



GRUPO AEROTÁCTICO

N°7
Año VII
julio 2014



ALA TÁCTICA



SUMARIO

Staff	2
Editorial	3
Vigilancia y control del espacio aéreo	4
Historia de la Asesoría Aerotáctica	5
La más grande victoria aérea de nuestras alas	7
Lo nuestro es mucho más que volar	9
El GAT cerca de la gente	10
Valores del Piloto de Caza	11
Gerenciamiento del riesgo operacional	12
Escuadrón de Mantenimiento del GAT	13
Moros, la tradición guerrera	14
Armamento Aéreo, Especialidad de Combate	15
El Piloto de Caza lo hace mejor	16
In memoriam	17
Significado de CAZA - Oración del Piloto	18

STAFF

DIRECCIÓN GENERAL

TCNEL DCEM Roberto José Idoyaga Benítez
COMANDANTE DEL GRUPO AEROTÁCTICO (GAT)

FOTOGRAFÍA

SO MAM Johan Gamarra
S1° TEC. Efraín Lezcano
S1° TEC. Julio Román

CONTENIDO Y COORDINACIÓN

CAP PAM Juan Andrés León Estigarribia
TTE1° PAM Ramón Javier Centurión Alonso



DISEÑO CREATIVO, EDICIÓN Y DIAGRAMACIÓN

STTE AVC RVA Jorge S. Miranda Vidovich
DG José Soteras



EDITORIAL



Control del Espacio Aéreo Nacional y aplicación de nueva Doctrina

Desde hace algunos años, el Grupo Aerotáctico (GAT) inició un proceso de modificación de su doctrina tendiente a lograr una mayor interacción y proximidad con fuerzas aéreas de países de la región, además de participar en ejercicios combinados de interceptación con otras fuerzas aéreas, tales como: PARBRA con la Fuerza Aérea Brasileña y ARPA con la Fuerza Aérea Argentina.

La dinámica no se detiene, aunque carenciados de medios aéreos modernos y radares tridimensionales de largo alcance, se busca entrenar y adquirir conocimientos teóricos de nuevos conceptos doctrinarios ya aplicados por las fuerzas aéreas de la región, por lo tanto se capacita y se proyecta a los pilotos de combate del GAT a la aplicación de la nueva doctrina de empleo de grandes fuerzas y a misiones de interceptación con miras al control del espacio aéreo nacional.

La Fuerza Aérea Paraguaya tiene la necesidad de adquirir nuevas y modernas aeronaves para el entrenamiento y operatividad de los pilotos de combate, de tal forma poder custodiar nuestro espacio aéreo de vuelos ilícitos y

proyectar a nuestro país a una renovada imagen, que diste de aquella que nos señala de ser una nación sometida a todo tipo de ilegalidad y amenazada por organizaciones terroristas, cuyo accionar tiene al Estado en zozobra, especialmente en el norte de nuestro país.

Con esta perspectiva buscamos entrenar nuestra mente, adquirir conocimientos teóricos, de tal modo que cuando se disponga de los medios se pueda aplicar en la práctica de forma segura, como también tener una mejor interacción que nos permita actuar coordinadamente con otras Fuerzas Aéreas, a fin de combatir amenazas transnacionales que se ciernan contra la seguridad regional.

Por todo esto, enfrentamos un trascendental reto que va mas allá del compromiso institucional, para erigirse como una representación histórica de cazadores, entregando nuestro mejor y mayor esfuerzo, dando cuenta a propios y extraños de la grandeza del Grupo Aerotáctico, por la que todos los días luchamos los pilotos y técnicos de combate.

Tcnel DCEM Roberto José Idoyaga Benítez
Comandante del Grupo Aerotáctico

GRUPO AEROTÁCTICO

VIGILANCIA Y CONTROL DEL ESPACIO AÉREO

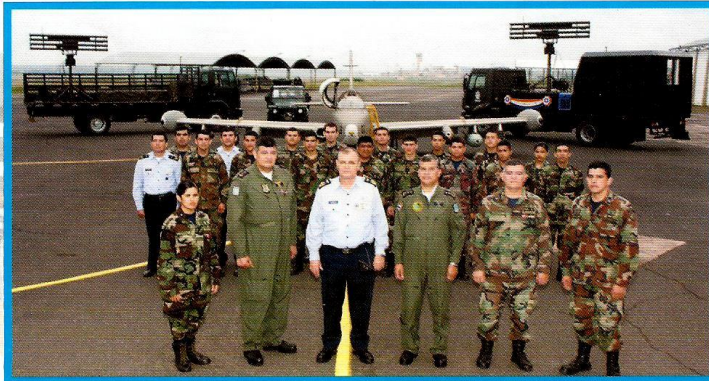
El acelerado avance del tiempo y la tecnología en materia de sistemas de detección, integración, presentación de la información, asistencia para la toma de decisiones y la capacidad tecnológica disponible en el país, justifica la implementación de un nuevo instrumento jurídico más adecuado a la situación imperante hoy en el territorio paraguayo.

Cumpliendo con las Políticas Nacionales se debe incentivar la producción nacional, en vez de importar elementos que pueden ser generados con inversión interna y favorecer el proceso de reconversión y crecimiento económico. Los sistemas de detección, radares secundarios de Tránsito Aéreo y los radares tácticos de corto alcance para la Defensa Aérea que actualmente son escasos, nos limita al Radar secundario del Aeropuerto de Asunción y radares tácticos de corto alcance, esporádicamente en algunos lugares del país.

Actualmente el Centro de Control de Tránsito Aéreo trabaja de manera unificada y aplica el concepto de Gerenciamiento de Tránsito Aéreo unificado, que integrará nuestros radares con radares de países limítrofes. Si bien este sistema permite un tránsito seguro de las aeronaves cooperativas, no se descartan probables inconvenientes con el incremento de los movimientos aéreos. Es imprescindible el mejoramiento de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo dentro del ámbito nacional, que haga respetar las reglas de navegación, proporcione control radar en todas las áreas terminales y aerovías, para un control unificado desde los centros instalados en cada una de las Regiones de Información de Vuelo del País.

Es necesario ampliar y automatizar los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) que se prestan, adecuándolos al nivel regional y mundial, para cumplir las metas que fija el PROGRAMA DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN, VIGILANCIA Y ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO AÉREO (CNS-ATM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que deben estar totalmente integrados en los próximos años. Dado el incremento de la actividad de vuelos ilícitos a nivel mundial y regional, relacionados con el contrabando, narcotráfico y el uso del medio aéreo como elemento terrorista, se hace imprescindible contar con radares y sistemas que realicen un control efectivo aeroespacial, de manera a proteger el tránsito aéreo, el desarrollo económico y la seguridad nacional.

La Fuerza Aérea Paraguaya hoy cuenta con los medios de detección de corto alcance y el equipo de procesamiento de información y está en un proceso de adquisición y puesta en funcionamiento, las herramientas eficaces para brindar apoyo a la toma de decisiones. La evolución del país hace imprescindible contar con un Sistema Integrado de Vigilancia y Control



en coordinación con el ACC U y el CIVA, que atienda tanto a la seguridad del movimiento de Tránsito Aéreo propio y los provenientes del exterior, como a la detección de todo aquel vector aéreo que viole la soberanía de nuestro espacio aéreo.

Urge establecer un Sistema Integrado de Vigilancia Aérea que contribuya a salvaguardar los Intereses Vitales de la Nación, modernizando el proceso de toma de decisiones bajo un criterio de racionalidad que asegure la utilización dual de los medios empleados, que mejorará la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo dentro del ámbito nacional y el cumplimiento de las tareas de control del espacio aéreo, ambas íntimamente relacionadas. Este Sistema permitirá a la FUERZA AÉREA PARAGUAYA cumplir en forma efectiva con los acuerdos regionales tendientes a integrar la vigilancia y el control del espacio aéreo con los países limítrofes. Por su importancia vital, se deben arbitrar las medidas para asegurar un elevado grado de confidencialidad y secreto del diseño, desarrollo, implementación y operación del Sistema Integrado de Vigilancia Aérea. Se justifica que las Especificaciones Técnicas Operativas relacionadas con los Radares de Vigilancia de Tres Dimensiones y las del Centro de Información y Control (incluyendo el multiprocesamiento), las redes de comunicaciones, el comando y control y las herramientas de apoyo para la asistencia a la toma de decisiones, sean manejadas como Secreto Militar.

La FUERZA AÉREA PARAGUAYA es el organismo operativo, técnico y logístico que cuenta en su estructura orgánica con los recursos humanos idóneos para hacer frente a la elaboración de las especificaciones técnicas y a la administración y control de las incorporaciones de equipamientos que en cada etapa de concreción del Sistema Integrado de Vigilancia Aérea se realicen. Entonces, se la debe designar responsable de la defensa, vigilancia y control integral del espacio aéreo, Organismo Ejecutor

del SISTEMA INTEGRADO DE VIGILANCIA AÉREA, facultada para efectuar la totalidad de las tareas que demande la ejecución del sistema, en el marco de las responsabilidades que le son propias.

Así, el Sistema Integrado de Vigilancia Aérea es parte de una organización gubernamental sujeta a la Fuerza Aérea Paraguaya, con recursos humanos, equipo, medios, accesorios e infraestructura distribuidos en todo el territorio nacional, para brindar seguridad y fluidez al tráfico aéreo de manera coordinada con la DINAC y, paralelamente la FAP garantizar la defensa aérea.

La vigilancia y el control del espacio aéreo deben ser de carácter permanente, una misión que complementa la tradicional defensa contra una amenaza exterior (terrorismo, tráfico aéreo irregular) y el establecimiento de dispositivos especiales de seguridad en ocasiones puntuales (celebraciones, actos relevantes). Esta misión se encuadra dentro de la Defensa Aérea y su consolidación se logrará con una plena integración de los medios y equipos de detección primarios, secundarios y tridimensionales utilizados para un Sistema Integrado de Vigilancia Aérea. Para la gestión y la operación estratégica, el Sistema Integrado de la Vigilancia Aérea incorporará actividades de alto grado de especialización, como la única institución que poseerá la experiencia y la tecnología necesaria, indispensable para el logro de los complejos procedimientos relacionados con el control, la defensa y el mantenimiento permanente de la soberanía de nuestro espacio aéreo.

Considerando la amplitud de la misión, el Sistema Integrado de Vigilancia Aérea, incluye la FAP y la DINAC como pilares fundamentales en la integración de la Vigilancia y el Control Aeroespacial.

Cnel DEM Edgar Fernando Ramos Romero
Comandante del CIVA

HISTORIA DE LA ASESORIA AEROTÁCTICA A TRAVÉS DEL TIEMPO



Alimentado por la fiel convicción de que:

"La Historia es un maestro implacable. Por medio del testimonio del pasado, ella justifica los acontecimientos presentes, señalizando las inevitables consecuencias futuras. Dejar de oír su sabia voz es asegurar un futuro incierto, justificar el presente modesto e ignorar las experiencias vividas."

Es bajo esa óptica que inicio este breve delineamiento histórico sobre la Asesoría Aerotáctica, con la intención de traer a la memoria, algunos hechos que ocurrieron e impulsaron la creación de la noble misión atribuida a los pilotos de la aviación de caza de la Fuerza Aérea Brasileira, y que nos hacen comprender el real motivo de los fuertes lazos de amistad que unen nuestras Fuerzas Aéreas, enmarcados por el evidente respeto mutuo, muy reconocido por nuestros pueblos.

Antecedentes

En la alborada de 1936, cuando se inaugura la primera línea internacional del Correo Aéreo Militar Brasileiro (actual Correo Aéreo Nacional), los pilotos brasileiros, después de tener su aeronave, un Waco Cabine, accidentado durante la tentativa de despegue de Asunción, prosiguieron en el cumplimiento de su importante misión, retornando al Brasil, con una aeronave Breda, gentilmente prestada por la Fuerza Aérea Paraguaya.

A lo largo de los años subsiguientes, esa aguda demostración de cooperación y respeto generó bellos frutos y se hizo cada vez más presente y continuo, por medio de innumerables acciones, entre las cuales, se puede destacar el ofrecimiento de lugares en varios cursos de formación técnico-militares de la FAB y, también, por la consagración y suceso de las líneas regulares del Correo Aéreo Nacional, pasando por la ciudad de Asunción. Más tarde, en enero de 1965, militares brasileiros rea-



lizarían importantes esfuerzos en el sentido de implantar el primer equipamiento VOR a entrar en operación en tierras guaraníes. Después del cual, aeronaves-laboratorio brasileiras realizarían, cada cuatro meses, vuelos de chequeos, con miras a la evaluación y ajuste de las señales de este importante auxilio radio. Así fue que, la cooperación técnica y amistad entre las Fuerzas Aéreas del Brasil y del Paraguay fueron tomando contornos cada vez más sólidos, culminando con la compra de las consagradas aeronaves AT-26, acción esa que lanzaría en este fértil suelo guaraní la semilla que daría origen la Asesoría Aerotáctica y a la Misión Técnica Aeronáutica Brasileira.

Preludio de la Asesoría Aerotáctica

En los primeros meses de 1980 la Fuerza Aérea Brasileira recibió el encargo de, con la compra de las 09 (nueve) aeronaves Xavante por la FAP; proveer el soporte técnico y operacional con miras a la preparación de los militares paraguayos que integrarían la primera Unidad Aérea – el Grupo Aerotático – a operar esos renombrados vectores de caza.

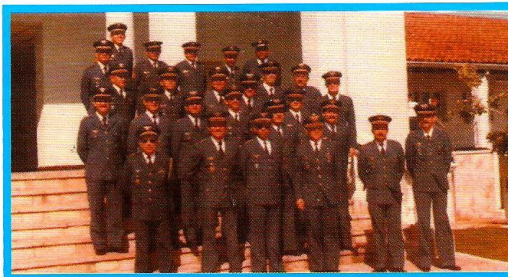
El 08 de febrero de 1980, sería iniciada, en las instalaciones de la EMBRAER, en São José dos Campos, la fase de instrucción teórica del equipo paraguayo, quedando a cargo de instructores brasileiros del 3ero. EMRA (Escuadrón Mixto de Reconocimiento y Ataque) y del 1º/4º GAV (Escuadrón Pacau), tal acción.

Ya en Fortaleza, entre los meses de marzo y mayo de ese mismo año, en la antigua sede del 1º/4º GAV, fueron realizados los vuelos

de instrucción, abordando todas las fases y misiones típicas de la aviación de caza. Con el traslado de las aeronaves AT-26 para Asunción, se tornó necesaria la designación de un equipo de instructores de la FAB, con el serio propósito de dar seguimiento a la evolución operacional y administrativa del efectivo de la más joven unidad de caza de la FAP. Ese valioso equipo de precursores de lo que vendría a ser la Asesoría Aerotáctica (ASAT) de la Misión Técnica Aeronáutica Brasileira (MTAB), compuesta por el Maj Av Hugo Cesar Gonçalves (ASAT 01) y 5 (cinco) militares más, iniciaron la organización del Grupo Aerotático (GAT), confeccionando el primer Programa de Instrucción y Formación de Alas Operacionales, suministrando instrucción aérea y prestando el necesario asesoramiento para la estructuración de los varios sectores de la nueva Organización Militar.

Para el cumplimiento del exhaustivo programa de vuelos previstos para la formación de pilotos, se hizo necesario que ese equipo de precursores fuera auxiliado, entre los meses de agosto y diciembre de 1980, en forma de cambios mensuales, por instructores oriundos de las unidades de caza brasileiras que operaban el Xavante. El 26 de febrero de 1981, asumía el segundo equipo de asesores brasileiros junto al GAT, bajo la jefatura del entonces Mayor Aviadador Juniti Saito, actual Comandante de la Aeronáutica Brasileira, siendo auxiliado por el entonces Cap Av Nivaldo Luiz Rossato, actual Comandante del COMGAR, y tres graduados más. Ese equipo, además de dar la necesaria continuidad a la instrucción

GRUPO AEROTÁCTICO



aérea y a la estructuración del Grupo Aerotáctico, fue responsable por el delimitamiento del proyecto del primer stand de tiro de la Fuerza Aérea Paraguaya, el cual tuvo su inauguración operacional el día 03 de marzo de 1981 y que se encuentra en actividad operacional hasta hoy día. Ya el 13 de julio de 1981, el equipo del Mayor Saito sería substituido por el Mayor Av Geraldo Pimenta Ribeiro y 5 (cinco) militares más, que tuvieron la noble misión de concluir la formación del primer grupo de pilotos de caza de la Fuerza Aérea Paraguaya.

Para tal, el 25 de octubre de ese año, el GAT desplazaría para la Base Aérea de Canoas (BACO), a fin del cumplimiento de las misiones de Tiro Aéreo, realizada en operación conjunta con el 3º/10º GAV (Escuadrón Centauro), que ofreció valioso soporte material y de mantenimiento para la ejecución de esta importante fase. Concluida la instrucción aérea en Canoas, los pilotos paraguayos fueron desplazados para el Comando Aéreo de Entrenamiento (CATRE), en Rio Grande del Norte, actual Base Aérea de Natal (BANT), para la realización de la fase de vuelo por instrumentos, en el simulador del AT-26. Con eso, culminaban las fases propuestas para la formación del primer grupo de pilotos de caza del Grupo Aerotáctico, siendo diplomados 12 oficiales, el día 10 de diciembre de 1981.

En el despertar de 1982, más precisamente en el día 25 de enero, se daría inicio al cumplimiento del Programa de Instrucción,

teniendo como objetivo la formación de 05 líderes de escuadrilla y 03 líderes de elemento, además del proseguimiento del curso de caza de los pilotos incorporados al GAT en el año de 1981.

Inauguración de la MTAB.

Permeando los esfuerzos del grupo de precursores brasileros de la Asesoría Aerotáctica, eran realizadas conversaciones entre autoridades brasileras y paraguayas, bajo la iniciativa e incentivo del excelentísimo señor General de Ejército Alfredo Stroessner Matiauda, entonces Presidente del Paraguay, culminando con la firma, a las 10:00 hs del día 10 de marzo de 1982, del acuerdo de creación de la Misión Técnica Aeronáutica Brasilerá.

Más tarde, por medio del decreto del Excelentísimo Señor Presidente de la República Federativa del Brasil, João Baptista de Oliveira Figueiredo, el 4 de mayo de 1982, fue creada oficialmente la MTAB.

Conclusión del autor

Al deslindar la historia, naturalmente vislumbrada por el caminar de los años, somos capaces de entender los fuertes lazos de amistad y cooperación que unen las Fuerzas Aéreas de nuestros países. El empeño de la FAB, no solo por medio del hercúleo esfuerzo de sus 21 Asesores Aerotácticos, sino también por el incondicional apoyo y colaboración encontrado en todos los eslabones administrati-

vos y operacionales que la componen, refleja la aguda necesidad y real interés de la Fuerza Aérea Paraguaya en mantenerse actualizada y promover el tan necesario perfeccionamiento de las actividades con miras a la defensa de los ideales de soberanía, paz y solidaridad, pilares sagrados del bienestar social.

En este empeño, así como viene ocurriendo hasta los días actuales, que el fructuoso intercambio entre esas renombradas instituciones sea cada vez más intensificado, manteniendo nuestras instituciones en un vuelo de ala ascendente, rumbo para un futuro brillante y prometedor, digno de los sinceros lazos que nos unen y de la magnitud y honradez de nuestros pueblos. Finalizo la primera edición de la – historia de la ASAT a través del tiempo – haciendo uso de las sabias palabras del Ilustrísimo Señor Coronel Aviador Luiz Carlos da Silva, Agregado Aeronáutico en el Paraguay, en ocasión de la firma, en el día 10 de marzo de 1982, del acuerdo de creación de la MTAB, que tan bien retrata el grado de respeto y el particular espíritu de cooperación que se tornó patente y enmarcó las acciones de esta renombrada Organización:

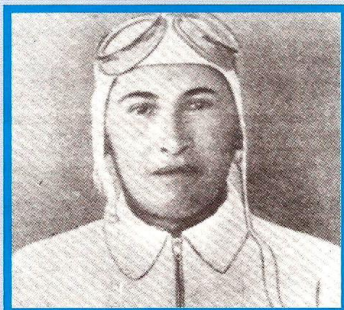
“Tengamos conciencia de la importancia de este evento. Nos trae júbilo, orgullo y alegría, pero nos apunta responsabilidades y compromisos... Señores, no tenemos derecho a fallar en tan dignificante misión.”

Mayor Aviador MARCELO DA COSTA ANTUNES
Asesor Aerotáctico (2013-2014)

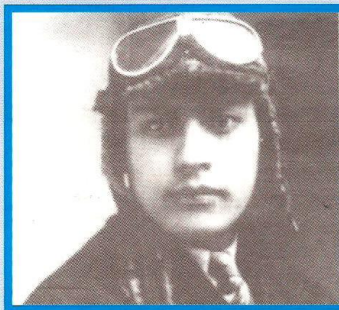
GRUPO AEROTÁCTICO

LA MÁS GRANDE VICTORIA AÉREA DE NUESTRAS ALAS

Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia - Historiador Aeronáutico



Capitán PAM Carmelo Peralta



Capitán Rafael Pabón



Tte. 1ro. Obs. Aer. Rogelio Etcheverry

Quizás la mayor victoria aérea de la Aviación Militar Paraguaya tuvo lugar el 12 de Agosto de 1934. Habían transcurrido ya dos años de guerra contra el invasor boliviano. Las exitosas campañas emprendidas por el Ejército Paraguayo habían hecho retroceder al enemigo centenares de kilómetros. En Agosto de 1934, el Comandante en Jefe del Ejército Paraguayo, el Gral. José Félix Estigarribia, había mandado llamar al Capitán P.A.M. Leandro Aponte, entonces todavía Comandante de la Aviación en Campaña para informarle que un nuevo Cuerpo de Ejército Boliviano al mando del General Lanza se estaba formando en la zona de Ingavi, al norte del Chaco, con la misión de accionar sobre la retaguardia paraguaya en la zona del Km.160 del ferrocarril de Pto. Casado, principal vía de abastecimiento de nuestro Ejército. Como en esa zona existía solamente una picada (camino angosto abierto a través del monte), era imposible que todo un cuerpo de ejército se mueva a través de ella, por lo que estarían abriendo un nuevo camino.

En vista a esto, el Gral. Estigarribia encargó al Capitán Aponte que nuestra aviación vigile atentamente la zona comprendida entre Ingavi, Sucre, Madrejón y Florida, comunicando urgentemente cualquier novedad al Comando. La principal base aérea se había trasladado de Isla Poí hasta López de Filippis (Ex-Camacho de los bolivianos), donde estaban estacionados los Potez 25 de la Primera y Segunda Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo, y los Fiat C.R.20 bis de la Undécima Escuadrilla de Caza.

Se encargó la misión al Capitán P.A.M. Carmelo Peralta y al Tte. 1° Obs. Rogelio



Sargento Mario Calvo.

Etcheverry y la máquina escogida fue el Potez 25 T.O.E. N° 11. Como el sector a explorar era tranquilo, el Potez iría solitariamente, sin escolta de caza. Decoló a tempranas horas del día 12 de Agosto y enfiló hacia el este, en la zona del Ferrocarril de Casado. Tras inspeccionar dicha zona, el lento Potez se dirigió al norte, donde luego de dos horas de vuelo, su tripulación logró avistar un camino recién construido hacia el Fortín "Cnel. Bogado". El vuelo continuó en la zona de Pitiantuta y luego se dirigieron al norte, hacia Florida y Madrejón. En ese trayecto, al sobrevolar el Fortín Madrejón, vieron un avión boliviano estacionado

en la pista. Alertados los bolivianos por la presencia de un avión de reconocimiento paraguayo, se dio la orden inmediata de interceptarlo y derribarlo, por la que los tripulantes abordaron el Curtiss Osprey N° 78 y despegaron hacia lo que ellos consideraban una presa fácil.

El piloto del Osprey era nada menos que el Mayor Rafael Pabón, quien ya había derribado el Potez 25 A.2 N° 6 el 4 de Diciembre de 1932 con su Vickers Scout en la zona de Saavedra, matando al Tte. 1° PAM Trifón Benítez Vera y al Cap. Ramón Avalos Sánchez. En esta misión, el Mayor Pabón estaba acompañado por el Sargento Mario Calvo, que hacía de artillero. Peralta y Etcheverry no se dieron cuenta al comienzo que el Osprey había despegado de su base para interceptarlos y continuaron desaprensivamente su vuelo, esta vez ya hacia el sur. El Tte. Etcheverry no tardó mucho en ver al Osprey, que a gran velocidad se acercó al Potez, y lo ametralló. Afortunadamente, las balas del avión boliviano no dañaron ni a la tripulación ni al avión, y mientras el Cap. Peralta, sabiendo que no tenía condiciones para un combate en iguales condiciones, descendió lo máximo que pudo, volando al ras de la copa de los arboles e inició una acción evasiva. Esto no desalentó a Pabón y volvió a atacar. Debido a la lenta velocidad del bombardero francés, el Curtiss lo podía tener en la mira sólo por contados segundos, antes de sobrepasarlo. En esos momentos claves y con un alto nivel de adrenalina, el Cap. Peralta recordó las lecciones de combate aéreo dadas por el entonces Director de la Escuela de Aviación Militar, el célebre Mayor H.C. Vicente Almandos Almonacid: "El enemigo tiene material aéreo muy superior al de ustedes. Cuando se

GRUPO AEROTÁCTICO



encuentren en el aire sin protección de caza, vuelen al ras de las copas de los árboles y en zig-zag. Esa será su salvación”.

Y así lo hizo. Peralta empezó a volar en zig-zag y debido a eso, los ataques de Pabón no daban en el blanco. Frustrado, Pabón ascendió y decidió realizar un ataque en picada sobre el Potez. En su segunda maniobra, el Tte.1° Etcheverry lo tuvo por varios segundos en su mira, disparando incansablemente sus apareadas Madsen hacia el Osprey, y por supuesto, las bocas de fuego del Osprey “vomitaban” hacia el Potez. Todo transcurría en contados segundos, y de pronto, en medio del fuego intenso entre ambos aparatos, el motor del Osprey empezó a humear. Las balas de Etcheverry habían afectado partes vitales del motor y según se supo más tarde, uno de los proyectiles entró en el colimador del Osprey, impactando en la frente de Pabón. El mortalmente herido caza boliviano se inclinó hacia un costado y se precipitó a tierra en pronunciada picada. La tripulación del Potez, al ver lo que sucedía, viró el rumbo para ver caer a su adversario, que se estrellaba mortalmente en los montes del Chaco, en el sector de Florida. El Cap. Peralta realizó un giro y sobrevoló la zona nuevamente, donde constató que no había sobrevivientes y en un noble gesto caballeresco, tanto él como el Tte. Etcheverry saludaron militarmente a los caídos. Era las 9:40 de la mañana.

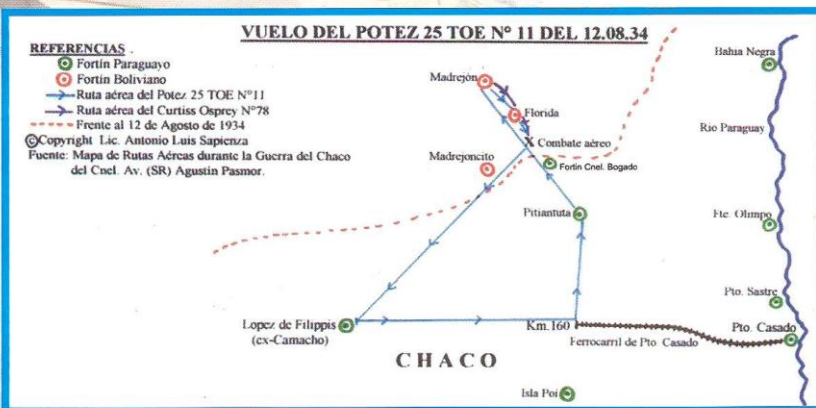
El Potez 25 N°11 regresó a su base sin que la tripulación supiese que habían aca-

bado de derribar al llamado “as” Mayor Pabón. El aparato se estacionó al costado de la pista del Fortín López de Filippis (actual Ciudad Mcal. Estigarribia), y el Cap. Peralta y el Tte.1° Etcheverry se presentaron al Capitán Aponte para dar parte de lo acontecido. Este último, al notar cierto abatimiento en Peralta, lo interroga: “¿Y Ud. se siente triste por lo sucedido, Cap. Peralta?” “Si, mi Capitán. Es muy desagradable ver caer en llamas a un colega”, le contestó Peralta, a lo que Aponte le replicó: “Tenga en cuenta que podrían haber sido Uds. los derribados. Recuerde los que le pasó a Benítez Vera y Avalos Sánchez. Uds. han conquistado una legítima gloria para el Arma Aérea Paraguaya”, pasando a felicitar efusivamente a ambos.

Después de este parte, el Capitán Aponte fue a la oficina del Gral. Estigarribia para informar y cuál fue su sorpresa que inclusive antes de presentarse, el Comandante se

adelantó y lo abrazó diciéndole: “Lo felicito Capitán Aponte. Sus muchachos acaban de derribar al Mayor Pabón. Nuestro servicio de inteligencia acaba de interceptar un parte remitido por radio al Comando Boliviano, donde se comunicaba la novedad”.

Inmediatamente, el COMANCHACO (Comando en Jefe del Ejército Paraguayo en el Chaco) emite el Comunicado N° 464 con fecha 12 de Agosto de 1934 con la noticia sobre el derribo aéreo. Al comienzo, los bolivianos intentaron minimizar la incuestionable victoria aérea paraguaya y en sendos comunicados dijeron que fue Pabón quien había derribado al Potez, antes de “accidentarse” en el Chaco con su avión, o que eran dos los Potez en el vuelo de reconocimiento aquel día y que ambos fueron derribados por el Osprey. Lo cierto es que el único Potez regresó a su base sin contratiempos y el Osprey quedó para siempre en los montes del Chaco.



GRUPO AEROTÁCTICO

LO NUESTRO ES MUCHO MÁS QUE VOLAR...

ACTIVIDADES DEL GRUPO AEROTÁCTICO

Celebración del 34° Aniversario de creación del GAT – 17 enero 2014



**Cambio de Comandante del GAT
20 marzo 2014**



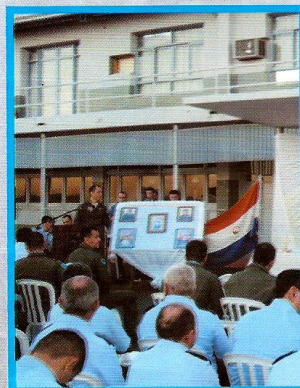
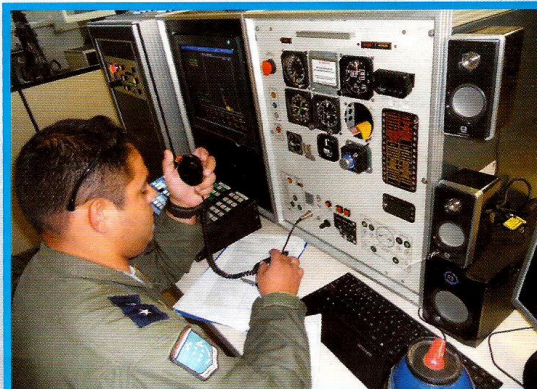
Saliente: Cnel DEM Juan Fernando Benítez Ortiz.
Entrante: Tcnel DCEM Roberto José Idoyaga Benítez.

ASUNCIÓN PRESIDENCIAL



15 agosto 2013. Desfile Aéreo. Acto de asunción del nuevo Presidente de la República, don Horacio Cartes. Gobierno 2013-2018

ENTRENAMIENTO DE SIMULADOR DE VUELO PIRASSUNUNGA - BR



Misa en recordación a los caídos del Grupo Aerotáctico -marzo 2014 - Bendición de las Aeronaves utilizadas para el entrenamiento.

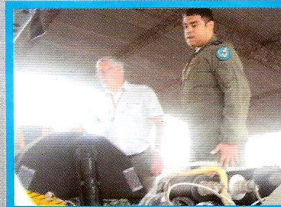


Entrenamiento de tiro aéreo en Mariscal Estigarribia
Noviembre 2013.
Presencia en la zona.
Despliegue de materiales aéreos, terrestres y personal de apoyo.
Apoyo del 3° cuerpo de ejército



Visita del representante de la EMBRAER
Marzo 2014

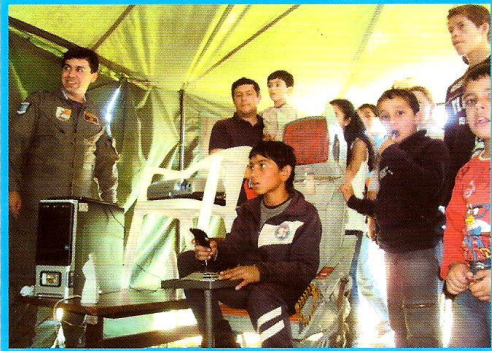
Torneo de fútbol en conmemoración al aniversario de la Brigada Aérea. Abril 2014



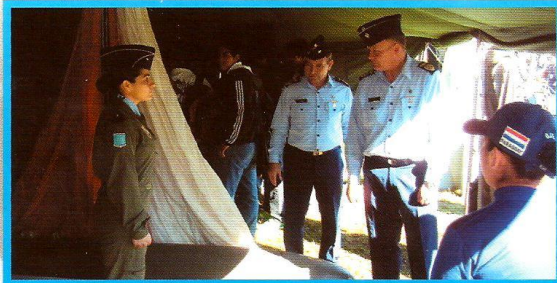
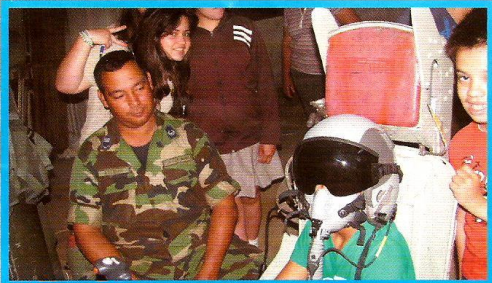
GRUPO AEROTÁCTICO

El GAT... desde lo alto, cerca de la gente para servir y proteger

Simulador de vuelo en la Expo Ovetense. Octubre 2013



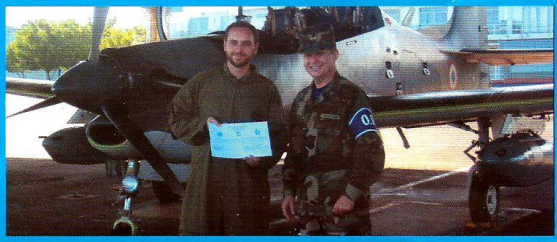
Expo2013 Mariano R. Alonso. Acrobacia aérea. Julio 2013



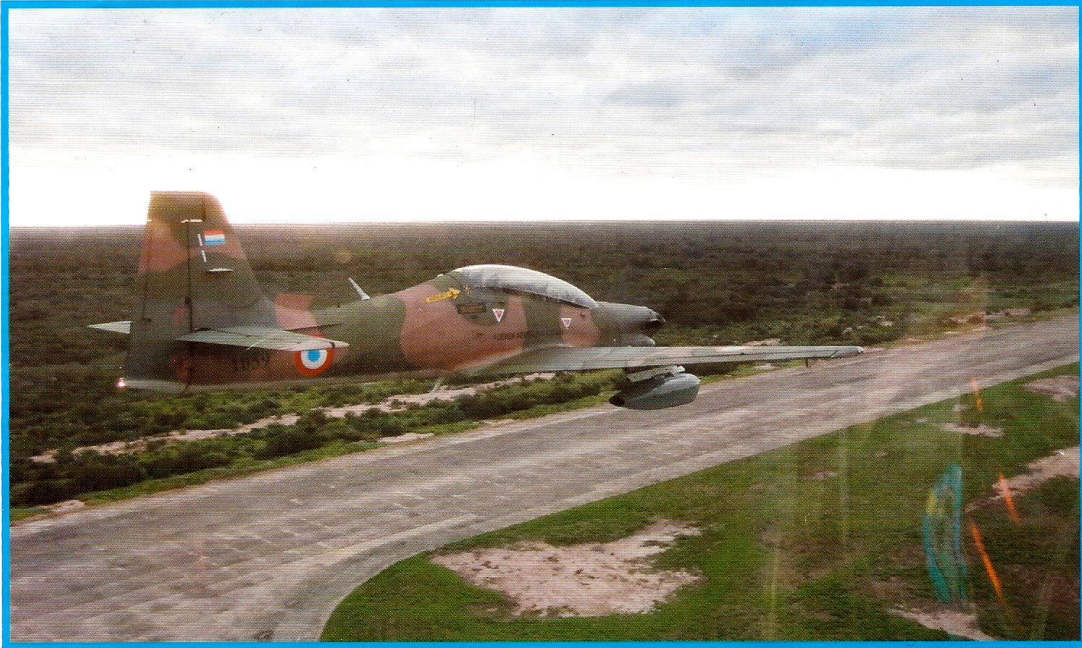
Reportaje televisivo del SNT Canal 9 "Mujeres de alto vuelo". Tte PAM Yennifer Pedrozo. Octubre 2013



Visita de la revista internacional "Avance y Tecnología". Junio 2014



VALORES DEL PILOTO DE CAZA



Los valores son conceptos o virtudes que guían a las personas en el cumplimiento de sus diversos roles que cumplen en la sociedad. Ellos pueden tener un peso mayor o menor en las decisiones que cada uno toma en las diversas encrucijadas de la vida. Son diversas las formas de adquirir y aprender, es decir, hacer suyos esos valores para que rijan nuestras acciones. Pueden ser inculcados desde la casa, en la familia, en la escuela, o en los diversos centros de formación civil, religiosa o militar.

Existe un lugar donde se forman los pilotos de caza. Un lugar donde no se enseña solamente a volar "bien", sino que además se inculcan los valores propios, inherentes al piloto de combate que primeramente lo llevan a ser bueno en aquello que hace, volar, y luego también lo encamina a ser mejor en todas las actividades en que se desempeña como militar.

Se entiende por convicción el hecho de estar fuertemente adherido a una idea política, ética y religiosa. Ella es la que primeramente nos distingue pues el piloto de caza se muestra siempre convencido de su misión, de su capacidad, de su institución y de la calidad y cualidad del que está en su ala. La confianza reposa en la convicción de toda la escuadrilla. Es el compromiso que demuestra en sus funciones.



Es la convicción el primer valor grabado en nuestro distintivo, que el piloto luchó y se sacrificó para obtener. Por tanto el piloto de caza, en primer lugar, se siente adherido a una causa, a la causa nacional, a la misión de la Fuerza Aérea, a la defensa de la nación.

La otra palabra inscripta en nuestro escudo es el valor. Es la cualidad de ánimo, que mueve a acometer resueltamente grandes empresas y soportar los peligros. Sin duda alguna es requisito fundamental para todo aquel que aspire a incorporarse a esta congre-

gación de los cazadores. Pero esta virtud se ve incrementada, abonada por cada hora de estudio, cada planeamiento de misión, cada despegue, cada maniobra arriesgada y cada aterrizaje. Este atributo se madura con la experiencia misma y se transmite luego en cada instrucción. Esta aptitud es la que nos hace llegar al límite de nuestra capacidad, para traspasarla y encontrar nuevos desafíos que vencer, tal como la otra acepción del valor, del cual se dice ser la atribución de cualidades positivas para desarrollar una determinada actividad.

De la fusión de estos dos valores se obtiene un piloto dispuesto a dar la vida por el cumplimiento de la misión, y dispuesto al sacrificio por ser el mejor. La convicción y el valor que el cazador demuestra en toda actividad hacen que todo su entorno, donde sea que se desempeñe, busque la excelencia.

Es nuestro deber seguir alimentando, con nuestros actos, actitudes y enseñanzas, estos valores perennes que hacen al piloto de caza paraguayo, herederos de incontables hazañas de los aviadores del chaco, para que brille en el horizonte el resplandor de la nueva generación, equipada con todo el conocimiento, la experiencia, y por sobre todo, los valores heredados de nuestros antecesores.

¡El piloto de caza, lo hace mejor!
Tte 1° PAM Hernán Dióverti

GERENCIAMIENTO DEL RIESGO OPERACIONAL

Nuestra herramienta de seguridad en el GAT

Con el paso de los años y la costosa experiencia que nos dejaron los accidentes aéreos, en el Grupo Aerotáctico hemos aprendido la importancia de la prevención proactiva sobre la reactiva (cuando un accidente ya ha ocurrido), y hemos entendido que hacer prevención primaria no es un gasto sino una inversión que merece la pena, y mucho mejor si la inversión es en la formación en factores humanos y seguridad del personal operacional por que los hechos que ocurren a diario en la cabina de un avión, en un hangar de mantenimiento, en los diferentes puestos de trabajos o secciones de la unidad, son hechos que no llegan a ser incidentes pero que si se convierten en rutina erosionan y ponen en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas y de las actividades que estas traen anexas.

Es por todo esto que hoy nuestra mejor herramienta en el GAT, es el sistema de gerenciamiento del riesgo de la seguridad operacional (GRO), que nos ofrece una manera de identificar peligros y riesgos en función de su ocurrencia y severidad, desde el nivel de nuestro comandante hasta los ejecutores de las tareas más sencillas en las actividades cotidianas de la unidad.

EL GERENCIAMIENTO DEL RIESGO OPERACIONAL (GRO) es un proceso, sencillo práctico y muy eficaz, aplicable en todos los niveles y en todas las actividades, tareas, trabajos o misiones que le toca cumplir a nuestra organización y que abarca todas las aéreas de operación.



El proceso engloba los conceptos de peligro, riesgo, probabilidad y severidad para las operaciones aéreas y los trabajos que sean ejecutados por el personal técnico y/o piloto, dejando en evidencia el riesgo que conlleva el cumplimiento de la misión y suministrando al sistema la garantía que representa la conciencia situacional elevada para cumplir la misión, a sabiendas de la existencia de los riesgos inherentes a la compleja labor del personal de línea.

Desde la óptica del GRO, existen cuatro tipos de riesgos, el Riesgo Controlado, Riesgo Conocido, Riesgo Desconocido y Riesgo Innecesario en los cuales el personal basa sus fundamentos para definir el nivel de exigencia que requiere una misión o el tra-

bajo encomendado, ya sea en la cabina del avión, en los hangares de mantenimiento o los diversos trabajos en tierra que son asignados en el día a día.

Más allá de los tipos de riesgos, el GRO se basa en principios básicos que delimitan responsabilidades y ayudan a cada uno independientemente del nivel que ocupa en la estructura tan compleja de la unidad. Estos principios son:

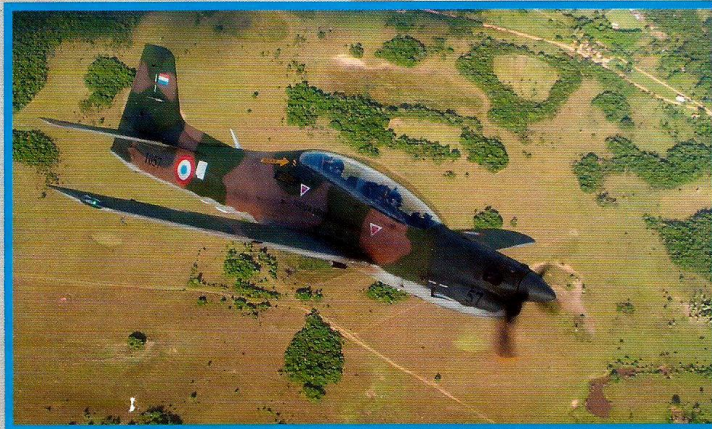
1. Tomar decisiones a nivel apropiado
2. No asumir riesgos innecesarios
3. Analizar todos los riesgos
4. Integrar el GRO a todos los niveles

El proceso de GRO es aplicado en grandes Fuerzas Aéreas como la USAF, Fuerza Aérea de Israel, Fuerza Aérea Brasileira y muchas otras fuerzas de primer mundo, obteniendo grandes resultados que demuestran las estadísticas de esas fuerzas que lo han aplicado en las tareas más sencillas de su quehacer diario así como en complejas misiones de combate tales como la Operación Opera, donde la Fuerza Aérea de Israel alcanzó su objetivo al 100% y minimizó las pérdidas de material humano y aeronáutico.

Por todo esto y considerando que el proceso no requiere de grandes inversiones presupuestarias, la Sección de Seguridad de Vuelo del Grupo Aerotáctico tiene al GRO como principal escudo en todas las operaciones aéreas, trabajos en tierra y misiones que le son asignadas.

Pero si la Seguridad de vuelo no restringe las operaciones... como hacemos para volar seguro? Es la gran incógnita de aquellos que no asumen el Gerenciamiento del Riesgo para el cumplimiento de la misión; y la respuesta es sencilla: controlar los peligros que incrementan el riesgo para la seguridad de las operaciones, y así; cualquiera que sea el campo donde se tenga que cumplir la misión, el GRO se torna una herramienta eficaz para garantizar nuestra seguridad y fundamental para la prevención de accidentes porque finalmente... la misión está primero, y la seguridad de vuelo SIEMPRE!!!

EMILIO AMIR ALÍ BENÍTEZ
Tte 1° PAM - OSV GAT



GRUPO AEROTÁCTICO

ESCUADRÓN DE MANTENIMIENTO DEL GRUPO AEROTÁCTICO



Un Escuadrón de Mantenimiento es parte fundamental para el buen funcionamiento de cualquier Grupo Aéreo, pero muy especialmente el Escuadrón de Mantenimiento del GAT, teniendo en cuenta los tipos de misiones realizadas por la Unidad, si bien en su mayoría, de entrenamiento e instrucción, pero constantemente realizando misiones de alto riesgo calculado, empleando armamentos y municiones reales. Todas las actividades del GAT están siempre apoyadas por los Técnicos de Caza, quienes se caracterizan por el altísimo profesionalismo y el sentido de pertenencia a la Institución que adorna a cada uno de los componentes del Escuadrón de Mantenimiento del Grupo Aerotáctico.

Nuestra función no es solamente apoyar en línea de vuelo, sino también solucionar todas las discrepancias que se presenten en las aeronaves y realizar todas las inspecciones programadas y no-programadas; así como también realizar una asesoría en el área de mantenimiento sobre selección de personal con mayores habilidades técnicas y también sobre mejores cursos de acción a ser tenidos en cuenta para las realizaciones de operaciones, dislocamientos, reparaciones, adquisiciones, etc. Con una capacidad casi autosustentable, el Escuadrón de Mantenimiento del GAT a través de su capital humano, los Técnicos de Caza, tiene la condición de apoyar al 3er Escuadrón de Caza "Moros" en cualquier parte del Territorio Nacional y en cualquier situación que se requiera.

Además de las funciones inherentes al vuelo y mantenimiento de aeronaves, el escuadrón posee un elevado espíritu deportivo que se ve reflejado en todas las competencias y torneos, en



las cuales participa el GAT, y como testimonio de los logros alcanzados pueden ser observados los innumerables trofeos deportivos que adornan al salón de honor del GAT.

Es por eso que la Unidad, salvaguardando siempre la diferencia de antigüedad que nos identifica a los militares, se ha caracterizado por contar con un grupo humano muy calificado y a la vez muy unido en condiciones de realizar actividades de cualquier índole, siempre con el mismo ímpetu y sacrificio de todos y cada uno de sus componentes muy orgullosos de pertenecer al brazo armado y a la razón de ser de la Fuerza Aérea Paraguaya, el GRUPO AEROTÁCTICO.

HUGO JOSÉ RECALDE SÁNCHEZ

TTE1º PAM COMANDANTE ESC DE MANT DEL GAT

GRUPO AEROTÁCTICO

ÁNGELES Y JAGUARES, MOROS, LA TRADICIÓN GUERRERA!



Como casi todos los habitantes de este país, la primera vez que escuché hablar de los AYOREO, no se llamaban así; eran conocidos por los primeros pobladores del Chaco Paraguayo como: Indios Moro.

Las últimas noticias de ellos fueron a través de los diarios, en los años 70. Las historias que se escuchaban de ellos eran escalofriantes: terribles guerreros, enemigos de los blancos, cazadores de fieras, reacios a la civilización que avanzaba en el chaco... historias que siempre estaban teñida de sangre, sangre que se derramaba en crueles combates que duraban tres o cuatro días de asedio a las aldeas vecinas para conseguir la superioridad y marcación territorial.

Si bien ya quedaron atrás las épocas de la Inquisición y de las Cruzadas, donde se redimían con fuego o el filo de una espada, las historias de muertes se repetían, con el tinte que los más atroces combates de aquellas gestas evangelizadoras dejaron en la historia, la caza humana de los Ayoreos; adquirió ribetes realmente satánicos.

Se sentían vencedores absolutos, demostrando su superioridad mediante repetidas emboscadas y asaltos contra sus detractores; se mataban entre sí, impulsados por un interés supremo, agrandar al



Dios Asoha, sacrificio que conseguían solo con la guerra, y estudiando la historia de los ayoreo es fácil percatarse el planteamiento de todos los indios MORO: "era la costumbre ir a buscar al enemigo, porque en la guerra surgían los líderes de la tribu".

Con estas historias queda en evidencia toda una tradición guerrera, que deja en claro la ferocidad como cualidad del guerrero, que constituía un valor central en la cultura ayoreo; y esta cualidad se afirmaba mediante actos de bravura, como matar un tapir o un tigre, o más aún por el hecho de haber matado a un enemigo de otra parcialidad.

Además, se sentían vencedores absolutos, demostrando su superioridad mediante repetidas emboscadas y asaltos contra aquellos enemigos que se hacían merecedores de tal status por el simple hecho de no ser de la misma parcialidad, los que quedaban sorprendidos ante las tácticas de guerra, de los "salvajes jaguares" con los que identificaban a los feroces "Moros" que con su paso, ensayaban un adelanto del Apocalipsis para sus enemigos.

Emilio Amir Alí Benítez
Tte 1º PAM - OSV GAT

GRUPO AEROTÁCTICO

ARMAMENTO AÉREO, ESPECIALIDAD DE COMBATE



Armamento Aéreo es una de las especialidades más importante de una Fuerza Aérea y ni que decir de un Grupo de Caza. Cabe mencionar que en esta sección el personal está trabajando o manipulando constantemente materiales explosivos de alto poder de destrucción y que se deben tener todos los cuidados necesarios de seguridad, aplicables a cada tipo de Armamento disponible.

Por ese motivo el personal de ésta especialidad debe estar preparado para cumplir cualquier tipo de misión que se le asigne. Tiene que estar constantemente entrenado y con los conocimientos suficientes para operar cualquier tipo de armamento utilizado en el GAT, y dentro de éste sistema, lo más importante es cuidar primeramente de su propia seguridad y de los demás, porque en cualquier operación o manipulación en línea de vuelo con la presencia de los técnicos y pilotos de la Aeronave aumenta el nivel de riesgo y el nivel de seguridad en tierra para poder evitar cualquier tipo de incidente o accidente.

Aunque el nombre de la Especialidad es Armamento Aéreo, pareciera que solo trabajamos con explosivos, pero en la Fuerza Aérea Paraguaya, en especial en el Grupo Aerotáctico, además de trabajar con armamentos de destrucción, nos encargamos de los Asientos de Eyeción y componentes del equipo de vuelo, como ser, paracaí-

das y el doblaje de los mismos, oxígeno de emergencia y las respectivas cargas explosivas del asiento para la eyeción.

A pesar de la escasez de medios y recursos con que contamos venimos cumpliendo todas las misiones asignadas a esta Sección y lo realizamos con todos los métodos de seguridad aplicables a cada armamento utilizado en el momento. Algunas de las misiones que estamos realizando normalmente en el GAT son: Tiro Aéreo, que se realiza en la ciudad de Mariscal Estigarribia. Tiro Terrestre (Ametralladoras y cohetes). Lanzamiento de bombas Napal y bombas de ejercicios BEX11, en el Stand de Tiro terrestre que tiene el GAT en el Bajo Chaco.

En estos últimos años ésta sección se volvió mucho más operativa al recibir nuevos materiales, a su vez eso posibilitó nuevos personales y el adiestramiento de los mismos. Cabe destacar que en esta Sección o en cualquier Especialidad, lo más difícil

es la formación del personal técnico para que éste sea operativo, y como mínimo requiere dos años de instrucción y práctica para que dicho personal tenga el conocimiento básico necesario y una experiencia

mínima para realizar los trabajos que requiere ésta especialidad, por tratarse de la manipulación de materiales explosivos.

Debo destacar el orgullo y compromiso que asumo en la jefatura de esta Sección, al tiempo de agradecer a los personales que componen esta Especialidad el constante apoyo y trabajo que venimos realizando. Asimismo, no puedo dejar de mencionar la necesidad de nuevas aeronaves, tecnología actualizada y armamento de primera línea, así también de que cuando llegue ese momento, debemos de estar preparados, con el espíritu en alto y la mística de una Unidad de Combate.

Finalmente, toda nuestra fe en la VIRGEN DE LORETO patrona de la FUERZA AEREA, a quién pedimos que siempre nos bendiga y nos cobije bajo su manto en el cumplimiento de nuestra misión.

RUFO ALBERTO AYALA TORRES
SOM MAM JEFEC SEC.
ARMAMENTO DEL GAT

EL PILOTO DE CAZA LO HACE MEJOR

El Piloto de Caza posee ciertas características,
que le confieren una individualidad diferente.

El Piloto de Caza ideal
pone todo su empeño
en las cosas que hace.

Tiene una actitud positiva
y despliega entusiasmo
propagando sus sentimientos
a todo el que está cerca de él.

El piloto de caza cree y está convencido
De que el trabajo debe ser bien hecho
Y de una sola vez... La primera!!!

El piloto de caza trata de ser siempre el mejor
En cualquier actividad que desempeñe,
Y espera que el resto de las personas, hagan lo mismo.

El piloto de caza trata de ser un experto en su campo,
Siempre busca nuevos conocimientos, nuevas verdades y experiencias
Sin encerrarse en una sola área.

El piloto de caza cree en sí mismo,
Y posee un tremendo orgullo por todo lo que hace.

El piloto de caza trabaja duro y actúa con energía,
Siempre en sana competencia para dar lo mejor de sí mismo.
Cuando descubre un problema no lo elude,
Se dedica a buscar la solución adecuada.

El piloto de caza esta siempre dispuesto a ayudar
A quienes necesiten de él.

¿Lo hacen mejor los pilotos de caza?
¡Si...! ¡Ellos hacen todo mejor que cualquier otra persona!

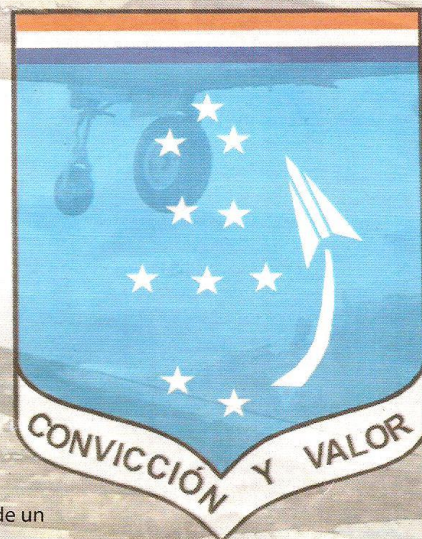
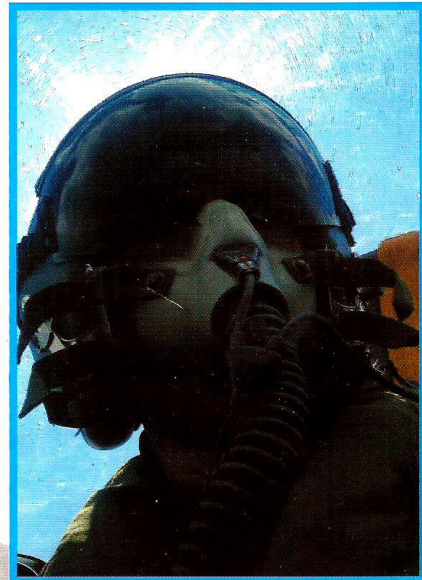
¿Es necesario volar aviones de combate para tener la personalidad de un
Piloto de Caza?

¡No...! Un Piloto de Caza es mucho más que un piloto

Un Piloto de Caza es una actitud!!!

Y la persona con esa actitud, no importa cuál sea su profesión o trabajo.

¡SIEMPRE LO HACE MEJOR!!



GRUPO AEROTÁCTICO

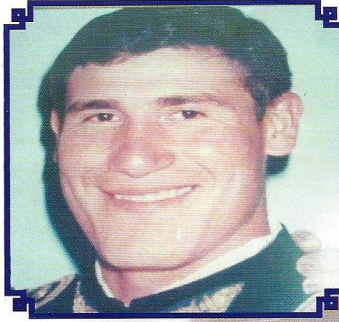
IN MEMORIAM

A NUESTROS CAMARADAS...

“La tierra ha perdido un Hombre y el Cielo ha ganado otro”



+ Juan Antonio Rojas Duré
Jerarquía: CAP PAM
Fecha de Nacimiento: 15 de Mayo de 1959
Fecha de Fallecimiento: 19 de Oct. de 1989



+ Blas Rodríguez
Jerarquía: Tte 1º PAM
Fecha de Nacimiento: —
Fecha de Fallecimiento: 19 de Oct. de 1989



+ Crescencio Leyton
Jerarquía: Tte 1º PAM
Fecha de Nacimiento: 10 de Set. de 1949
Fecha de Fallecimiento: Set. de 1980



+ William Sánchez
Jerarquía: CAP PAM
Fecha de Nacimiento: 27 de Enero 1963
Fecha de Fallecimiento: 05 de Mar. de 1995



+ Néstor Sánchez
Jerarquía: Tte 1º PAM
Fecha de Nacimiento: 17 de Mayo de 1970
Fecha de Fallecimiento: 10 de Mar. de 1998



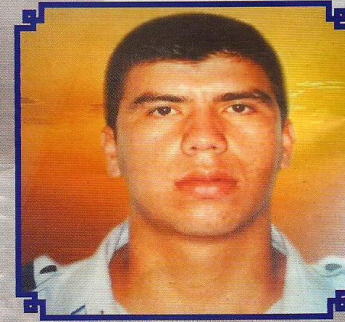
+ Jesús Céspedes
Jerarquía: Tte 1º PAM
Fecha de Nacimiento: 31 de Mayo de 1963
Fecha de Fallecimiento: 27 de Nov. de 1991



+ Mario González
Jerarquía: SOP MAM
Fecha de Nacimiento: 29 de Julio de 1957
Fecha de Fallecimiento: 10 de Mar. de 1998



+ Hugo Patiño
Jerarquía: SOP MAM
Fecha de Nacimiento: 21 de Oct. de 1967
Fecha de Fallecimiento: 03 de Mar. de 2006



+ Christian Ovelar
Jerarquía: SA MAM
Fecha de Nacimiento: 11 de Julio de 1977
Fecha de Fallecimiento: 11 de Marzo de 2006

CAZA

El termino de "CAZA" en español hace referencia a cazar y en francés "chasseur" significa literalmente cazador.

En cambio en ingles "fighter" hace referencia a la lucha (fight), aunque en ingles ese término no se hizo oficial hasta después de la primera guerra mundial. Ya que los británicos llamaron a este tipo de aviones "exploradores" (scouts) hasta principios de los años 1920. Los estadounidenses denominaron a sus cazas como

aviones de "persecución" (pursuit) hasta finales de los años 1940 (designados P- desde 1916).

En la mayoría de los lenguajes los cazas reciben nombres de significado similar. A excepción de Rusia, donde son llamados "istrebitel" que significa EXTERMINADOR.... A la chasse!!!



ORACIÓN del piloto



En la soledad de mi cabina,
Mirando mis controles e instrumentos,
Desde ahí contemplo, Señor;
La imponente naturaleza,
La inmensidad de tu Gracia,
La hermosura de tus paisajes,
Y las maravillas de tu cielo.

En ti confío Dios mío,
Des seguridad a mis manos,
Temple de acero a mis nervios,
Para poder regresar sin tropiezo,
Con los que abajo me esperan,
Y juntos poder alabarte,
Glorificando tú nombre,
Para que la fe, esperanza y amor,
Esté siempre en nosotros,
Amén.

GRUPO AEROTÁCTICO



EL GRUPO AEROTÁCTICO
Agradece a todas las firmas que hicieron posible que esta revista gane altura y aterrice en sus manos




Ventas de repuestos de aviación en general.
 Avda. Gral. Aquino c/ Tte. Rivas 350
 Cel.: (0981) 458 950 Tel/Fax.: (021) 650 081
 E-mail: caresquin@hotmail.com - Luque - Paraguay.


Partes de motores




EMPRESA DE SEGURIDAD PRIVADA
"GORILAS"
 "LA SEGURIDAD ES INDISPENSABLE"
 Ciudad de Luque - 021 647409
 Email: sergsgor@gmail.com

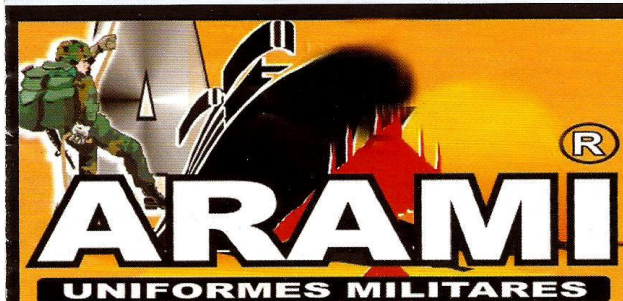


AIRVAZ
 Reparación estructural de todo tipo de aviones
 CESSNA, BEECHCRAFT, PIPER.
 Inspección estructural, cambio de (laminas, tanques, parabrisas)
 Servicios de auxilio en todo el país.
 AERT. INT. SILMO PETTIROSSI
 LUQUE - PARAGUAY
 Virgilio Vázquez (KOKI)
 I.C.: TMA 2230
 CEL.: (0971) 173 012 - (0981) 510 778
 E-MAIL: koki04@hotmail.com

Reparaciones de hélices
 Mc Cauley, Harbzell
 y Sensenich

Autopista Internacional Aeropuerto N° 598
 Cel.: 0981 482 628
 E-mail: jogbflecha@hotmail.com



ARAMI
UNIFORMES MILITARES

Avda. Nanawa c/ Ruta Gral. Aquino (Curva Romero)
 Teléfonos: (0981) 709-602 (0971) 261-431
 E-mail: aramiuniformesmilitares@hotmail.com

Seguinos en Facebook!



GRUPO AEROTÁCTICO

EL GRUPO AEROTÁCTICO

Agradece a todas las firmas que hacen posible que esta revista gane altura y aterrice en sus manos



f /JorSeb

t @JorSeb11

AEROTAX S.A.
SERVICIO AEREO GENERAL

SERVICIO AEREO GENERAL

Teléfono: 645 - 523
Celular: (0981) 121 - 446
AUTOPISTA AEROPUERTO - HANGAR DECSA
E-mail: operaciones@aerotax.com
Horario de atención
de 7:30 hasta las 18:00 hrs.
de lunes a Viernes



UNIVERSIDAD SUDAMERICANA

Un gran sueño, un gran lugar

Facultad de Ciencias de la Salud, Facultad de Ciencias Jurídicas, Facultad de Ciencias Empresariales, Facultad de Humanidades, Facultad Politécnica, Facultad de Post-Grados.

Gabriel Pellon c/ Saturio Rios – San Lorenzo - Tel: (021) 570128 – (0992) 755826
E-mail: univessudamericana@gmail.com - fb: Sudamericana San Lorenzo.

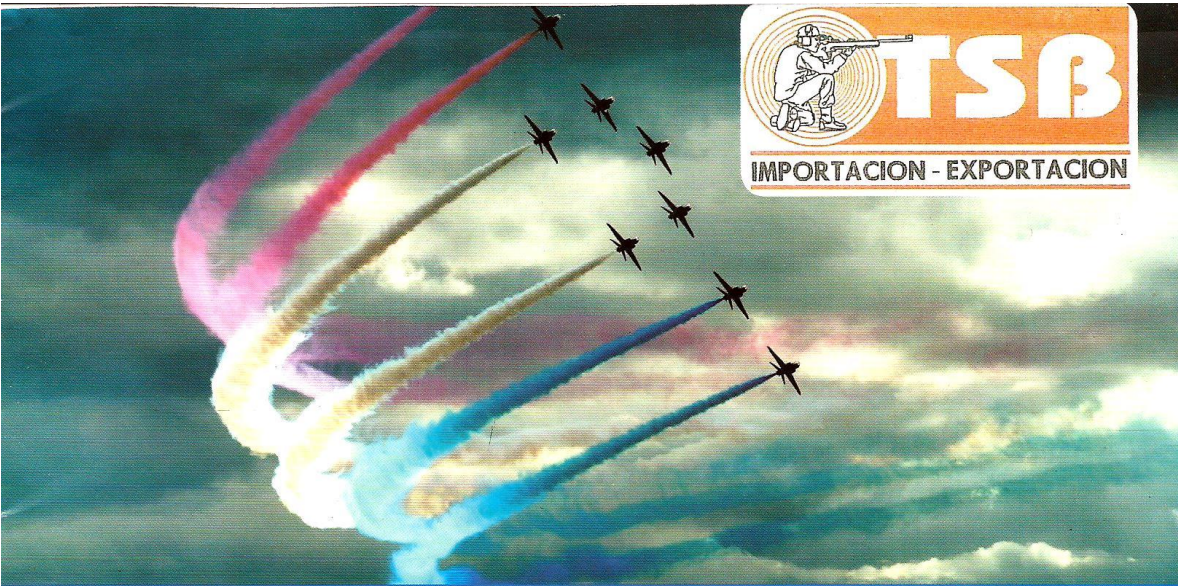


SKYWALKER PARTS

SOLUCIONES AERONÁUTICAS



San Antonio 557 av. Carlotta de Johanson - Telef: (595 21) 600 438 - E-Mail: rafey07@gmail.com

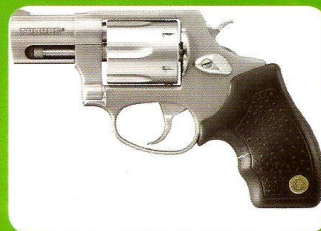


**Importación - Exportación - Repuestos de Aviones
Reparación de motores de aviones.**

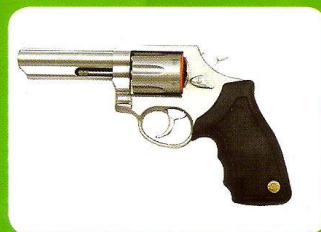
Montevideo N 258 "A" e/ Palma y Pdte. Franco.
Teléfono: (595 21) 493 434. Telefax: (595 21) 492 643.
Asunción - Paraguay - E-mail: tsbsport@hotmail.com



**Taurus
calibre 380
20 tiros**



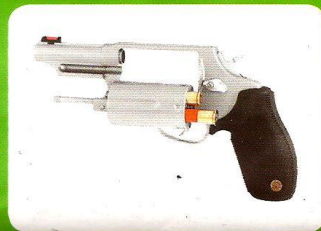
Taurus



**Taurus 38
especial**



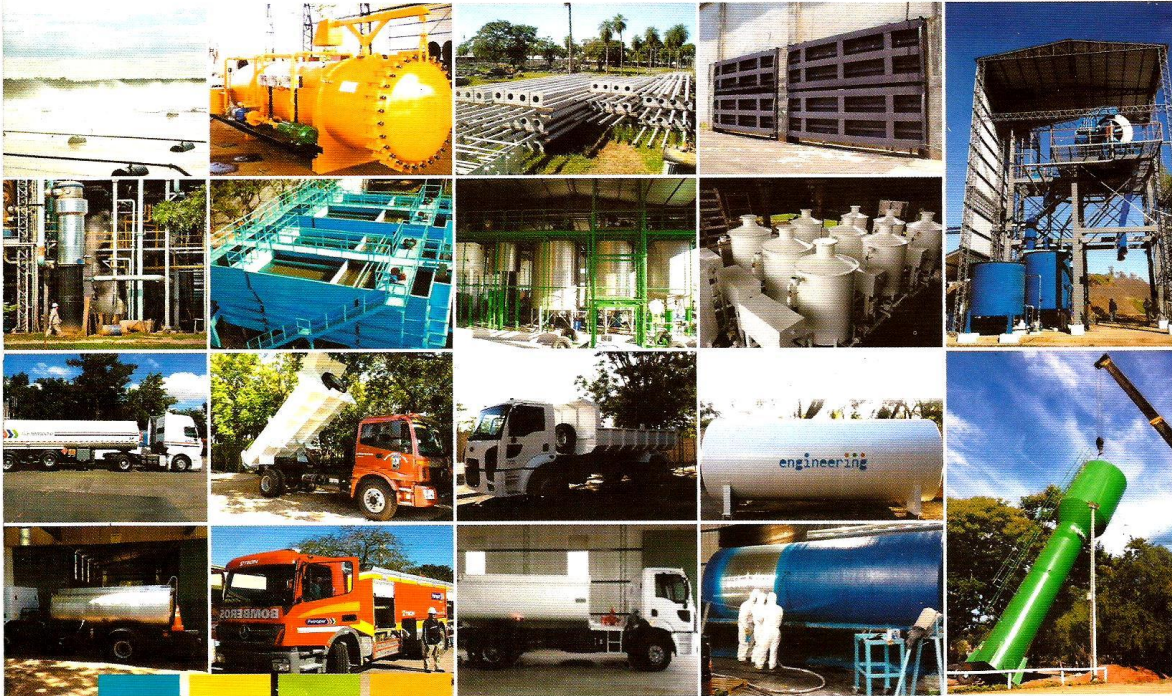
**Taurus
Revolver con
munición
para
escopeta**



Montevideo N 258 "B".
Teléfono: 442 048. Telefax: 492 643.
Asunción - Paraguay - safarisport_srl@hotmail.com

engineering

Industria metalmecánica y calderería.
 Ingeniería aplicada al manejo de aguas,
 energías eléctricas e hidráulicas.
 Construcciones civiles e industriales.
 Comercio nacional e internacional.



AGUA

ENERGÍA

CONSTRUCCIONES

COMERCIO Y SERVICIOS

- Plantas de potabilización.
- Plantas de tratamiento de efluentes.
- Sistemas de abastecimiento de aguas profundas.
- Obras hidráulicas.
- Fabricación de componentes.

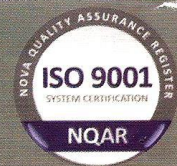
- Eléctrica.
- Biomasa.
- Térmica.
- Eólica.
- Solar.

- Civiles.
- Industriales.
- Metalmecánicas.
- Hidráulicas.
- Eléctricas.

- Provisiones industriales.
- Suministros diversos.
- Comercio internacional.
- Consultorías.
- Proyectos de factibilidad.
- Montajes.
- Mecanizados.
- Mantenimientos industriales.

www.engineering.com.py

PLANTA INDUSTRIAL / OFICINAS
 Ruta Capitán Andrés Insrán Nro. 1570 c/ Lara Castro.
 Tel/ Fax: +595 21 647883 / 654336
ventas@engineering.com.py



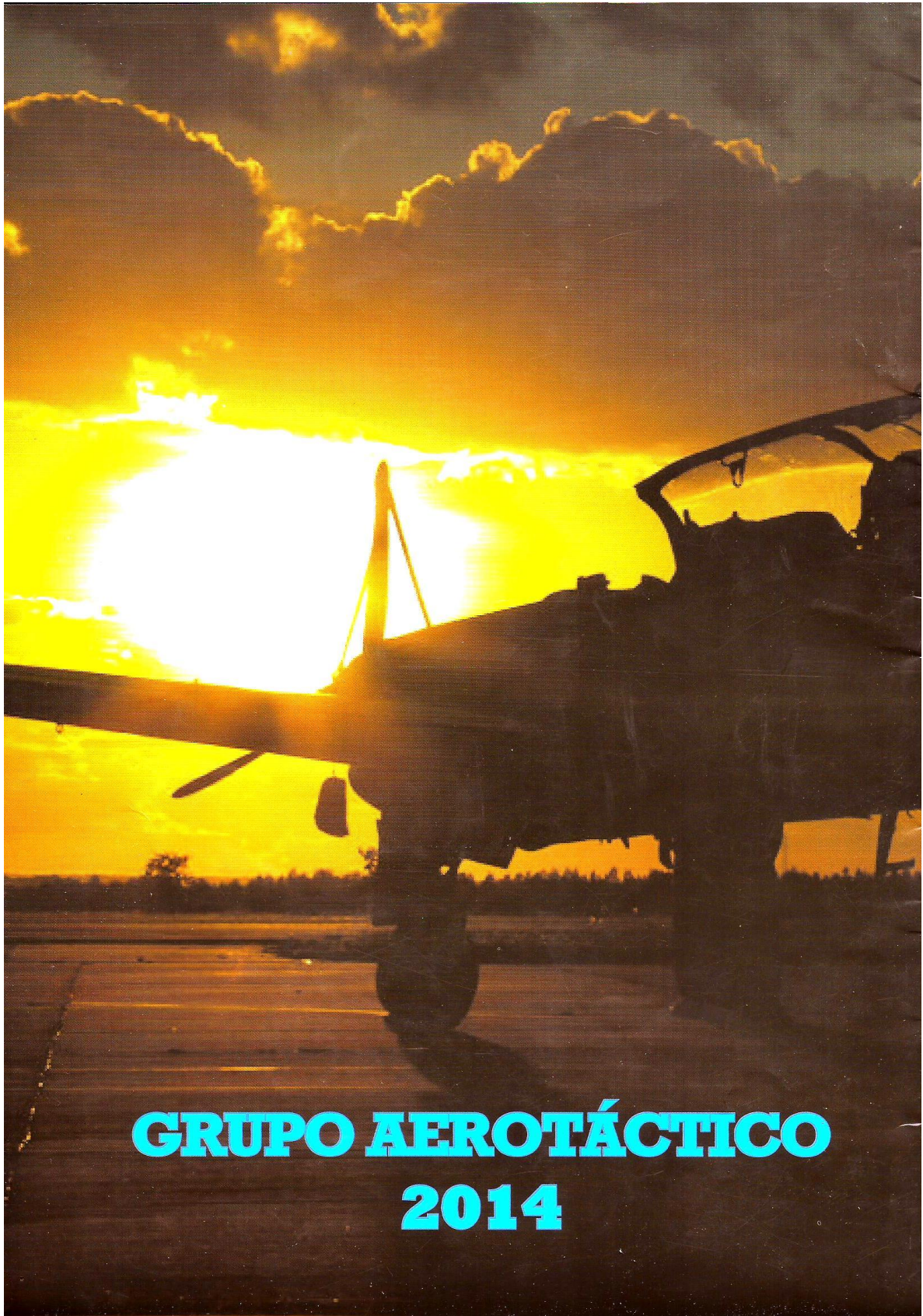


Aero Centro, desde 1955 líder en Paraguay en ventas de aeronaves ejecutivas.
Representante de Cessna en Paraguay.

Nuestra cartera de productos y servicios incluye:

- ▣ Ventas de aeronaves nuevas Cessna monomotor, jets y turbohélices.
- ▣ Ventas de aeronaves usadas de todas las marcas.
- ▣ Mantenimiento de aeronaves.
- ▣ Venta de repuestos genuinos.
- ▣ Academia de Vuelo con cursos de Pilotaje Privado e IFR.
- ▣ Hangaraje.
- ▣ Ensayos No Destructivos.

Autopista Aeropuerto Internacional N° 555. Luque, Paraguay. Telefax: (595-21) 645 380 - info@aerocentro.com.py



**GRUPO AEROTÁCTICO
2014**