantener y fortalecer el magnífico aporte de la FAE a la Patria y a todos los ciudadanos y ciudadanas.

Les agradezco por el trabajo decidido que día a día realizan en las bases y repartos, les invito a que sigamos entregando toda nuestra capacidad intelectual, profesional y ejemplo personal para mantener esta Fuerza Aérea siempre sólida y eficiente, fortaleciendo nuestro legado de servicio y gloria.

Lealtad

Habiendo jurado lealtad, la fidelidad
y el respeto me guiarán



Los valores le asignan un sentido
propio a tu vida

EDITORIAL

NUESTRO COMPROMISO CONTINÚA.

A lo largo de la historia, la aviación se ha visto obligada a someterse a cambios y transformaciones, pues el avance vertiginoso de la ciencia y la tecnología se produce a pasos agigantados. Cómo no transportarnos imaginariamente al pasado y echar un vistazo al ingenio de nuestros valerosos pilotos. El legado de las grandes batallas libradas en el aire nos ha permitido darle la debida importancia a lo que hoy se conoce como Defensa Aérea, es decir, los ojos de nuestra nación para proteger su soberanía.

En el campo de la investigación y desarrollo aeroespacial, hemos realizado vuelos de validación y prueba de los prototipos UAV, poniendo en práctica todo el conocimiento de nuestro talento científico, ejecutando misiones de vigilancia y reconocimiento primario, fortaleciendo las acciones de protección de nuestro territorio.

Y qué decir de los momentos más gratificantes para los miembros de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, cuando la misión no solo se cumple en el aire sino también en tierra, haciendo de nuestro trabajo el mejor acto de responsabilidad social. Lo hacemos mediante los programas de Acción

Cívica aportando de una manera efectiva y visible al plan del buen vivir que el gobierno ecuatoriano ha planteado como una de sus principales políticas.

La educación es de vital importancia en la Fuerza Aérea. Durante los últimos años se ejecuta un pensum de estudios que permite a su personal un pleno desarrollo profesional y altamente competitivo, pues es nuestro recurso humano el más importante activo de la institución.

Somos celosos guardianes de los cielos de la patria, procuramos el bien común en pro de un país más sólido en valores y principios, que nos permitan caminar con pasos firmes hacia un futuro promisorio.

La revista SOBREVUELO presenta en esta edición temas de interés en el contexto aeronáutico nacional que nos dejarán ver de una manera diferente, el desarrollo y la responsabilidad adquirida por la Fuerza Aérea Ecuatoriana hace 93 años. Nuestro trabajo y compromiso continúa, eso se evidencia en cada logro cosechado en las diferentes áreas de nuestras competencias, pues somos las Damas y los Caballeros del aire, al servicio del país.

Disciplina

Es la razón de ser del soldado del aire



Los valores le asignan un sentido propio a tu vida

La Defensa Aérea al servicio del país.

“La invencibilidad es una cuestión de defensa, la vulnerabilidad, una cuestión de ataque.”
Sun Tzu

Por: BGr. William Orellana C.

¿Cuál es la idea fundamental de la defensa? Es la de parar un golpe. Esto es, en resumen, el objetivo primordial de la **defensa aérea**. La Fuerza Aérea Ecuatoriana dentro de su misión estipula “Desarrollar el poder aéreo para la consecución de los objetivos institucionales que garanticen la defensa, contribuyan con la seguridad y desarrollo de la nación”.

Así, está demostrado que la misión principal de toda Fuerza Aérea es mantener el control y la soberanía de su espacio aéreo; para ello, se emplean: radares, aviones interceptores y armas antiaéreas, las mismas que deben trabajar como un sistema integrado con comunicaciones efectivas y confiables, que operen bajo un mando y control centralizado; de tal forma que la defensa aérea, con los componentes anteriormente indicados, realizará las acciones y medidas para 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.

La defensa aérea en el contexto de seguridad nacional es de fundamental

importancia para cumplir eficazmente las misiones encomendadas en el ámbito de la defensa interna y externa.

La Defensa Aérea en el contexto mundial.

A través de la historia la defensa aérea ha trascendido con el empleo de medios aéreos y la creación de las armas antiaéreas para la defensa de los objetivos en contra de las amenazas. En la segunda guerra mundial, la batalla de Inglaterra fue el primer referente para el empleo de un sistema de defensa aéreo altamente efectivo para su época, en el cual los ingleses utilizaron radares, cazas interceptores, artillería antiaérea y observadores terrestres para realizar una defensa integral de su territorio. Inglaterra ganó así la primera batalla aérea estratégica de la historia.

Por otro lado, el no contar con un sistema de defensa aéreo efectivo 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,

Si consideramos que la defensa aérea debe tener la capacidad de proteger y mantener la soberanía e integridad territorial, contribuir a la supervivencia nacional y evitar que el potencial natural 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 y procesamiento de combustibles, bases militares, entre otros.



La raza de la caza

Avión Cheetah, pionero en el resurgir de los bravos guerreros del Escuadrón de Combate N° 2112.



Aviones de combate Cheetah de la FAE.

en el inicio de la Guerra de los Siete Días en 1967, cuando la Fuerza Aérea Israelí realizó un ataque preventivo que no pudo ser neutralizado por el sistema de defensa aéreo egipcio. Seis años más tarde, con la enseñanza aprendida, los egipcios lograron un resultado positivo 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.

La defensa aérea y su contribución en la defensa interna.

En la defensa interna se encuentra estipulado el control del espacio aéreo ecuatoriano como una misión encomendada a su Fuerza Aérea, función que se cumple de forma permanente a fin de apoyar las operaciones militares de la defensa interna, ya que la defensa aérea no solo se utiliza para combatir a un enemigo convencional sino que también se emplea en coordinación con las otras ramas de las Fuerzas Armadas, Policía Nacional, ministerios o secretarías del gobierno, para combatir las nuevas amenazas asimétricas como son los tráfico ilícitos, mejorando la seguridad de vuelos sobre el territorio

nacional. Los resultados se evidencian con operativos conjuntos que permiten la identificación de zonas sensibles, especialmente en la frontera norte y en los espacios marítimos y playas.

Un sistema de defensa aérea es vital para la protección de cualquier país en contra de amenazas 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, 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



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.

y empleo estratégico, pues de ella depende la supervivencia misma del Estado.

La alerta que hizo historia.

En el Ecuador, el ejemplo más evidente de la importancia que alcanzó la defensa aérea es el conflicto del Cenepa del año 1995. La detección oportuna de naves enemigas a través de los radares de alarma temprana permitió la reacción efectiva de los interceptores por varias ocasiones y la supervivencia de las unidades militares en tierra, hasta que en el memorable 10 de febrero se produjo el hecho determinante para el fin de los enfrentamientos, cuando dos aviones Mirage F-1 derribaron dos aviones SU-22, mientras dos aviones Kfir-CE derribaron un avión A-37 enemigo, con una clara victoria para nuestra Fuerza Aérea Ecuatoriana. ➤



Piloto del avión Super Tucano preparándose para vuelo nocturno.

La aviación militar: evolución y tendencias.

Por: Cnrl. EMC. Avc. Geovanny Espinel P.

Desde siempre la naturaleza propia del hombre le ha llevado a explorar entornos diferentes y buscar alternativas e iniciativas para conquistarlos, es así que al querer cumplir su sueño de volar como las aves y buscar libertad en el espacio aéreo se vio en la necesidad imperiosa de desarrollar este ambicioso proyecto que cambiaría para siempre el rumbo de la humanidad.

Fueron muchos los sueños, las ideas, los hombres que hicieron historia en este infinito mundo aeroespacial. Recordemos a Leonardo da Vinci, que en el siglo XVI ya plasmó diseños de máquinas aéreas, los mismos que pasarían a la posteridad como fuente de inspiración de muchos soñadores. Sir George Caley, a quien se le atribuye la invención de la aerodinámica, diseñó modelos de avión a escala que hacía volar en los primeros años del siglo XIX; a Jean-Marie Le Bris (1856) y John Montgomery (1884), que realizaron los primeros vuelos controlados en planeadores más pesados que el aire.

Poco más tarde, en 1890, el francés Clément Ader, construye el "Éole" (viento) avión con motor propio que voló 50 metros a escasa distancia del suelo. Este acontecimiento único, ha sido considerado como la partida del nacimiento de la aviación. Ader es autor del libro "L'Aviation Militaire" (1909), el primero en concebir el uso del avión en la guerra. Por otro lado, en América, los hermanos Wright, el 17 de diciembre de 1903 vuelan por primera vez un avión autopropulsado, una distancia de treinta y siete metros, a una altura superior a los tres metros.





Cada vez el objetivo primordial de los diseñadores, era mejorar los modelos de sus aviones para que puedan ser más estables y confiables. Los diferentes ejércitos del primer mundo estaban convencidos que el control de la tercera dimensión, les daría una gran ventaja competitiva en las batallas que tenían que enfrentar. Desde ese momento, las estrategias y tácticas militares, sumaron esta nueva herramienta innovadora de combate, los aviones de guerra, que cambiaron rotundamente la concepción del arte militar. Desde entonces, las victorias se han decidido por el empleo eficiente y oportuno del poder aéreo.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana también es parte de este proceso evolutivo, pues su largo recorrido le ha permitido surcar el espacio aéreo de nuestro país en diferentes tipos de aviones: de hélice, a reacción, supersónicos de ala fija y rotativa.

Recordemos que durante la I Guerra Mundial, el primer uso militar que se le dio a un avión fue con fines de reconocimiento aéreo del campo de batalla del enemigo, para así guiar el ataque de la artillería. Por otro lado, en la Guerra Ítalo-Turca y en la de los Balcanes se cumplieron ya misiones de bombardeo, estos hechos son considerados como los primeros ataques aéreos de la historia. Posteriormente, los aviones de combate fueron utilizados no solo para bombardeos sino



Foto antigua de los primeros vuelos en aeroplanos en el mundo.

también para impedir el ataque aéreo de otros aviones; es aquí donde nacen los aviones de caza, después del primer ataque aéreo, el cinco de octubre de 1914, en donde un avión francés derriba a un avión biplano alemán.

Varias guerras han pasado desde aquel entonces, cuando la aviación militar de varios países del mundo ha logrado grandes victorias, así como también ha enfrentado irreparables derrotas, podemos citar la Segunda Guerra Mundial, las guerras de Corea, Vietnam, de los Seis Días, del Yom Kippur, de las Malvinas, del Golfo Pérsico, Iraq, Cenepa, entre otras; cuyos actores principales fueron pilotos, aviones, armamento aéreo, sistemas de radares y defensa aérea, comunicaciones y Fuerzas Aéreas decididas a alcanzar la superioridad aérea como objetivo decisivo de la guerra.

Como podemos ver, el desarrollo de la aviación militar a nivel mundial ha permitido el perfeccionamiento de una industria que por sus altos costos ha exigido integraciones verticales, horizontales y alianzas entre empresas de alta tecnología que buscan desafiar constantemente a la aerodinámica básica; para lo cual se focalizan en la investigación y desarrollo en todos los campos que el vuelo de una aeronave representa, desarrollando materiales compuestos que permiten alcanzar altas velocidades, versatilidad, maniobrabilidad, invisibilidad, así como motores de alto rendimiento y bajo consumo

de combustible, dispuestos a operar eficientemente en diferentes altitudes y con varias fuerzas "G" aplicadas.

El desarrollo de la electrónica e informática son los campos que más avanzan y sorprenden en este ámbito. Sistemas de armamento aéreo sofisticados de alto poder de destrucción, total precisión y gran alcance es otro de los paradigmas que en las últimas décadas se ha cambiado; logrando cumplir con un proceso de integración total de sistemas que en la actualidad nos permite hablar de aviones inteligentes que poseen cabinas con alto flujo de información y con filtros que facilitan el trabajo de los pilotos, permitiendo operar en cualquier entorno y momento; todo ello proporciona nuevas capacidades disuasivas a los países, a nivel regional y mundial.

Aviación Militar en el Ecuador.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana también es parte de este proceso evolutivo, pues su largo recorrido le ha permitido surcar el espacio aéreo de nuestro país en diferentes tipos de aviones: de hélice, a reacción, supersónicos de ala fija y rotativa. Es parte activa de este mundo globalizado, en el que estamos enmarcados y como parte viva de este desarrollo no podemos dejar atrás los aviones que constituyeron verdaderos emblemas patrios y que hoy son parte de nuestra historia, ya que con sus heroicas hazañas engrandecieron a nuestro Ecuador, entre los

cuales podemos citar, al Patria I, el Telégrafo I, F-47D, Gloster Meteor, F-80C, C-47, T-28, Canberra, T-33, MK-89, A-37B, Jaguar, Mirage, Kfir, Alloute, Bell 212, entre otros, todos ellos ahora son parte de una historia viva del desarrollo de la aviación militar nacional, ya que con sus logros aéreos nos hacen sentir el orgullo más elevado de ser ecuatorianos.

Hoy en día, las aeronaves Avro, C-130, Twin Otter, A-150, T-34C, Sabreliner, Cheetah, Super Tucano, TH-57, Dhruv y Boeing, son los herederos de esa historia, responsables de mantener ilesa la soberanía nacional y su rol, el mismo de siempre: la defensa aérea.

El poder aeroespacial se proyecta como un puntal en el desarrollo de nuevas tecnologías a nivel mundial, las mismas que integran varios sistemas que requieren de innovaciones continuas. Nuevos modelos de aeronaves son y serán diseñados por los países desarrollados, consientes de que el control del espacio aéreo es fundamental para garantizar su estabilidad y permanencia; en donde el perfeccionamiento de la informática, electrónica y aerodinámica son un común denominador.

El reto será diseñar y producir aviones no tripulados (UAV) que minimicen los gastos en la defensa y tengan capacidades militares y aplicaciones civiles que fomenten

el desarrollo de los países; también veremos gigantescas plataformas de bombardeo estratégico no tripuladas, en algunos casos, de largo alcance y con gran capacidad de armamento, conoceremos aviones caza más espectaculares a los existentes y menos perceptibles a los radares, aviones hipersónicos con miles de kilómetros de alcance. En este campo, la ciencia ficción parece tomar vida y lo que se ve inalcanzable, pronto se hará realidad.

La aviación militar mundial seguirá desarrollándose sin nada que la detenga. Lo importante será que nuestro poder aéreo nacional y sistema de defensa aérea no se quede relegado de estas tendencias en el tiempo y perdamos capacidades disuasivas que nos obliguen a someternos a fuerzas externas vecinas. Recordemos que las hazañas del pasado, como la victoria del Cenepa, tuvieron la magia de unir a todo un país en objetivos comunes, lo que le permitió al Ecuador ser respetado y reconocido en el contexto internacional. ➡

El poder aeroespacial se proyecta a seguir siendo puntal en el desarrollo de nuevas tecnologías a nivel mundial, las mismas que integran varios sistemas que requieren de innovaciones continuas.

Aviones de combate Cheetah y Super Tucano de la FAE en operaciones de vuelo.



LA DEFENSA, UN BIEN PÚBLICO.



Por: Dra. María Fernanda Espinosa
Ministra de Defensa Nacional

Uno de los retos más importantes para el Gobierno de la Revolución Ciudadana ha sido la revisión estructural de la noción de defensa, a partir de una redefinición de las amenazas y de los factores de riesgo en el país y en el mundo y, sobre todo, de su reconceptualización desde un enfoque civil. Por esta razón, se ha promovido un amplio debate público y un diálogo franco entre autoridades gubernamentales, militares y sectores de la sociedad civil. Así, la defensa se convierte en un derecho que involucra a todos los habitantes de nuestra Patria, no sólo como protección frente a cualquier amenaza externa sino también como un elemento central en la constitución de nuestra sociedad y de nuestra cultura.

Esta conceptualización de la defensa implica asumir el mandato establecido en nuestra Constitución en la que se expresa que las Fuerzas Armadas son una institución de protección de derechos, libertades y garantías de los ecuatorianos y ecuatorianas, en el marco de la misión fundamental, pero no exclusiva, de la defensa de la soberanía e integridad territorial y la participación en la seguridad integral.

Implica también asumir la construcción de la **cultura de paz** como un eje transversal de las políticas ministeriales y un rediseño de fuerzas en tiempos de paz. Consideramos que la mejor contribución para la paz es el desarrollo,



y por tanto se requiere que todos y todas trabajemos para erradicar la pobreza y la inequidad. En lo internacional, apelamos a la resolución pacífica de los conflictos, atacando sus causas de raíz y preservando en todo momento los derechos humanos. La cultura de paz nos involucra a todos como sociedad y convierte al Ecuador en un firme defensor de su importancia a nivel regional y también global, tal como se puede verificar en la agenda de la defensa así como en los mecanismos de negociación y cooperación internacional con otros Estados que actualmente lleva adelante la República del Ecuador.

Los escenarios externos.

El contexto mundial en el que se desarrolla la actual política de defensa de Ecuador podría resumirse en un escenario de una crisis sistémica, que si bien comenzó como una crisis financiera en 2008, hoy por hoy incide en los más diversos aspectos, trascendiendo a lo social, lo ambiental y, desde luego, también a lo político, afectando al Estado y a la sociedad. Se trata, en definitiva, de la crisis más profunda sufrida por el modelo neoliberal, pero que ha puesto en cuestión a los fundamentos mismos del sistema capitalista tal como hoy lo conocemos. La tremenda potencia de la crisis que enfrentamos y que se manifiesta de distinto modo en los diversos órdenes de la vida, comienza a ser denominada como una verdadera crisis múltiple, cuyos efectos son, todavía, difíciles de predecir.

Los cambios del entorno global han convertido a nuestra región en un área estratégica, con cada vez mayor autonomía e identidad en factores políticos fundamentales. Esto fue conseguido, principalmente, gracias a la existencia de un conjunto de gobiernos progresistas, conscientes de su propia soberanía y preocupados de recuperar el predominio del Estado sobre el mercado. Latinoamérica puede evidenciar así el papel preponderante a asumir dentro de un esquema multilateral de relaciones internacionales. En este contexto, los gobiernos también recuperan el patrimonio de los pueblos a través del manejo soberano de los recursos naturales. Una política de defensa común para la protección de dichos bienes estratégicos se convierte en un imperativo político, más aún, frente a todo un conjunto de amenazas y riesgos a la propia supervivencia.



Avión Twin Otter de la FAE en apoyo al desarrollo.

En este marco, el Ecuador se posiciona como un país soberano y digno con una presencia cada vez más propositiva en el escenario internacional. Esto se manifiesta en casos como la recuperación de la Base de Manta, la renegociación de la deuda externa, las nuevas condiciones de los contratos petroleros, y la construcción de una arquitectura de seguridad sin imposiciones hegemónicas. En este contexto, un aspecto central es la incorporación de la agenda de la defensa a los procesos de integración regional en los que participa nuestro país, por medio de mecanismos tales como la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA) y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). La intervención del Ecuador en estos foros multilaterales, así como también a través de acuerdos bilaterales con diferentes naciones de la región y extra regionales, propende a un fortalecimiento permanente de las relaciones entre Estados, a la construcción de América del Sur como región de paz y aporta al mantenimiento de la paz a nivel mundial.



Ministra de Defensa durante una visita a la Base Aérea de Manta.

En su proyección internacional, la actitud estratégica del país es de carácter defensivo, se fundamenta en el principio de la legítima defensa, derecho soberano que pueden ejercer todos los Estados, de acuerdo a la Carta de las Naciones Unidas, en caso de existir una amenaza externa inminente en la que peligre la integridad de sus ciudadanos y de su territorio. Así, mantiene una orientación proactiva y de alerta temprana para identificar de manera oportuna las amenazas y los factores de riesgo a los que estuviera expuesto.

La Agenda Política de la Defensa.

En lo interno, cabe resaltar el rol preponderante del Ministerio de Defensa Nacional y de las Fuerzas Armadas en la protección de la integridad territorial y, en general, en la preservación de la soberanía nacional. La defensa cumple, por tanto, con una labor de fundamental importancia en la protección de los recursos estratégicos del Ecuador, tanto a nivel del territorio continental como de las áreas marítima e insular, en el contexto de las soberanías, como un concepto de plena autonomía en cuanto a lo ecológico, alimentario, energético, económico, tecnológico y del conocimiento, que conforman el patrimonio del Ecuador.

Para el período 2013-2017 se ha actualizado el Plan Nacional para el Buen Vivir, que define las prioridades, los objetivos y las políticas públicas para el nuevo período de gobierno de la Revolución Ciudadana. En este marco, se está construyendo la Agenda Política de la Defensa 2013-2017, documento rector de la política de defensa.

Los conceptos fundamentales de esta agenda son: la defensa como bien público, la protección del ejercicio de las soberanías y la construcción de una cultura de paz. Los ámbitos de actuación de estos conceptos son la defensa y la seguridad integral, las soberanías y el apoyo al desarrollo y la integración regional y cooperación internacional. Como ejes transversales de estos ámbitos se encuentran la aplicación y respeto de los derechos humanos y el derecho internacional humanitario, la equidad de género y la interculturalidad, así como políticas institucionales como la reestructuración de las Fuerzas Armadas y la implementación del Buen Vivir para nuestros soldados.

Dentro de la Agenda Política de la Defensa se consolida la redefinición de la defensa como un “bien público” y a partir de esta idea, también como un “bien social”. La defensa se convierte así en un concepto central para comprender la dimensión del cambio que actualmente se



Avión Twin Otter de la Fuerza Aérea Ecuatoriana en vuelos de acción cívica en Taisha.

está realizando en el contexto de la Revolución Ciudadana y que incluye aspectos decisivos para la labor de este ministerio y para la proyección a futuro de sus tareas y funciones: la protección de los derechos, libertades y garantías ciudadanas; la contribución de la defensa al sostenimiento de la democracia y a la construcción de valores cívicos; la defensa de la soberanía territorial como el principal medio de preservación territorial y de sus riquezas y recursos estratégicos; la protección de las soberanías, de gran importancia en el proceso de cambio de matriz productiva en el que actualmente se encuentra inmerso el Ecuador; el fomento a la integración regional y la colaboración internacional en temas de defensa, ya sea en el plano bilateral como en el multilateral; y, por último, el impulso a la cultura de paz como principal aspiración del Ecuador tanto a nivel nacional como dentro del marco regional y global.

Fuerzas Armadas para el Buen Vivir.

La profunda innovación que significaron los cambios generados en la Constitución de 2008 y las reformas normativas de los últimos años así como la evolución conceptual de la defensa, se expresan en el rol

protagónico de las autoridades civiles legalmente constituidas en el ejercicio e implementación de la política de defensa, así como en la conducción y administración de las instituciones de la defensa.

Las instancias de conducción política del sector son actualmente las que definen la concepción y las misiones de la defensa, así como también determinan el diseño, funciones, organización, funcionamiento y los criterios de empleo operativo de las Fuerzas Armadas del Ecuador.

En ese sentido, el proceso de modernización y reestructuración en marcha en las Fuerzas Armadas implica su adaptación al nuevo escenario estratégico regional y mundial, estructurándose una organización dinámica y flexible, más profesionalizada en sus funciones operativas y dotada de las capacidades estratégicas para adaptarse a nuevas misiones, de manera que puedan responder a los desafíos que nos impone el siglo XXI. Un aspecto central que impulsa el gobierno de la Revolución Ciudadana es asegurar el Buen Vivir de los soldados de la Patria y de sus familias, pero también reconocer el trabajo de nuestros soldados en la defensa de la paz, en apoyo a la seguridad integral y en apoyo al desarrollo nacional. ➤

Honestidad

Es la mejor forma de actuar



Los valores le asignan un sentido propio a tu vida

<http://surcandovalores.blogspot.com>



Alumnos de la Escuela Superior Militar de Aviación.

Por: BGrI. César Ramos P.

EL NUEVO MODELO EDUCATIVO.

Su incidencia en la formación y capacitación del personal de la Fuerza Aérea.

El modelo educativo de las Fuerzas Armadas es un instrumento curricular que considera los fundamentos sobre los que se cimentan la estructura y los objetivos operacionales de sus instituciones educativas y considera también las necesidades de nuestro país en respuesta a la constante dinámica educativa mundial.

En ese sentido, las diversas actividades que involucran las prácticas pedagógicas procuran adaptarse a los procesos de reestructuración de las Fuerzas Armadas modernas, profesionales, altamente operativas, sistemáticamente integradas, respetuosas de la Constitución y de los derechos humanos, sustentadas en valores éticos, morales, cívicos, con capacidad disuasiva para enfrentar eficazmente las amenazas internas y externas que garanticen la seguridad, el desarrollo y los intereses nacionales del Ecuador.

Para conseguir ese objetivo, las prácticas pedagógicas deben impulsar y perfeccionar modelos educativos

basados en paradigmas que concuerden con el contexto cognoscitivo, social y profesional del período en que se estructuran y de acuerdo a los requerimientos que se presenten.

El modelo de competencias.

A inicios del siglo XX surge un nuevo enfoque dentro de las teorías del mundo empresarial, el modelo de competencias, el cual toma fuerza en los Estados Unidos, y en Europa con el nombre de "Proyecto Tuning", tendencia que actualmente ha sido adoptada por la mayoría de los países de América Latina.

El diseño y el desarrollo curricular basado en competencias constituye un modelo facilitador con múltiples beneficios para los diversos actores de las Fuerzas Armadas: escuelas e institutos de educación, docentes, estudiantes y graduados, con indudables beneficios para la institución militar y la sociedad.

Entre las fortalezas del diseño curricular por competencias podemos citar:

- Fortalece la formación de un pensamiento creativo.
- Propicia actitud hacia la investigación.
- Genera aprendizaje mediante el desarrollo de proyectos o productos integradores para mejorar la productividad y competitividad de las instituciones.
- Procura mayor actividad de los alumnos.
- Condiciona la integración y sistematización de conocimientos, habilidades, capacidades y competencias profesionales.
- Fortalece el sistema inductor de la personalidad: su concepción científica del mundo, creencias, convicciones, cualidades y valores.

El modelo educativo de las Fuerzas Armadas es un instrumento curricular que considera los fundamentos sobre los que se cimentan la estructura y los objetivos operacionales de sus instituciones educativas y considera también las necesidades de nuestro país en respuesta a la constante dinámica educativa mundial.

La currícula basada en competencias conjuga los ideales formativos del Sistema de Educación y Doctrina Militar con las demandas reales de la institución y la sociedad. Además, entrega profesionales militares formados, especializados, perfeccionados y capacitados en las competencias genéricas y específicas de las FF.AA. en el manejo de las nuevas tecnologías de la informática y la



Alumnos de la Escuela Técnica de la FAE.

comunicación, con posibilidades para desempeñarse con calidad, además de en el campo militar, en los campos científico, técnico, económico, social y ético.

Al aplicar un único modelo en Fuerzas Armadas se ha normado en las escuelas de formación, las competencias genéricas a las que deben apuntar con su trabajo:

- Comandar.
- Apoyar a las operaciones militares.
- Administrar.
- Educar e instruir.
- Asesorar.
- Promover el desarrollo nacional.

Las competencias específicas que se manejan en el perfil profesional son las capacidades que debe desarrollar el militar, de acuerdo a su grado y especialidad para cumplir actividades y tareas de su campo ocupacional.

Estas competencias forman parte de los perfiles del personal militar en los diferentes cursos y son un componente de la macro currícula, que posibilita desarrollar la meso currícula y la micro currícula, permitiendo la planificación académica, que en evaluaciones periódicas genera mecanismos de verificación de los logros en el aprendizaje del personal de la Fuerza Aérea y realiza retroalimentaciones.

Otro de los elementos de este modelo son los ejes curriculares específicos que tienen relación con la carrera militar:

- Ciencias militares.
- Cultura militar.
- Cultura humanística.
- Ciencia y tecnología.
- Cultura física.

El modelo educativo FAE.

La importancia que presta el Comando de Educación y Doctrina al Modelo Educativo para la Fuerza Aérea proporciona una correcta planificación, ejecución y una eficiente evaluación del modelo, con el propósito de mejorar continuamente sus lineamientos e instrumentos puesto que no responde a un modelo educativo estático y absoluto, sino más bien, es un camino perfectible dentro de la educación del personal militar. El modelo consta de los siguientes elementos:

Formación.

La Escuela Superior Militar de Aviación es acreditada por el Consejo de Evaluación Acreditación y Aseguramiento de la Calidad, como una extensión de la ESPE, para que pueda dictar carreras de licenciatura en Administración Aeronáutica Militar y licenciatura en Ciencias Aeronáuticas Militares.

Se ha presentado ante el Consejo de Educación Superior (CES) el proyecto de creación de la carrera de Tecnología Aeronáutica Militar para los alumnos de la Escuela Técnica de la Fuerza Aérea y la Escuela de Infantería Aérea.

Perfeccionamiento.

Realiza el rediseño curricular de los diferentes cursos en base al modelo educativo, principalmente que la malla curricular apunte al perfeccionamiento en las competencias genéricas y, a establecer los porcentajes correspondientes en cada uno de los ejes curriculares militares.

Especialización.

Se encuentra en proceso de creación el Plan de Carrera de la Fuerza Aérea y en planificación el Programa de Especialización y Certificación (PEC) para el personal de aerotécnicos, que reemplazará al adiestramiento en el trabajo (AET) y que actualmente no consta en la ley. Más adelante se diseñará el PEC para oficiales.

Capacitación.

La FAE cuenta con un plan de capacitación que permite la ejecución de los cursos de una manera ordenada, pertinente y en base a las necesidades institucionales. ➤



Alumnos de la Escuela de Infantería Aérea.

Historia y patrimonio cultural de la Fuerza Aérea.

Museo Aeronáutico y del Espacio.

Comunicación Social Museo FAE





Visitar un museo siempre constituye una especie de exploración interna, es ir en búsqueda de nuevos conocimientos y experiencias, es un aprendizaje que tiene algo de aventura. En este contexto, el Museo Aeronáutico y del Espacio de la Fuerza Aérea Ecuatoriana no es la excepción.

Cuántas veces hemos pasado por la Base Aérea Mariscal Sucre en Quito, ¿nos hemos detenido a pensar en cuánta historia ahí se esconde? Pocas han sido las personas que han logrado ver más allá del espacio físico destinado a la memoria de la aviación en nuestro país.

Revisemos la historia de un lugar creado no solo para conmemorar las gestas de nuestra aviación y de sus pioneros, sino que nos regresa en el tiempo para apreciar de mejor manera las tradiciones y leyendas de la aviación.

El Museo Aeronáutico es único en su género, además, es considerado como un destino turístico del Ecuador y como tal, cuenta con elementos para conocer la tradición cultural aeronáutica y el avance tecnológico.

Se dedica a la investigación, recopilación y conservación de hechos trascendentales; así como también da a conocer la identidad de la Fuerza Aérea con propósitos de estudio, educación y deleite de la colección aeronáutica.



Una de las salas destinadas al campo aeroespacial del Museo Aeronáutico de la FAE.

Sus inicios datan de 1972 con una colección de objetos recopilados por el mayor Galo Coronel Drouet y expuestos en la Escuela de Aviación Cosme Rennella. Este fondo fue incrementándose gracias a una donación de la familia Rennella y la colaboración constante de aficionados a la aviación.

Más tarde, en la Fuerza Aérea se consolida el concepto de crear un museo que proyecte la imagen de la aviación ecuatoriana hacia la conciencia ciudadana y despierte el interés por la tecnología aeronáutica, al mismo tiempo que fortalezca la identidad cultural. Es así que el 25 de octubre de 1986, se inaugura el Museo Aeronáutico de la FAE, en la I Zona Aérea, Base Mariscal Sucre; siendo Presidente Constitucional del Ecuador el Ing. León Febres Cordero; Comandante General de la FAE, el teniente general Jorge Andrade Cevallos, y director del Museo Aeronáutico, el brigadier general Carlos Jaramillo Abarca.

Historial de gloria.

El Museo Aeronáutico de la FAE cuenta con más de 60 piezas entre aviones y material aeronáutico, que forman parte de la historia de la aviación ecuatoriana, ya que muchas de ellas constituyen elementos únicos de incalculable valor.

Lo más importante de la colección se exhibe en el espacio denominado "Parque Estático", en el que se pueden admirar 26 aviones originales, entre los cuales se destacan el Hanriot HD.1 de inicios del siglo XX, denominado "Telégrafo I", con el cual, el piloto italiano Elia Liut realizó la travesía Guayaquil-Cuenca-Riobamba-Quito, el primer vuelo entre las principales ciudades ecuatorianas.

Junto a esta reliquia, se destacan el avión Stinson Reliant, donado por Teodoro Gildred en 1930; el PBY Catalina (1940), y el famoso B-25J Mitchell (1965), admirablemente restaurados. Junto a ellos, aparecen aeronaves que han dejado huella perenne en la historia nacional, como el A37B, el Mirage F1 y el Kfir que fueron protagonistas de la victoria en el conflicto del Cenepa; los Canberra y Jaguar y otros que han culminado las horas de vuelo, entrenamiento, transporte y combate, expresando el avance tecnológico de la aviación a través de los tiempos.





La primera sala del museo presenta una exposición permanente de fotografías, aviones y modelos a escala que nos recuerda la época de 1912 a 1980, destacando a los pioneros Cosme Rennella, Pedro Traversari y Elia Liut; la llegada de pilotos y aviones italianos; la sección de infantería, el área técnica, con las escuelas y especialidades, los aviones de entrenamiento, transporte y combate; y, el área dedicada a la epopeya del Cenepa.

En la segunda sala, la exposición presenta bocetos de pintura del desarrollo aeronáutico, desde las culturas antiguas, pasando por los primeros experimentos con el vuelo, globos aerostáticos, dirigibles, vuelos autónomos, los aviones de combate de la Primera y Segunda Guerra Mundial, culminando con la era espacial.

El museo tiene además una importante biblioteca, con relatos de las diferentes fuerzas aéreas europeas y americanas y el avión C-130 Hércules, destinado como videoteca, donde se exponen videos con las diferentes actividades que realiza la institución.

Adicionalmente ofrece un programa didáctico y entretenido para niños, jóvenes y adultos, el “Simulador de Vuelo”, diseñado para prácticas virtuales de aviación donde el público pueda descubrir, las actividades que realizan los pilotos.

El personal del museo está capacitado para que el público conozca las exposiciones permanentes y tenga interés por la historia; a la vez, es incentivado para que dé el valor que se merece la aviación en el mundo y particularmente en el Ecuador. ➔

Ingreso

La entrada es gratuita, está abierto al público de martes a sábado, en el horario de 8:00h a 12:30h y 13:30h a 15:30h.

Dirección:

Ubicado en el norte de la ciudad de Quito, Base Aérea Mariscal Sucre (Av. la Prensa y Carlos V).





Espíritu Militar

La fuerza de una organización,
es la unidad que existe entre sus miembros



Los valores le asignan un sentido propio a tu vida

UN VIAJE POR LA HISTORIA.

Un chulla quiteño que “hizo aterrizar” en su hacienda un avión.

Por: TGr. (R) Luis Leoro Franco



El autor de este artículo junto al avión monomotor tipo T-6.

Corría la década de 1960 cuando, quien escribe esta nota fue enviado a cumplir una misión logística al aeropuerto de Pastaza en nuestro Oriente, pilotando un avión monomotor tipo T-6 muy conocido en aquella época en la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

El vuelo de ida se realizó sin ninguna novedad. No ocurrió así con el de retorno, pues el motor del mencionado avión empezó a funcionar irregularmente hasta que finalmente se detuvo por completo cuando volaba a la altura de la población de Machachi.

En estas circunstancias, el aterrizaje de emergencia era la única posibilidad de supervivencia, pues un lanzamiento

Tenía que buscar rápidamente un lugar donde realizar un aterrizaje de emergencia comúnmente llamado “panzazo”. Divisé un campo recién arado, sin vegetación y de un tamaño en el cual podía intentar la emergencia.

Sobrevuelo+

en paracaídas era imposible debido a la baja altura sobre el terreno en que volaba. Aquellos aviones no estaban equipados con asientos eyectables como lo están ahora, los modernos aviones jet.

La suerte pues estaba echada. Tenía que buscar rápidamente un lugar donde realizar un aterrizaje de emergencia comúnmente llamado “panzazo”. Divisé un campo recién arado, sin vegetación y de un tamaño en el cual podía intentar superar la emergencia. Afortunadamente, estaba muy bien entrenado en ese tipo de avión. Realicé todos los procedimientos adecuados, esto es, tratar de hacer un patrón de descenso para llegar efectivamente al campo escogido, apagar las baterías del avión con el fin de evitar un posible incendio al momento del contacto con el suelo, ajustarme fuertemente los arneses de seguridad, vigilar la velocidad de planeo para evitar un “stall” y en fin los demás procedimientos contemplados en el manual del avión para estos casos. El aterrizaje, felizmente fue impecable pues no sufrí ningún golpe o herida y hasta el mismo avión no sufrió más que desperfectos menores en el fuselaje, los que fueron corregidos más tarde y la aeronave voló nuevamente. Hasta aquí la historia verídica del asunto. Pero veamos lo que vino después.

El caso es que aterricé en la hacienda de un alegre, ocurrido y muy conocido chulla quiteño, actor de teatro, muy expresivo, quien vino al lugar del accidente y luego de charlar unos buenos minutos sobre el caso, me invitó a su casa de campo a almorzar y facilitarme un teléfono para informar a la Fuerza Aérea sobre lo ocurrido.

Desde la Base Aérea Mariscal Sucre me indicaron que me iban a enviar un helicóptero para recogerme, pero este nunca apareció y ya la tarde se iba acabando. En estas circunstancias, el locuaz chulla quiteño, muy atento por cierto, me facilitó su camioneta para que pudiera trasladarme a Quito, como efectivamente sucedió. Así pues, salí de la Base Aérea en avión y regresé piloteando una camioneta; en todo caso, sano y salvo.

Pasaron los tiempos. Un día me entero, por unos amigos en común, que el famoso chulla quiteño, contaba con lujo de detalles cómo él ayudó a aterrizar un avión en sus predios. Decía que cuando divisó al avión sobre su hacienda, se dio cuenta inmediatamente que estaba pasando por una emergencia y que entonces decidió guiarle hacia uno de sus campos para hacerlo aterrizar de la mejor manera posible, empleando para ello, unos “espejitos” con los



Avión monomotor tipo T-6 en vuelo.



que, ayudado por los rayos del sol de la mañana los proyectó hacia el avión para guiarlo hasta el área que él había elegido, imitando de esa manera los procedimientos que se realizaban en los portaviones para hacer aterrizar a las aeronaves de la Marina norteamericana en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, como él había visto en las películas de aquella época. Con total seguridad, señalaba que su método llevó al avión a un seguro aterrizaje.

Cuando les indiqué a aquellos amigos que yo era el piloto de ese avión, se sorprendieron y me decían que yo había

tenido una suerte loca por haber contado con la feliz ayuda del famoso chulla y que consideraban que él había sido mi “salvador”. En la mente de estos amigos, toda la operación fue obra de él y se había convertido en el héroe de la jornada.

Ante tanta fama que había adquirido “mi salvador” y de la cual estaban convencidos sus amigos, no tuve más remedio que sonreír y pensar que otra persona se había llevado el mérito **del mejor y más perfecto aterrizaje** que yo había realizado en toda mi vida de piloto. ➤

HERMANDAD CANBERRISTA DEL ECUADOR.

Sin lugar a dudas, el respeto y camaradería que nos une es el denominador común de nuestro invariable accionar, siendo una de las principales metas que nos hemos impuesto y que la practicamos permanentemente.

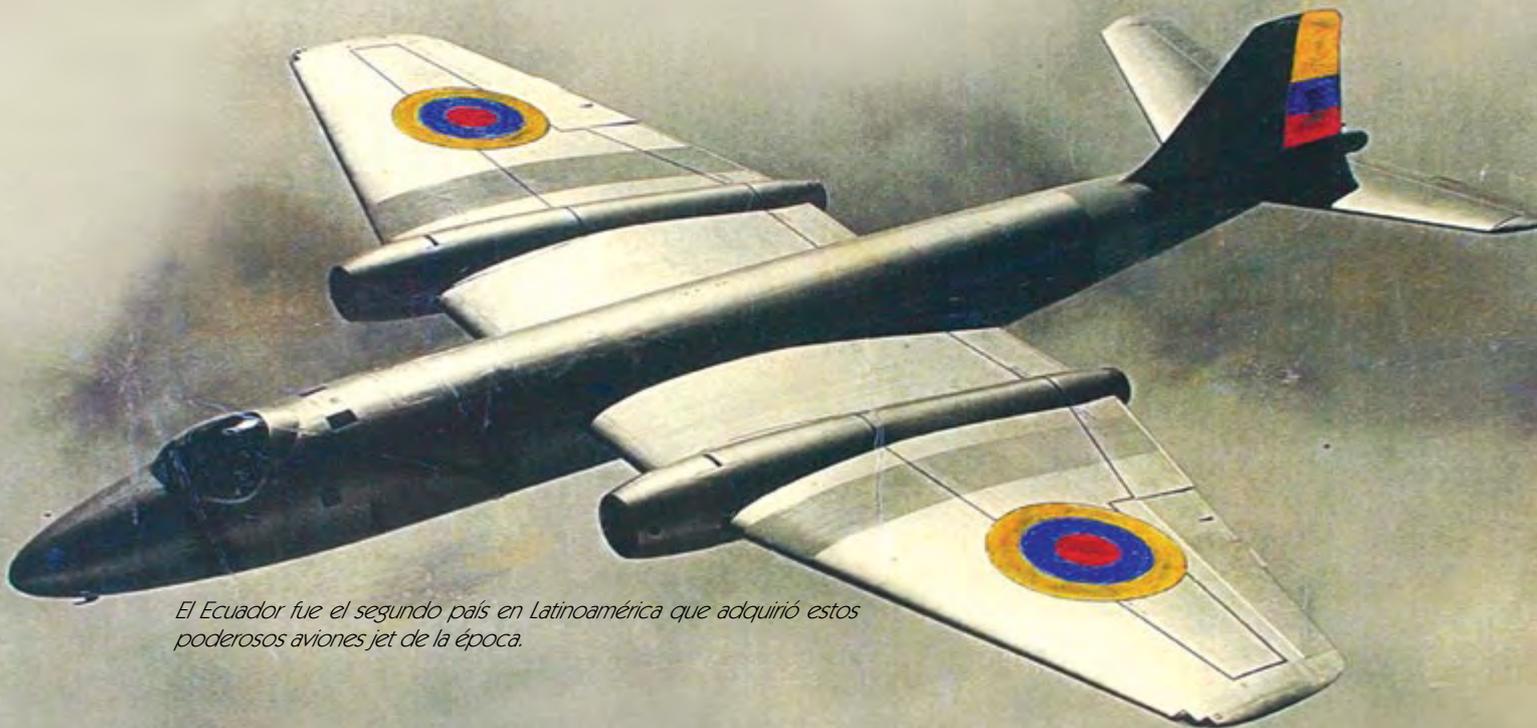
Un entusiasta grupo de oficiales, antiguos miembros del Escuadrón Canberra 1112, nos reunimos para compartir socialmente momentos de gratos recuerdos de la permanencia dentro de la Fuerza Aérea. En esa reunión - el 28 de agosto de 1998-, nació la idea de conformar una organización que agrupara y cohesionara debidamente a quienes tuvimos la suerte de volar y operar el avión Canberra MK-6.

Con la celeridad con la que se deben poner en práctica las buenas ideas, pocos días más tarde, el 5 de septiembre de 1998, se procedió a conformar la "Hermandad de Oficiales Canberistas", la cual desde aquella fecha empezó a enmarcarse debidamente dentro de una normativa legal. De esta manera, la Hermandad cuenta con sus estatutos y el respectivo reglamento aprobado por las leyes nacionales, desarrollando desde entonces, una vida activa, en la cual participan otros distinguidos oficiales

de la FAE en servicio activo y pasivo, no necesariamente Canberistas.



La meta principal y más importante de la Hermandad Canberista es la de unir a todos los miembros de la Fuerza Aérea, tanto en servicio activo como pasivo, en una entidad, que propicia el bien común, la amistad y confraternidad entre sus miembros a través de actividades sociales de todo orden y otros que se relacionan con obras benéficas para la comunidad. Además promueve actos culturales, tales como conferencias, difusión de libros, folletos y otros medios de comunicación para sus miembros. Como es lógico, los eventos de la Hermandad Canberista cuentan con la presencia activa de sus miembros, sus señoras esposas y distinguidos invitados, tanto militares como civiles, lo que contribuye a fortalecer la camaradería y amistad de los miembros de la FAE, en servicio activo y pasivo.



El Ecuador fue el segundo país en Latinoamérica que adquirió estos poderosos aviones jet de la época.



Tripulación de los legendarios aviones Canberra, entre ellos, los pilotos ecuatorianos: mayores Raúl Sandoval M. y Guillermo Barreiro P.

La Fuerza Aérea, dentro de su programación oficial de festividades aniversarias invita a los miembros de nuestra entidad a los diferentes eventos que constan en sus actos conmemorativos. En especial, la Hermandad Canberrista está presente con la colocación de una ofrenda floral en el mausoleo de la FAE ubicado en el Cementerio de El Batán y, asiste a la misa que se celebra en acción de gracias y en memoria de los miembros de la institución fallecidos en el cumplimiento del deber.

La Hermandad Canberrista fue oficialmente delegada por parte del Comando General de la FAE para concurrir representando a la Fuerza Aérea, a la celebración internacional para conmemorar el cincuentenario de la operación del Avión Canberra a nivel mundial, hecho que tuvo lugar en Inglaterra en el año 2001 y en el cual, nuestra delegación entregó para su permanente exhibición en el Aeropuerto Museo de la ciudad de Newark, un portafolio conteniendo fotografías y artículos sobre la actividad del citado avión en el Escuadrón 1112 y describiendo la operación del avión Canberra en el Ecuador. A esta celebración

asistieron casi todos los países que operaron esta nave y constituyó una oportunidad para tomar contacto con otras hermandades muy similares a la nuestra en organización y metas.

Memorias del Canberra MK-6.

Otro objetivo muy importante de la organización es el de perpetuar el recuerdo del avión Canberra MK-6, como símbolo de la modernización de la Fuerza Aérea Ecuatoriana al entrar abiertamente en la era del jet, avión que cumplió importantes y decisivos roles en la FAE durante sus treinta años de operación activa.

Nuestra mirada retrospectiva se ubica en el año de 1954, cuando la Fuerza Aérea Venezolana había adquirido estos aviones, constituyéndose en el primer país latinoamericano que adquirió el avión Canberra. Esto despertó la atención de varias Fuerzas Aéreas de la región, interesadas en este tipo de aeronave. El Ecuador fue el segundo país que adquirió estos poderosos aviones jet.

Sobrevuelo+

Las gestiones iniciales para la adquisición las realizó el general Bolívar Pico Santos, Comandante General de la FAE en esa época, quien recabó positiva información de estas aeronaves, a través del Agregado Militar del Ecuador en la República de Venezuela.

Posteriormente, al siguiente Comandante General de la FAE, general Rafael Andrade Ochoa, le cupo el mérito de modernizar a la institución adquiriendo un escuadrón de seis unidades de aviones Canberra MK-6, con todos sus equipos y armamento y, dando un paso gigantesco en el desarrollo y progreso de nuestra institución, ingresando en la era del jet.

Estos formidables aviones fueron asignados orgánicamente al Escuadrón 1112 y volaron en el país por espacio de 30 años, llegando a cumplir 10.000 horas de vuelo en múltiples y numerosas actividades operacionales y otras que les fueron asignadas por la superioridad.

El avión Canberra realizó numerosos vuelos internacionales en atención a diferentes invitaciones de otras Fuerzas Aéreas de Sudamérica para que concurriera a participar en desfiles aéreos conmemorando sus días clásicos. Por supuesto, estas eran operaciones de promoción del adelanto de nuestra Fuerza Aérea, pero nunca se descuidó el entrenamiento continuo y efectivo para

misiones reales de bombardeo estratégico como también para exteriorizar el poder de disuasión que generaban estas aeronaves ante enemigos reales o posibles.

Cabe destacar la “Operación Z” que consistió en volar estos aviones, con tripulaciones de la FAE pertenecientes al Escuadrón 1112, a la fábrica constructora en Inglaterra para que sean sometidos a una inspección mayor (Overhaul, como se conoce en el argot aeronáutico) cumpliendo vuelos trasatlánticos, para luego ser traídos de retorno al Ecuador con las mismas tripulaciones.

Este plan se cumplió con pleno éxito, excepto por un solo incidente, cuando un avión Canberra tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, debido a condiciones meteorológicas adversas en Irlanda del Norte, felizmente la tripulación resultó ilesa y el avión sufrió mínimos desperfectos que luego de ser reparados en la fábrica sin ningún inconveniente permitieron que volara nuevamente.

Como apoyo a las operaciones estratégicas del avión Canberra, el país adquirió además, en aquella época, aviones Gloster Meteor de carácter táctico que complementaron el poder aéreo del Ecuador. Estas adquisiciones bélicas del país provocaron pocos años más tarde, una carrera armamentista en varios países de Sudamérica.



MIEMBROS DE LA HERMANDAD CANBERRISTA.



Aviones Canberra sobrevolando el volcán Cotopaxi.

Un ícono de la Fuerza Aérea.

Como se puede advertir, en aquellos años el avión Canberra MK-6 con su poder estratégico de ataque y su alta capacidad de disuasión, se convirtió en el avión ícono de la FAE y el Escuadrón Canberra No. 1112 fue un elemento muy importante dentro de la capacidad operativa de la FAE.

Teniendo en cuenta estas circunstancias es muy fácil concluir que quienes conformamos un día este escuadrón,

conscientes del rol que tenía el Canberra, nos sentimos orgullosos de tripularlo, operarlo y cuidarlo como cosa propia, sentimientos que perduran hasta el día de hoy entre los miembros de la hermandad.

Pasaron los años, vinieron los aviones supersónicos de combate de diferentes tipos y orígenes y con capacidad de desarrollar diferentes misiones, que obtuvieron en la guerra del Cenepa la victoria aérea que fue la consecuencia real del entrenamiento y profesionalismo de nuestros pilotos y técnicos, y de la garra y nobleza de los ecuatorianos que reivindicamos así nuestro honor y dignidad. Esta hazaña única en Sudamérica está personificada en los héroes nacionales, como el brigadier general Raúl Banderas D., actual Jefe del Estado Mayor General de la FAE.

El avión cumplió su vida útil y dejó de volar. Pero el recuerdo de nuestro Escuadrón Canberra se mantiene perenne en nuestra mente y espíritu, reflejado en una hermosa realidad que es la Hermandad Canberrista, que congrega a quienes servimos en el Escuadrón 1112 y a todos los nuevos miembros en servicio activo y pasivo que prestigian a la entidad. ➤

Como apoyo a las operaciones estratégicas que podía desempeñar el avión Canberra, el país adquirió además, en aquella época, aviones Gloster Meteor de carácter táctico que complementaron el poder aéreo del Ecuador.



El avión Canberra MK-6 por sus características se convirtió en el avión ícono de la FAE.

Vigilancia y reconocimiento son sus principales misiones.

UAV: nuevos guardianes de la soberanía.

Por: Mayo. Téc. Avc. Lenin Jara

El alto mando de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tomó hace quince años, la decisión de crear un organismo altamente técnico y con una gran visión de futuro, cuya misión está orientada a resolver problemas de orden tecnológico para mejorar la capacidad operativa de la institución, el Centro de Investigación y Desarrollo, CIDFAE.

Este hecho, sin duda, fue el inicio de un cambio importante en la Fuerza Aérea, que nos permitía soñar con disminuir la dependencia tecnológica extranjera, reducir costos de soporte logístico y empezar a desarrollar ingenios propios en beneficio de las capacidades militares.

El CIDFAE se encuentra realizando desde finales del año 2012 y durante el 2013, varios vuelos de validación y

prueba de los sistemas diseñados en el Proyecto de Sistemas Aéreos No Tripulados (UAV por sus siglas en inglés). Estos vuelos de validación se realizan dentro de un plan de actividades operativas, bajo diferentes condiciones de vuelo, tipos de carga útil (payload), horarios de trabajo, condiciones geográficas y meteorológicas.

Los UAV de ala fija pueden realizar misiones de vigilancia y reconocimiento fortaleciendo las acciones de protección de la soberanía que al momento se ejecutan en sectores como la frontera norte. Por esta razón, el centro ha puesto énfasis en realizar pruebas en sectores cercanos a dichas áreas de operación y ha desarrollado vuelos en las provincias de Napo y Sucumbios con resultados exitosos.



Los primeros prototipos.

Los prototipos UAV-1 "Fénix" y UAV-2 "Gavilán" fueron diseñados para transportar una carga útil importante operando a baja y mediana altura, aprovechando sus sistemas de vigilancia óptica y electro óptica, muchos de ellos desarrollados en el país. La autonomía de varias horas de vuelo permite cubrir sectores amplios de frontera, tomando como base un radio de 150 km para sus vuelos.

Estos prototipos tienen una tecnología que permite, entre otras cosas, la variación y control de parámetros de vuelo durante la realización de la misión, la transmisión en tiempo real de video desde los sensores, el control automático de la aeronave, aún en ausencia de enlaces de mando y monitoreo, así como el control independiente de sus sistemas de video y fotografía.

La información obtenida a través de sensores geoestabilizados y georeferenciados puede ser transmitida en tiempo real desde la estación de control en tierra por varios enlaces, incluyendo el satelital, hacia los centros de comando y control que pueden estar ubicados a cientos de kilómetros del lugar de operación del prototipo.

Una ventaja adicional es la capacidad de movilidad y despliegue del módulo logístico, el cual permite su ubicación en cualquier lugar del territorio con un mínimo de requerimientos de infraestructura aeronáutica.

A través de estas pruebas operacionales se ha confirmado la aplicabilidad de estos medios aéreos en todas las regiones geográficas del país, permitiendo obtener información en forma oportuna de sectores de interés, de difícil acceso por otros medios, insumos que sirven para facilitar la toma de decisiones y realizar acciones adecuadas en coordinación con las entidades pertinentes. ➤

El alto mando de la Fuerza Aérea Ecuatoriana tomó hace quince años, la decisión de crear un organismo altamente técnico y con una gran visión de futuro, cuya misión está orientada a resolver problemas de orden tecnológico para mejorar la capacidad operativa de la institución, el Centro de Investigación y Desarrollo - CIDFAE.



EL COMPROMISO CON NUESTRA GENTE.

Calidad y calidez en lo que hacemos.

Comunicación Social FAE.



Adultos mayores del programa 60 y piquito de la ciudad de Quito en espera del vuelo del Programa Alas para la Alegría.

Nuestros programas de Acción Cívica se han enfocado en los últimos años en la asistencia permanente en apoyo a los más necesitados. Como Fuerza Aérea llevamos a cabo los programas denominados “Alas”, razón por la cual se han formado escuadrones destinados a misiones específicas, como las del ***Ala de Transportes No. 11 y el Ala de Combate No. 22*** cuyo accionar, durante los años de existencia de la FAE ha sido el apoyo incondicional, en beneficio de aquellos que lo necesitan en cualquier parte del territorio nacional e incluso traspasando fronteras, llevando en nuestros aviones ayuda humanitaria hacia países hermanos.

En este sentido, la Fuerza Aérea Ecuatoriana ejerce un verdadero apoyo al desarrollo del país, se procura en este campo conjugar las posibilidades de utilización de

nuestros medios con las necesidades de las diferentes regiones del Ecuador.

Alas para la alegría.

Este programa viene efectuándose en diferentes rincones del país con el objetivo de brindar momentos de sano esparcimiento a niños de escasos recursos económicos, así como a las personas de la tercera edad haciéndoles sobrevolar sus ciudades y conociendo de cerca las actividades que realizan las damas y los caballeros del aire. En lo que va del año 2013, hasta el mes de septiembre, hemos transportado alrededor de 600 personas, en nuestros aviones Boeing 727 y Avro.

Alas para la Integración.

Es un programa de transporte de personas y carga a las zonas de difícil acceso de nuestra geografía, en

especial en la Amazonia y en Galápagos. Se desarrolla con aeronaves que son artífices silenciosos de lo que día a día nuestras tripulaciones hacen por llegar hacia las poblaciones más apartadas, siempre con la mística de servicio a la comunidad, lo que hace que estas personas no sean olvidadas.

A través de los vuelos hacia Galápagos y el Oriente ecuatoriano en los aviones Hércules C-130 y Twin Otter, respectivamente, hemos transportado 7200 personas y más de 43500 libras de carga, solo en los nueve primeros meses de este año.

Alas para la Salud.

Este es un servicio solidario que busca mejorar la difícil situación sanitaria que viven cientos de familias en nuestro país. Con este programa se brinda atención médica gratuita en diferentes especialidades con profesionales de la institución, la donación de medicinas e insumos médicos; además de trabajar con brigadas médicas nacionales y extranjeras, en coordinación con diversas entidades dispuestas a unirse a esta noble causa.

En el ámbito de apoyo al desarrollo, evacuaciones, rescates y auxilio en casos de desastres naturales, la Fuerza

Aérea ha aportado con sus helicópteros, facilitando así, el desplazamiento de ciudadanos que requieren ser trasladados de manera inmediata, en especial hasta casas asistenciales, en lo que se denomina "Evacuaciones aeromédicas".

Durante el año 2013 se atendió a un número superior a 800 personas, principalmente en zonas rurales de las provincias de Galápagos y Pichincha. Estas brigadas médicas son trasladadas tanto en nuestros aviones de transporte, así como en los autobuses de la Institución.

Otra de las responsabilidades son las misiones de paz establecidas por la Organización de las Naciones Unidas, en las cuales colaboramos con el transporte para los contingentes de cascos azules ecuatorianos que son relevados por un grupo similar, cada seis meses, en los diferentes destinos requeridos por la ONU.

Con estas acciones de apoyo a la comunidad, la Fuerza Aérea Ecuatoriana reafirma su compromiso de ayuda a quienes más lo necesitan, cumpliendo uno de sus lemas **"Siempre listos, a cualquier hora y en cualquier lugar".** ➤



Técnico del Ala de Combate N° 22 en el helicóptero de rescate Dhruv, listo para una evacuación aeromédica.

En la Fuerza Aérea hay una constante preocupación de servir a las regiones más apartadas de nuestro país. En lo que va del año 2013, hemos transportado más de 7.200 pasajeros y más de 43.500 libras de carga, a través de nuestros programas de Acción Cívica.

Cuando la aviación va más allá de la pasión.

Por: Lic. Julieta Reyes T.

Realizar un viaje en avión puede constituir, para muchos, parte de su cotidianidad u obligación como parte de sus trabajos o negocios; para otros, es solo un sueño, pero para mucha gente de nuestro país es una composición de esperanza, alegría y gratitud con las personas que los ayudan.

La Fuerza Aérea Ecuatoriana ejecuta sus programas de Acción Cívica desde el año 1975, tiempo en el cual ha logrado llevar salud, alegría y educación a diferentes sectores de la sociedad. Uno de sus programas, “Alas

para la Integración” es el que más satisfacción le ha dado a la institución, pues con esta ayuda se hace presente en zonas remotas del territorio amazónico.

Un equipo de la Dirección de Comunicación Social de la Fuerza Aérea, acompañó a la tripulación de un avión Twin Otter en un vuelo que, por condiciones climáticas de aquel día (torrencial lluvia) no pudo cumplir completamente su itinerario en la amazonia. El técnico de vuelo bromea diciendo que hay un “pata amarilla” (persona de mala suerte) en el grupo. Regresamos inconformes, con muchas



inquietudes en la mente, pero con más ganas de volver para apreciar su trabajo.

En un segundo intento se logró el cometido. Otra tripulación del pequeño avión era la encargada de la misión en este día. Partimos desde Latacunga hacia el aeropuerto Río Amazonas de Shell y desde ahí comenzaba esta nueva experiencia. El itinerario del vuelo: Shell-Taisha-Macas-Wampuik-Macas-Taisha-Shell-Latacunga, interesante ruta por cubrir.

Mientras se cumplía la primera parada, las miradas delataban nuestra curiosidad. El capitán de la nave nos explica que la ruta a cumplir se la elabora conjuntamente con el Instituto para el Ecodesarrollo Regional Amazónico, ECORAE, entidad con la que el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea mantiene desde el 2010, un programa denominado “Transporte Aéreo Económico” (TAE), que consiste en el traslado a bajo costo de los habitantes de las comunidades más apartadas de la amazonia ecuatoriana, produciéndoles un ahorro hasta del 80 por ciento en el pasaje.

Lo que se pretende es cubrir la mayor demanda de pasajeros en los días hábiles, cumpliendo con el “Protocolo de operaciones y funcionamiento” dentro del programa

TAE, que por distancia y número de pistas establece una ruta para los días lunes, miércoles y viernes; mientras que otra ruta se realiza en los días martes y jueves, desde las provincias de Pastaza y Morona Santiago, respectivamente.

Las difíciles condiciones de volar en la Amazonia.

Una de las características en la Región Amazónica es el clima húmedo tropical que por su exuberante vegetación hace que la lluvia caiga con diversa intensidad en cualquier hora del día, o permanezca nublado la mayor parte del tiempo, así como sorpresivamente puede aparecer el sol.

El Twin Otter es un avión que tiene la capacidad de aterrizar en pequeñas pistas no preparadas, (muchas de ellas creadas con las propias manos de los habitantes de las comunidades indígenas, a través de mingas comunitarias) hechas con una base mínima de piedra y mucha tierra.

En otra de las paradas o “escalas” del vuelo, el piloto comenta que no es bueno entrar en pistas mojadas, precisamente, por sus características. Cuando esto sucede (por la intensa lluvia) evidentemente no se cumple con todo el itinerario establecido. El piloto, visiblemente afectado, lamenta que los usuarios se queden esperando, a veces, hasta ocho horas para ver si el avión logra ingresar



El Twin Otter es un avión que tiene la capacidad de aterrizar en pequeñas pistas no preparadas, (muchas de ellas creadas con las propias manos de los habitantes de las comunidades indígenas, a través de mingas comunitarias) hechas con una base mínima de piedra y mucha tierra.



a una comunidad, pero también con resignación nos indica que la gente entiende que son circunstancias que impone la naturaleza ya que influyen mucho las condiciones climáticas. En estos casos, explica que la disposición de este programa, en situaciones de mal tiempo, estima que se espere hasta 30 minutos, de lo contrario se cancelará el vuelo en la ruta estimada y se continuará con el siguiente.

Servir a los más necesitados.

¿Quiénes hacen uso de estos vuelos? Son mayoritariamente pobladores –colonos o nativos– de la Amazonia que buscan trasladarse desde los rincones más apartados hacia las ciudades, en busca de alimentos y atención médica principalmente. Considerando que son personas de escasos recursos, el transportarse por otros medios aéreos les resultaría una cuantiosa inversión económica, mientras que por medios fluviales, les llevaría gran cantidad de tiempo.

Las horas van pasando mientras se cumple el itinerario. En el traslado de un lugar a otro, un grupo de pasajeros arriba a su destino, mientras que otro grupo sube apresuradamente al avión, ansioso por iniciar su viaje. Uno a uno empiezan a cubrir todos los asientos vacíos.

Es momento de preguntarles, ¿cómo se sienten con el transporte que brinda la Fuerza Aérea y el ECORAE? Ángel*, un niño de 10 años viaja con su familia, nos comenta que le gusta viajar en este avión porque les ayuda a llegar pronto para ir de compras y así abastecerse de alimentos y retornar a su comunidad. Su emoción es tal, que le preguntamos ¿qué quieres ser cuando seas grande? Sin pensarlo dos veces nos dice: “Quiero ser

piloto como ellos (señalándolos con su mano) porque ayudan a nuestra gente y porque son unos excelentes pilotos”.

Más adelante, nos llamaría la atención un hombre con un vistoso cintillo, típico de los habitantes de la zona, él es Herbacio Wishu (53 años). Mira atento los movimientos de los pilotos y al panel de instrumentos del avión – como si lo entendiera todo– suspira, sonríe tranquilo, se acomoda, se sienta muy relajado y, con un español bastante limitado, menciona que “la FAE ayuda a la gente y dan confianza para poder salir de sus comunidades”. Don Herbacio habla la lengua achuar, viene de Huasaga, una comunidad que no tiene pista; por ello, debe caminar hacia una de las comunidades que sí dispone de una de ellas para poder viajar.

Encontramos a Wendy* y Alex* (12 y 13 años) algo nerviosos, estos dos hermanos viajaban solos, su madre los esperaba en Macas para llevarlos a visitar a su padre que estaba hospitalizado. Tímidamente concuerdan y comentan que el “Twin hace muchos vuelos y nuestra mamá siempre les dice gracias”.

Mirando todo el interior del avión observamos a Josefina Chancay (24 años) y Paula Chamikiar (31 años), amigas que viajaban a Taisha por trabajo. Ellas nos cuentan que es la primera vez que se suben a un avión de la Fuerza Aérea y “se ve que es grande”, comparado con las pequeñas avionetas de uso particular que trabajan en la zona.

En uno de los últimos viajes del día, Nelson Ancash (25 años) viajaba con su pequeño hijo Juanito* (7 años). El es mecánico industrial que tras unos días de trabajo regresaba

a casa. Nelson es de Tutinentsa pero radica en Macas. Explica que “el servicio que brinda la FAE es espectacular, es un beneficio de ya 3 años, Dios los bendiga por el trabajo que hacen”. Al escucharlo hablar, su pequeño hijo lo mira atento y dice: “a mí me gusta el Twin porque nos lleva. Yo quiero ser piloto papito”.

Al igual que Ángel, Herbacio, Wendy, Alex, Josefina, Paula, Nelson y Juanito, viajar en el Twin Otter de la FAE nos produce una sensación única que nos invita a mirar a través de sus ventanas, el manto verde del que está cubierta nuestra Amazonia, con las nubes como algodón que muchas veces se tornan en lluvia, dejando un fresco olor a tierra húmeda, porque desde el cielo se aprecia mejor el país en el que vivimos; donde los ríos se ven delgados, inofensivos y alargados, pequeños espacios despejados de color marrón calificados como pistas de aterrizaje, con pocas casas en lugares aislados, hechas de madera con techos de zinc y hojas de palma. También se aprecia el sol pasando ligeramente a través de las nubes, iluminando de manera directa ciertos puntos de la selva, en donde el color verde toma más vida.

Antes de concluir el día, la última parada en el aeropuerto de Shell nos invita a mirar el atardecer, como anunciándonos que nuestra jornada estaba por concluir.

La tripulación del avión Twin Otter FAE-448 se siente satisfecha, pues ha cumplido su misión exitosamente. Antes de iniciar nuestro regreso al aeropuerto de Latacunga, uno de los pilotos considera que “el convenio con el ECORAE debe continuar, porque ser militar no solo es proteger a la Patria con nuestros aviones de defensa, sino también, apoyar a esta gente que tanto lo necesita y que no tiene recursos”.

Despegamos de Shell camino a casa, espesas nubes lo cubren todo pero al pasar sobre ellas, nos sorprenden los picos de nuestros nevados y volcanes más altos, imponentes y majestuosos ante un ocaso que juega con los colores del cielo y el destello del sol que se apaga, esperando un nuevo amanecer para acompañar nuevamente a los **Caballeros del Aire.** ▶

Antes de concluir el día, la última parada en el aeropuerto de Shell nos invita a mirar el atardecer, como anunciándonos que nuestra jornada estaba por concluir.

* De acuerdo a la Ley de Comunicación vigente, los nombres de los menores de edad mencionados en este reportaje han sido protegidos.



Colonos que hacen uso del beneficio que brinda el Gobierno Nacional en convenio ECORAE-MDN.

Don Herbacio Wishu, en su destino a la población de Wampuik.

Honor

Si pierdo mi honor, me pierdo a mi mismo



<http://surcandovalores.blogspot.com>

Los valores le asignan un sentido propio a tu vida

RESUMEN DE NOTICIAS

Reunión de la CONJEFAMER.



El Sistema de Cooperación de Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) realizó del 24 al 29 de junio de 2013, la LIII Reunión de la Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas (CONJEFAMER), en Santiago de Chile, con el objetivo de tratar temas de interés para los países participantes, fortalecer la ayuda y cooperación entre países en situaciones de desastres naturales.

En este evento al que asistió el señor Comandante General FAE accidental, BGrI. Raúl Banderas Dueñas recibió el “Premio de Seguridad de Vuelo”, otorgada por el SICOFAA para la “Escuela Superior Militar de Aviación Cosme Rennella” por las labores efectuadas a favor de la prevención de accidentes en el ciclo comprendido entre julio de 2012 a junio de 2013.

Lanzamiento de Campaña “Surcando valores en nuestra Fuerza”.

En el mes de agosto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana a través del Teniente Coronel Galo Venegas S., Director de Comunicación Social realizó el lanzamiento de la Campaña “Surcando Valores en Nuestra Fuerza”, con el objetivo de fortalecer las actitudes y valores que identifican al personal militar de la institución.

El acto principal, efectuado en la Academia de Guerra Aérea contó con la presencia del Alto Mando de FAE y personal militar de la plaza Quito. Eventos similares se desarrollaron en las diferentes Bases y Repartos de la Fuerza Aérea para promover esta iniciativa.



“Centinelas del Aire 10k” tuvo gran convocatoria.



La Fuerza Aérea Ecuatoriana a través de su programa “Alas para el Deporte” realizó la competencia atlética “Centinelas del Aire 10k Primera Edición”, que contó con la participación de más de tres mil atletas. En diferentes puntos del recorrido la motivación estuvo a cargo de las Bandas militares. Los fondos recaudados en esta carrera fueron destinados al apoyo de los niños y niñas que forman parte de la Fundación de Asistencia Educativa Social Aérea – FAESA.

Los ganadores en las diferentes categorías recibieron premios en efectivo, así como pasajes aéreos internacionales y el sorteo de un flamante auto 0-km. Posteriormente, en la Base Aérea Mariscal Sucre, los artistas nacionales sellaron con broche de oro esta jornada deportiva.

FAE realizó ceremonia de despedida de oficiales coroneles.



La Fuerza Aérea Ecuatoriana, en el mes de septiembre, realizó un reconocimiento institucional a 13 señores coroneles de la XXXIV promoción que cumplieron con el tiempo de servicio en el grado.

Al evento castrense efectuado en la Escuela Superior Militar de Aviación “Cosme Rennella B.” asistió el alto mando

militar, presidido por el señor TGrI. Enrique Velasco Dávila, Comandante General de la Fuerza Aérea.

Esta ceremonia se ha constituido en un espacio oportuno para reconocer el trabajo profesional, su compañerismo y el compromiso institucional demostrado por los señores oficiales en sus años de servicio en la Fuerza Aérea. ¡Hasta siempre compañeros del cóndor andino!

Primera Promoción de mujeres Infantes Aéreos.



Conscientes de la importancia de la mujer en la defensa de nuestro país y, haciendo hincapié, orgullosos de tener en nuestra historia de gestas libertarias, la participación de grandes mujeres; la Fuerza Aérea Ecuatoriana abrió sus puertas al género femenino para que integre las filas de la noble especialidad de Infantería Aérea, logrando una destacada participación en el Curso de Paracaidistas desarrollado en la Escuela de Infantería de Marina y el

curso de Selva en la Escuela de Selva y Contrainsurgencia del Ejército, demostrando que las mujeres no tienen límites ni impedimentos para su formación militar.

Es en este año 2013, que la Escuela de Infantería Aérea entregará la XLIX Promoción de Infantes Aéreos, conformada por 133 alumnos (127 hombres y 06 mujeres), pasando a formar parte de la historia de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

Banda Sinfónica de la FAE cumple 50 años.



El 1 de septiembre, la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana cumplió 50 años de servicio y aporte a la cultura ecuatoriana, constituyéndose en una banda militar sólida y homogénea, fruto del esfuerzo de sus integrantes. La Banda de Música del Ala de Transportes No. 11 se conformó en 1963 y desde allí, ha recorrido todos los rincones de la Patria, siendo motivo de orgullo para los miembros de la FAE, ya que ayuda a exaltar los momentos más importantes del convivir institucional, haciendo vibrar en los corazones del público las canciones más lindas del folklore nacional.

Se entregó el Premio Sobrevuelo 2013.



Sistema de Comunicación Social de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

Con el objetivo de definir políticas, actualizar manuales e instructivos para la estandarización de procedimientos, la Dirección de Comunicación Social de la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó en la ciudad del Tena su reunión anual, reconociendo a sus repartos por el apoyo constante al

fortalecimiento de la imagen institucional.

Los galardonados con el premio "Sobrevuelo 2013" fueron las Secciones de Comunicación Social del Ala de Combate No. 23-Manta, Ala de Combate No. 21-Taura y Escuela Superior Militar de Aviación "Cosme Rennella B."



De izq. a der., el Director de Comunicación Social FAE realizando la entrega de reconocimientos al primer, segundo y tercer lugar del Premio Sobrevuelo 2013, respectivamente.