

EDICIÓN - NOVIEMBRE 2018

REVISTA

# BRIGADA LOGISTICA

APOYO Y SERVICIO



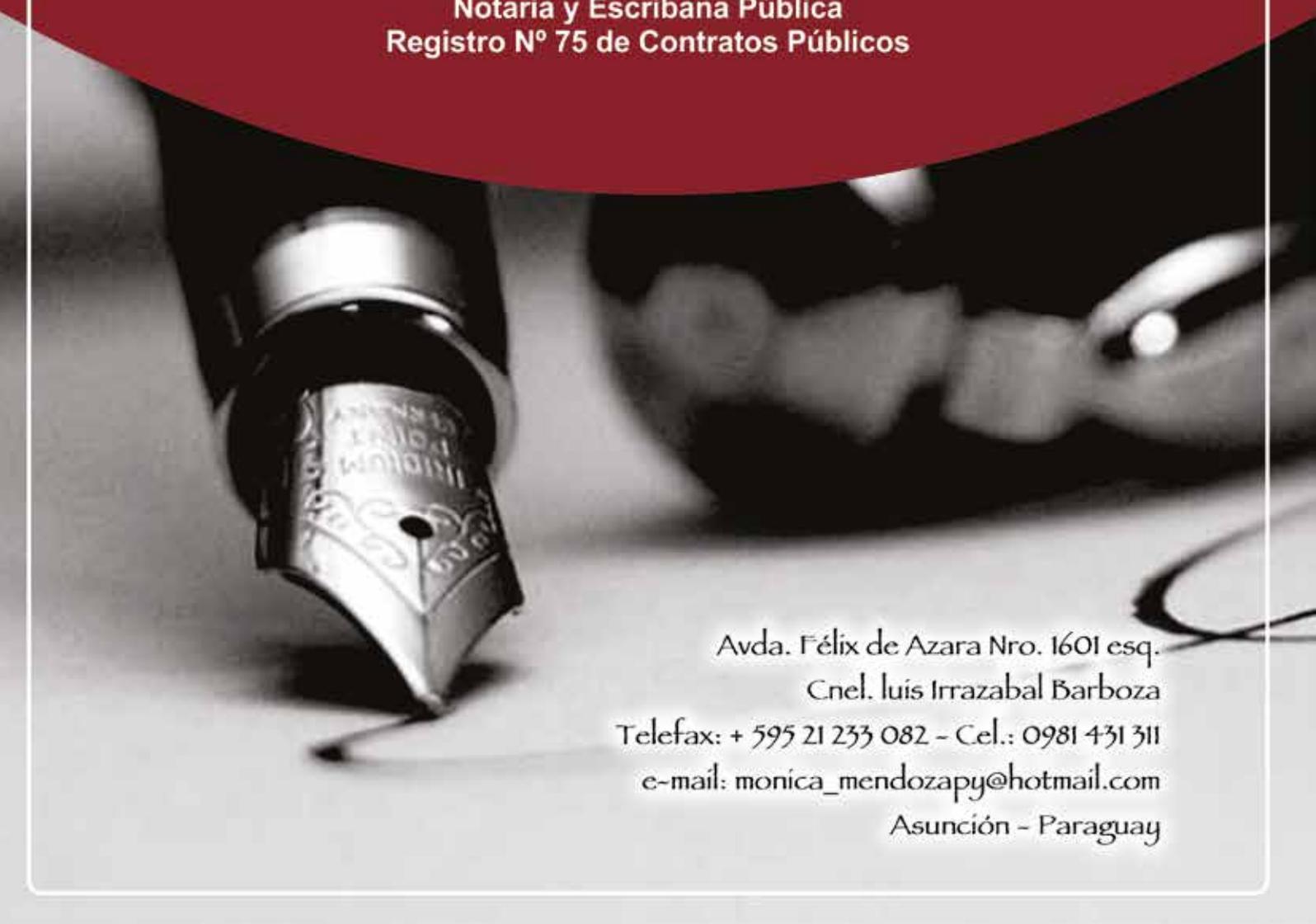


Estudio Notarial

# Mendoza

Monica Celeste Mendoza Aranda

Notaria y Escribana Pública  
Registro N° 75 de Contratos Públicos



Avda. Félix de Azara Nro. 1601 esq.

Cnel. Luis Irrazabal Barboza

Telefax: + 595 21 233 082 - Cel.: 0981 431 311

e-mail: monica\_mendozapy@hotmail.com

Asunción - Paraguay



# EDITORIAL



El arte de la guerra se sustenta sobre tres pilares fundamentales que son: la táctica, la estrategia y la logística. Gran parte de los estrategas militares y civiles opinan con cierta propiedad acerca de las dos primeras disciplinas. Pero muy pocos, aun dentro de la institución militar, conocen con suficiencia la rama administrativa que toma el nombre de logística cuando se trata de apoyar a las unidades operacionales especialmente para una Fuerza Aérea.

Es una ciencia compleja, toda vez que su campo de acción cubre las técnicas de adquisición y por lo tanto se debe dominar todo el enrevesado y desueto sistema de contratación que está vigente en la legislación. Se necesita conocer el régimen de comercio internacional como así nacional para realizar los trámites del material y equipo adquirido o algunos casos en el exterior de estas operaciones para su posterior nacionalización. Tener conocimiento también de la estructura presupuestal y manejar cuidadosamente su complicado lenguaje técnico. Luego de adquirir o confeccionar el material destinado a la defensa nacional, continúa con la responsabilidad de almacenarlo. Para ello necesita conocer a fondo los sistemas de almacenamiento de los equipos y el material, que requiere condiciones especiales de seguridad.

Siguiendo el proceso, la logística debe asumir la función de distribuir estos elementos, lo que obliga a catalogar, inventariar, programar y desarrollar todas las técnicas adecuadas al sistema para hacerlos llegar a los sitios de operación ubicados generalmente en áreas que en algunos casos hasta son de difícil acceso. Así también el equipo distribuido requiere mantenerse en óptimas condiciones de operación y es allí donde entran en juego las técnicas de mantenimiento. Para cumplir este propósito, se requiere contar con personal capacitado y disponer de una infraestructura acorde con el sofisticado equipo que emplean las unidades operacionales.

Todo eso no escapa a la observación de un lector atento a la dificultad que conlleva alimentar, vestir, curar y abastecer de pertrechos, transportes, armas y municiones a una unidad de la Fuerza Aérea, sin contar con los recursos indispensables en medio de la inexplicable a veces indiferencias de la opinión pública. La logística de una Fuerza Aérea como en este caso, no se sostiene solo; requiere de un sistema logístico eficiente que administre bien los escasos recursos y que pueda llegar con todo lo que necesita al sitio adecuado y en el momento oportuno.

Esta labor es realizada por la Brigada Logística de la Fuerza Aérea, en apoyo y transversal a todas las actividades de las unidades, organización altamente especializada y dotada como ninguna de una completa infraestructura que le permite atender, desde un botón del uniforme de un soldado hasta el manejo de un patrimonio global de toda una Fuerza Aérea como la nuestra. Dentro de esta gama de funciones, le corresponde encargarse de la alimentación, vestuario, equipo, armamento, transporte, comunicaciones, instalaciones, sanidad, mantenimiento, manejo de presupuesto, adquisiciones y, en forma general, administrar todos los recursos propios. No solo por la categoría del personal sino también por el exhaustivo trabajo que han venido realizando con profundidad, vale la pena conocer los elogiosos conceptos que han emitido sobre la pulcritud, el manejo, la orientación y el desarrollo de todos los programas que la Fuerza Aérea Paraguaya ha realizado con el presupuesto que recibe para atender cuestiones de seguridad nacional en defensa del espacio aéreo del país.

Vale la pena reflexionar que, sin duda, se trata de una organización que prestigia a la Fuerza Aérea Paraguaya y se consolida como una de las mejores grandes unidades constituidas y eficaces para bien de los propios de la Fuerza como así también de todos los paraguayos.

# STAFF

## ORGANISMO RESPONSABLE

### JEFATURA DE COMUNICACION SOCIAL Y RRPP

#### Brigada Logística

Fuerza Aérea Paraguaya

Base Aérea de Nú Guazú

Cent. Telef.: ☎ 021 672850 / 📞 +595 985 753090

Luque - Paraguay

### Comandante de la Brigada Logística

#### Cnel DEM

#### JOSÉ GREGORIO CRISTALDO GARCIA

Oficina: ☎ 021 672850 - Interno 2500

### Dirección General de Edición 2018

#### TCNEL DCEM

#### ROBERT JACKSON GWYNN ESPINOLA

Comunicación Social y RRPP de la Brigada Logística

✉: asuntoscivilesg5briglog@gmail.com

📞: +595 981 482674

### Secretaría General de Dirección

#### TTE AVC SAN MED

#### MARIELA CANDIA RAMOS

Adjunta - Jefatura de RRPP

📞: +595 981 482674

### Contenido y Artículos Digitales

#### SGTO 1º AVC

#### DAHIANA ARACELY BARRETO MIERES

Adjunta - G 1 Personal de la Brigada Logística

Oficina: ☎ 021 672850 - Interno 2501

### Coordinación de Edición

#### SGTO AYDTE AVC

#### JUAN CARLOS FERNANDEZ GONZALEZ

Transcripción y Ordenes de la Brigada Logística

Oficina: ☎ 021 672850 - Interno 2501

### Fotografías y Distribución

#### VSGTO 1º TEC

#### EMILY CRIST AUXILIADORA FLEITAS

Transcripción y Ordenes de la Brigada Logística

📞: +595 981 482674

### Adjunto de Coordinación de Edición

#### SOM AVC

#### ANDRES MORA DIARTE

Adjunto G 4 y G 5 - Brigada Logística

📞: +595 981 482674

Las expresiones e ideas del contenido y los



España N.º 673 J.M. Cueto y Mcal. Estigarribia  
Tel.: 021 577 071 | Cel.: 0981 614 540 | mail: graficasanlorenzo@gmail.com

columnistas no reflejan necesariamente  
la opinión de la revista.

La reproducción copia de los artículos y  
contenidos de esta edición son libres, siempre y  
cuando se haga mención explícita de la Revista  
"BRIGADA LOGÍSTICA" y el nombre del autor.



VUELOS PRIVADOS



# Maximizá tu tiempo para tus negocios.

Observado por Pizarro - Paraguay.com

Mcal. Estigarribia 

Filadelfia 

Vallemi 

P. J. Caballero 

Pozo Colorado 

Concepción 

Salto del Guaira

San Pedro 

# TAGUA

TRANSPORTE AEREO GUARANI

Asunción 

Ciudad del Este

Caazapa 

Pilar 

Encarnación 



[www.tagua.aero](http://www.tagua.aero)

Aviadores del Chaco 3022  
c/ Carlos Rocholl  
Asunción - Paraguay  
Más info: T. 021 633 661



# SUMARIO

REVISTA BRIGADA LOGISTICA | EDICION - AÑO 2018

Mensaje del Comandante de la Brigada Logística	<b>4</b>
Autoridades de la Fuerza Aérea Paraguaya Brigada Logística	<b>5</b>
Misión, Visión y Organización de la Brigada Logística	<b>6</b>
La Dirección del material y suministros de la aviación militar paraguaya	<b>7</b>
Principios y Valores Éticos de la Fuerza Aérea Paraguaya	<b>9</b>
Grupo Aéreo de Mantenimiento	<b>11</b>
El padre de la Victoria	<b>14</b>
Pilotos y Vuelos de pruebas; experiencia y aptitud de vuelo	<b>16</b>
Historial de los Funcionarios Públicos al Servicio de la Brigada Logística	<b>20</b>
Explosivos "El primer error es el último"	<b>23</b>
Misceláneas	<b>25</b>
Como ahorrar combustible durante un viaje	<b>26</b>
Ayudando al Medio Ambiente	<b>27</b>
SIVANT como plataforma de Inteligencia	<b>28</b>
Sección Talleres de la dirección de intendencia; responsabilidad y pulcritud	<b>31</b>
Grupo Aéreo de Abastecimiento; Prever y Proveer	<b>32</b>
En seguridad de vuelo, el factor humano no se limita solo al piloto o al tránsito aéreo	<b>34</b>





## MENSAJE DEL COMANDANTE DE LA BRIGADA LOGÍSTICA

CNEL. DEM. **José Gregorio Cristaldo García**  
Cmde. Brigada Logistica

Constituye para mí, un privilegio y un honor dirigirme a cada uno de Uds. en esta grata y solemne ceremonia en la que efectuamos la clausura del periodo de instrucción de la Brigada Logística, y con orgullo puedo mencionar que se ha marcado otro hito importante en la consolidación del prestigio de esta Gran Unidad, aunque sabemos que nuestra tarea no ha sido fácil, satisfizo las innumerables necesidades requeridas para el buen cumplimiento de la misión enmarcada, teniendo como norte la Política Institucional, establecidas por los Ejes Estratégicos donde podemos afirmar que la Logística cumple un rol importantísimo considerando que la misma es transversal a todas las actividades de la Fuerza Aérea.

Esta celebración anual, adquiere una dimensión superior y muy especial al realizar la imposición de la **Medalla de honor de la Brigada Logística** en merito a los relevantes servicios prestados, la misma representa la más alta distinción que otorga este Comando, para reconocer la trabajo de quienes con afán bregaron por el engrandecimiento de nuestra querida institución.

Con esta actividad, estamos despidiendo este año muy fructífero, en la cual nos tocó ser protagonista con la realización de numerosos trabajos y servicios con el profesionalismo, atributo que adorna al soldado del aire; y nos preparamos para recibir al año 2019, asumiendo el sincero compromiso de ir cumpliendo las tareas con ahínco, perseverancia y con mucho sentido de pertenencia de nuestra querida Fuerza Aérea. Es mi deseo que Forjemos cada vez más la unidad y los valores fundamentales que siempre han distinguido a las damas y caballeros del aire: **el honor, la lealtad, la disciplina, y el patriotismo.**

Como Comandante de la Brigada Logística considero justo y oportuno expresar mis felicitaciones a todo el personal, por el esfuerzo, y el desempeño que pusieron en la realización de sus respectivas funciones, deseo que tengan una feliz noche buena y un próspero año nuevo con salud, paz y amor, en compañía de sus respectivas familias. Que Dios nos bendiga y la Virgen María de Loreto nos cubra y proteja con su manto sagrado.



# CHAKAIR

- **CURSOS DE PILOTO AVIADOR PRIVADO VFR E IFR**
- **PILOTO COMERCIAL HABILITADOS**



AUTOPISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL 1100  
HANGAR DECSA, LUQUE – PARAGUAY



chakairllc@gmail.com



0971 723 702 / 0985 955 515  
0982 762 011 / 021 645 523



# Autoridades de la Fuerza Aérea Paraguaya y Sres. Oficiales Superiores y Subalterno, Cmdtes, Jefes y Directores de la Brigada Logística



**GRAL. DIV. AER. JUAN PABLO PAREDES GONZÁLEZ**  
Comandante Interino de la Fuerza Aérea Paraguaya



**GRAL. BRIG. AER. ARTURO JAVIER GONZÁLEZ OCAMPO**  
Jefe Interino del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Paraguaya



**CNEL DEM JOSÉ GREGORIO CRISTALDO GARCIA**  
Comandante de la Brigada Logística



**CNEL DCEM JUAN CARLOS CHAPARRO AYALA**  
Director de la Dirección del Servicio de Sanidad / G-2



**CNEL DCEM GERARDO RAMON ARMOA CHAPARRO**  
Jefe de Estado Mayor de la Brigada Logística



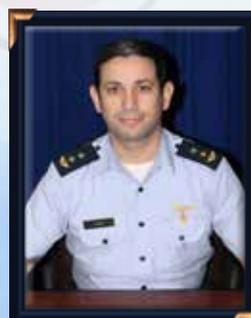
**CNEL DCEM ENRIQUE RAMON WAGEMBACH VILLASBOA**  
Director de la Dirección del Servicio de Transporte Terrestre



**CNEL DCEM NELSON ROLANDO APURIL ORTELLADO**  
Director de la Dirección del Servicio de Intendencia



**TCNEL DCEM LORENZO OSMAR CANDIA ALVARENGA**  
Comandante del Grupo Aéreo de Mantenimiento



**TCNEL DCEM ROBERT JACKSON GWYNN ESPINOLA**  
Comandante del Cuartel General de la Brigada Logística / DISERMPAER



**CAP AVL MAXIMILIANO WILFRIDO ESQUIVEL TELLEZ**  
Director de la Dirección Administrativa y Finanzas de la BRIGLOG.



Medallas de Honor  
de la BRIGLOG



Dirección del Servicio de  
Reclutamiento y Movilización



Dirección del Servicio  
de Intendencia



Dirección del Servicio  
de Transporte Terrestre

## Reseña

El Comando de la Brigada Logística, creado por Ley N° 216/93 tiene por finalidad planear, organizar y conducir actividades de Apoyo Operacional y de Servicio, así como dirigir y orientar el desarrollo de los medios, técnicas procedimientos logísticos, a fin de contribuir a la ejecución de las operaciones de las GGUU y otras áreas administrativas de la Fuerza Aérea.

## MISIÓN

Planear, organizar y conducir actividades de Unidades de Apoyo Operacional y de Servicio, así como dirigir y orientar el desarrollo de los medios, a fin de contribuir a la ejecución de las operaciones de las GGUU y otras áreas administrativas de la Fuerza Aérea.

## VISIÓN

Ser una Unidad Asesora de primer nivel, altamente eficiente con recursos humanos reconocidos por su capacidad, honradez, vocación de servicio y que garantice a la Fuerza las acciones que permitan orientar la búsqueda de una asesoría y gestión eficaz y transparente".



Grupo Aéreo de  
Abastecimiento



Dirección del Servicio  
de Sanidad



Grupo Aéreo de  
Mantenimiento



Grupo de Material  
Bélico

## ORGANIGRAMA DE LA BRIGADA LOGISTICA





## LA DIRECCION DEL MATERIAL Y SUMINISTROS DE LA AVIACION MILITAR PARAGUAYA

Lic. Antonio Luis Sapienza Fracchia  
Historiador Aeronáutico



La Dirección del Material y Suministros de la entonces Aviación Militar Paraguaya es el antecedente más lejano de la actual Brigada Logística de la Fuerza Aérea Paraguaya. Dicha dirección fue creada en 1926 cuando la Misión Militar Francesa se hizo cargo de la Escuela de Aviación Militar

Desde sus inicios, hace ya 92 años, la Dirección del Material y Suministros se hizo cargo de proveer a la Aviación Militar de todos los insumos y servicios necesarios para su buen funcionamiento y desempeño. Dicha dirección englobaba los servicios de mantenimiento no solo de las aeronaves sino del parque automotor y las instalaciones que en aquel entonces estaban concentradas en la Base Aérea de Ñu-Guazú. Además, casi inmediatamente se habilitaron servicios médicos y odontológicos para todo el personal que prestaba servicios en la mencionada base, así como también de una serie de almacenes generales que proveían alimentos para oficiales, suboficiales, cadetes y tropa, a la par de repuestos, combustibles y lubricantes para el servicio de mantenimiento de las aeronaves y vehículos asignados a la Escuela de Aviación Militar.

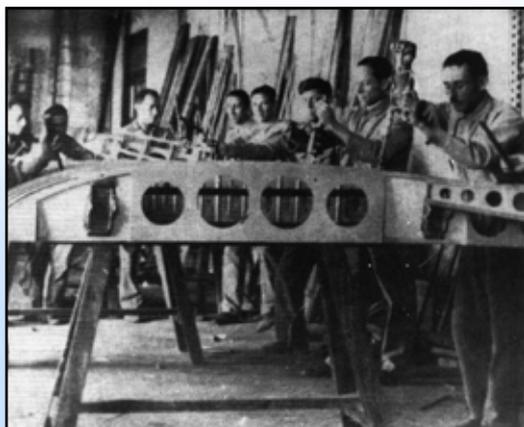
Durante los años de la Guerra del Chaco, el servicio logístico de la Dirección del Material y Suministros fue clave para la efectiva operatividad de nuestra Aviación en Campaña. En la Base Aérea de Isla Poi primeramente, la Aviación Militar habilitó un servicio de mantenimiento bajo la jefatura del entonces Tte.2do. MAM Agustín Pasmor, quien con mucha paciencia organizó su parque de repuestos para las aeronaves, así como también de los insumos necesarios, combustibles y lubricantes. También disponían de

almacenes de material bélico, tanto municiones para las ametralladoras Madsen de los cazas y bombarderos, así como también las bombas “piñas” que eran fabricadas por los arsenales de Guerra y Marina. Similares servicios fueron habilitados en otras bases aéreas a medida que el Ejército Paraguayo iba reconquistando el Chaco, en Camacho (actual ciudad de Mca. Estigarribia), Picuiba (actual Nueva Asunción), Yrendagué e Ybimirante (en actual territorio boliviano). Solo con este gran esfuerzo fue posible tener aeronaves disponibles durante todo el conflicto contra Bolivia, hasta el último día de la guerra.

En la inmediata posguerra y con la adquisición de nuevas aeronaves italianas para la dotación del Arma Aérea Paraguaya, varios oficiales técnicos fueron becados a Italia para cursos de perfeccionamiento. También las instalaciones de mantenimiento y los almacenes fueron ampliados en la Base Aérea de ÑU-Guazú con la construcción de más hangares.

La organización del servicio logístico prácticamente siguió igual por décadas, siendo sucesivamente ampliada a medida que tanto la dotación del personal y de aeronaves crecía dentro de la Aviación Militar.

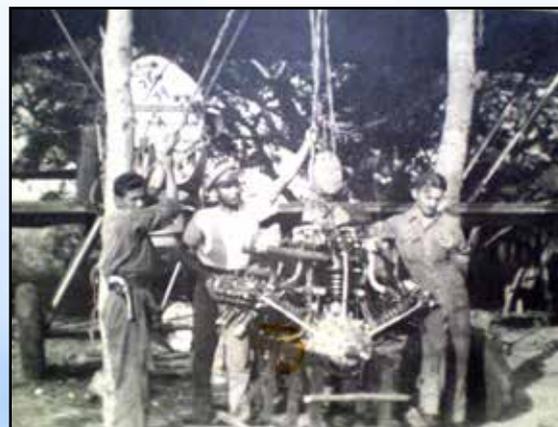
Con el correr del tiempo, se fueron habilitando una serie de direcciones de servicio, especialmente a partir de fines de los años 70 y principios de los 80, como las de Mantenimiento, Intendencia, Sanidad, Transporte Terrestre, Material Bélico y Abastecimiento, como Unidades de Apoyo de Combate. Fue recién a partir de la Orden General Nro. 76 del 13 de Julio de 1989 que dichas Direc-



Sección carpintería de aviones.



Hangar de mantenimiento en Nu-Guazu en 1933.



Tte. Agustín Pasmor y ayudantes bajando motor de Potez 1.





Mecánicos de aviación trabajando.



Personal de mantenimiento con un Douglas C-47 de TAM.

ciones de Servicio fueron oficialmente incorporadas dentro de la organización de la nueva Fuerza Aerea Paraguaya (FAP).

La Ley Nro. 74/91 de la Organización General de las Fuerzas Armadas del 20 de Noviembre de 1991, creó oficialmente la Brigada Logística, que se organizó de la siguiente manera:

- Un Cuartel General
- Unidades de Apoyo Operacional, con las siguientes Sub Unidades: Grupo Aéreo de Mantenimiento (GAM), Grupo Aéreo de Abastecimiento (GAAB), Grupo de Material Bélico (GMB) y Grupo de Infraestructura e Ingeniería.
- Unidades de Servicios Generales, con las siguientes Sub Unidades: Dirección del Servicio de Intendencia, Dirección del Servicio de Sanidad, y Dirección del Servicio de Transporte Terrestre.

La mencionada ley fue luego derogada y substituida por la Ley 216/93.

Así como hace 92 años, es la tarea suprema de la Brigada Logística el sostenimiento operativo de la gloriosa FUERZA AEREA PARAGUAYA.



Instalaciones de Mantenimiento en Isla Poi 1933.



Personal de mantenimiento con un Caproni AP-1 en 1940.

NUEVO



Cápsulas blandas

# Kitadoi Rapid

IBUPROFENO 400 / 600 mg



## Principios y Valores Éticos de la Fuerza Aerea Paraguaya

CNEL. DCEM. Juan Carlos Chaparro Ayala

**A** fin de contribuir en la fundamental labor de velar por seguridad del estado paraguayo, debemos trabajar incansablemente día a día, cada uno en nuestras labores, al engrandecimiento de las FFAA. y la fuerza aérea paraguaya, específicamente hablare sobre las perdidas de los valores que hace bastante tiempo estamos viviendo. Es un tema de gran importancia ya que hacemos referencias a conceptos, que seguro estoy serán del interés del lector, y debemos fomentar los valores en nuestra vida militar y en la sociedad. Nuestro propósito en el tema PRINCIPIOS Y VALORES ÉTICOS DE LA FUERZA AEREA PARAGUAYA, es que al leerlo podamos recordar, poner en practica, ya que una gran mayoría ignora o se desentiende, y finalmente de ello depende en gran parte nuestra existencia en la FAP. Otro propósito, es que se pueda tomar conciencia e incluir estos valores en todas y cada una de las instituciones del país. Hoy más que nunca nuestra sociedad reclama a sus instituciones, una administración limpia, transparente, en valores como ejes transversales dentro de los planes de estudio, ante estas exigencias se deben asumir de forma obligatoria y con sentido de responsabilidad principalmente para los jóvenes, niños, en las escuelas y universidades como rectoras del saber y del conocimiento, como fin divulgar valores morales, mismos que no deben quedar solo enmarcados puramente en conceptos, sino que se lleven a la praxis trasladándolos a la acción inmediata.

### PRINCIPIOS Y VALORES ÉTICOS PRINCIPIOS ÉTICOS QUE SON?

son las normas morales que actúan sobre el fuero interno y los criterios de conductas de las personas sobre la forma correcta de relacionarse con los otros y son:

1. Acatamiento integral de la Constitución Nacional y las Leyes: Nos corresponde defenderlas, preservarlas, hacerlas respetar y cumplir estrictamente con sus preceptos.
2. La total convicción por el respeto a la persona: profunda consideración por las personas; tanto al interior como al exterior de la institución, ninguna conducta del Personal de las FFAA atentará contra la calidad, dignidad y autoestima.
3. La búsqueda de cooperación e integración interinstitucional: Optimizar y complementar los servicios, la información, las mejores prácticas, articular esfuerzos para garantizar efectividad y oportunidad en los resultados.
4. La transparencia y efectividad en todos sus actos: El profesionalismo, honestidad y dedicación en misiones y tareas asignadas, permite elevar el desempeño obtener resultados efectivos; liderar aplicación de conceptos gerenciales y de comandos modernos, con el propósito de ganar la guerra y facilitar la superación de la amenaza.
5. El interés general prevalece sobre el particular. Los bienes y recursos públicos están destinados exclusivamente al bien común: las mismas pertenecen al pueblo Paraguayo, de quien proviene el mandato soberano, debemos administrarlos correctamente.

### VALORES ÉTICOS: QUE SON?

Son formas de ser y actuar que consideramos altamente deseables como atributos o cualidades nuestras y de los demás, por cuanto posibilitan la construcción de una convivencia gratificante en el marco de la dignidad humana son:

1. Transparencia: Hacer públicas las actuaciones y estar abiertos a la observación de terceros. Suministrar información amplia y suficiente sobre la marcha de los procesos de la gestión institucional y rendimos cuentas a los Órganos Superiores de Control sobre nuestra ejecución presupuestaria.
2. Lealtad: plena manifestación de fidelidad hacia la verdad, proyectada a uno mismo, la familia, la Institución y a la patria.
3. Responsabilidad: Asumir y aceptar las consecuencias de nuestros actos libres y conscientes. Cumplir las normas establecidas para realizar nuestras tareas y funciones, reconociendo y haciéndonos cargo de las consecuencias de nuestras acciones, errores u omisiones.
4. Honestidad: Actuar con rectitud, sinceridad, transparencia y legalidad.
5. Valor: Actuamos con coraje, arrojo, intrepidez y prudencia en cada situación que sea necesaria para defender el bienestar de la Nación.
6. Imparcialidad: Actuar sin favoritismos ni discriminaciones. Tomamos decisiones basados en hechos y argumentos verificables, sin dar tratamiento especial de ninguna índole.
7. Coherencia: Convertir nuestros enunciados en actuaciones. Actuar de manera congruente con lo que decimos, cumplimos nuestros compromisos.
8. Justicia: Damos a cada quien lo que corresponde, por sus méritos y actos.
9. Compromiso: Conocemos y cumplimos con empeño, profesionalismo y sentido de pertenencia los deberes y obligaciones. Somos partícipes de la misión, visión y de los proyectos institucionales de la FFAA de la Nación, de manera que en el desempeño de todas las actividades este orientado al logro de sus objetivos con eficiencia y responsabilidad.
10. Honor: Virtud que caracteriza a la persona y que la hace consistente con la esencia de su ser y de los principios que ha prometido defender, respetar y acatar.





11. Respeto: Tratar a los demás con deferencia y consideración, y reconocer su dignidad, creencias, tradiciones, costumbres y derechos.
12. Servicio: Satisfacer necesidades públicas con calidad y honradez. Realizar nuestras labores con corrección y cortesía, teniendo en cuenta que los bienes y recursos públicos están destinados al bien común.
13. Disciplina: Cumplir las normas establecidas y reconocer la autoridad.
14. Participación: Interrelacionarse con otros para llevar a cabo actividades conjuntas. Promovemos la vinculación activa de la ciudadanía en el control social de las entidades Estatales y de nuestra propia gestión.

15. Solidaridad: Adhesión y apoyo a las causas del bienestar general. Apoyar y colaborar con la gestión de las FFAA de la Nación, a fin de salvaguardar los recursos del Estado en beneficio del bien común. Promover el trabajo en equipo y apoyar a nuestros compañeros en su realización personal y profesional.

Sólo me resta exhortar a los amables lectores, que este humilde aporte contribuya, al esfuerzo que llevamos todos hacia una fuerza aérea vigorosa llena valores convencida de su labor, con personas comprometidas con la institución,

**“La disciplina es el ingrediente más importante del éxito”**

*Truman Capote*



- Depósito Aduanero Público de Administración Privada
- El nuevo concepto en el cuidado de la carga aérea y terrestre



## GRUPO AEREO DE MANTENIMIENTO. PROTAGONISTA DE LA LOGISTICA EN LA FUERZA AEREA PARAGUAYA

TCNEL DCEM **Lorenzo Osmar Candia Alvarenga**  
Comandante del Grupo Aéreo de Mantenimiento



**E**l Grupo Aéreo de Mantenimiento (GAM), Unidad Técnica subordinada a la Brigada Logística, según la Doctrina y como una de las funciones de la Logística Aeroespacial, en el presente año, ha cumplido y sigue cumpliendo con la noble e importante tarea de mantener en vuelo las aeronaves de la Fuerza Aérea Paraguaya (FAP), en apoyo a la disponibilidad de la I Brigada Aérea (IBA), para que las mismas puedan operar en forma segura en el cumplimiento de sus diversas misiones.

En ese contexto, se realizaron varios servicios que marcaron el rumbo de la operación de las aeronaves en las Unidades de Vuelo de la IBA, destacándose inspecciones programadas de importancia en cuanto a horas completadas y de cumplimiento calendario, así como el surgimiento de discrepancias y fallas más complejas en las aeronaves y sus componentes, debido a los años de operación en la FAP, y en vista a la no previsión de stocks específicos relacionados a esas fallas; el personal técnico del GAM, con los recursos disponibles se vio obligado a realizar profundas pesquisas correspondientes a cada caso, explotando los conocimientos, la experiencia, la voluntad de trabajo y la constancia, virtudes innatas del técnico de aeronaves del GAM, que consecuentemente dichas fallas se fueron solucionando y dejando nuevamente las aeronaves operativas y entregadas a las Unidades Operadoras con las recomendaciones técnicas de rigor para cada situación presentada.

cumplir misiones de vuelo normal en diversas fases, coincidentemente con sus 50 años de operación en la FAP, y la misma actualmente se encuentra en proceso de evaluación y proyección para una revitalización general a cargo de una Empresa Certificada de Canadá.

También destacamos la inminente entrega en condiciones operativas al Grupo de Transporte Aéreo (GTA), de la aeronave CASA 212 Matricula 2033 posterior al cumplimiento de una inspección mayor, que tardó más de lo previsto debido a limitaciones presupuestarias y logísticas del momento, pero gracias a la coordinación y previsión de la Unidad Operadora con el GAM, previo análisis técnico de factibilidad, se decidió disponibilizar dicha aeronave, una vez que el CASA 212 Matricula 2031 haya completado las horas para una inspección mayor similar, destinando todo lo reutilizable y material disponible para el CASA 2033, realizándose una racionalización y optimización entre estas dos aeronaves, priorizando la disponibilidad de una de ellas, encuadrándose dentro de uno de los ejes estratégicos de la FAP.



Entre los servicios resaltantes ejecutados por el GAM, se encuentra la disponibilidad de la aeronave DHC-6 TWINN OTTER Matricula 2036, que después de tres años de estar inoperativa por fallas específicas y vencimiento calendario de componentes, volvió a

También se destaca la próxima entrega al Grupo Aéreo de Instrucción (GAI), de la aeronave T-35 Pillán Matricula 0109, sometida a cambio de motor, con la finalidad de potenciar la flota de aeronaves T-35 Pillán, y que pueda ser una herramienta más para la formación de los Pilotos Aviadores Militares de la FAP, complementando el apoyo con el envío mensual a la Base Aérea de Concepción (BACO) de una Unidad Celular de Mantenimiento (UCM), compuesta de personal técnico de diferentes especialidades.





novación, ya sea en las aeronaves, equipos u otros sistemas que se han convertido en herramientas necesarias para la proyección de la organización a ser una Unidad de primer nivel, hablando en el ámbito militar.



Debo resaltar también la incansable labor de las Secciones de Apoyo del GAM (Pintura, Tornería y Soldadura), que ejecutaron diversas tareas en beneficio y según requerimiento de diferentes Unidades de la FAP.

El área del conocimiento científico y tecnológico, también se constituye en objetivos de las organizaciones de carácter técnico, siendo un factor indispensable para promover la ciencia e in-

En ese sentido, la Dirección de Investigación y Enseñanza Técnica (DITET), Sub-Unidad del GAM, en el presente año continuo llevando adelante el Proyecto de Aeronave No Tripulada (UAV) TAGUATO-i, conjuntamente con la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Asunción (FIUNA), que con un bajo presupuesto y con herramientas empíricas, o adaptadas para su uso, se siguen



**ALARMAS**



**SIS** (Soluciones Integrales de Seguridad)



**LOGÍSTICA DE VALORES Y GESTIÓN DE EFECTIVO**

**PROSEGUR**  
Seguridad de confianza

**40**  
*Aniversario*

**40 AÑOS DE INNOVACIÓN Y GESTIÓN RESPONSABLE PARA TU SEGURIDAD.**

[www.prosegur.com.py](http://www.prosegur.com.py)



realizando los ajustes y modificaciones hasta llegar al preciado objetivo de realizar su primer vuelo, y demostrar la capacidad del personal técnico de ambas instituciones, justificando plenamente la inversión que se haría en estos medios para el cumplimiento de diversas misiones, sin arriesgar a tripulaciones ni otros medios.

Y no podemos dejar de mencionar el desarrollo de la Enseñanza Técnica en el año a cargo de la DITET, que afecta a todo el personal técnico de la Unidad, a los Aspirantes de la Escuela de Formación de Sub-Oficiales de la Fuerza Aérea (EFSOFAER) de la especialidad de Mantenimiento de Aeronaves, así como a los alumnos de la Carrera de Ingeniería Aeronáutica de la FIUNA en cuanto a pasantías, y principalmente el inicio y culminación satisfactoria del Curso de Capacitación en Mantenimiento y Reparación de Aeronaves (CMRA), con participación del personal técnico de las diferentes Unidades de la FAP, así como de personal civil del ámbito aeronáutico, conjuntamente realizado con el Instituto

Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) en aspectos específicos, cuya entrega de certificados fue el 12 de Octubre pasado, 18º aniversario de creación del SEMAER.

Finalmente, con todo lo relatado en cuanto a los frentes de trabajo cumplidos hasta la fecha, en donde ninguna fue más importante que otra, ya que el personal técnico pone el ímpetu, la voluntad y el esfuerzo a todos los servicios, pero si se da importancia a aquellos medios que una vez disponibles, potenciaran la flota de la FAP en el cumplimiento de sus delicadas misiones, por supuesto se anhela la adquisición de nuevas aeronaves proyectadas por la superioridad, incluidos nuevas herramientas y equipos especiales: mientras tanto el GAM, con sus medios disponibles seguirá cumpliendo su misión con “TRABAJO Y DISCIPLINA”, siendo un protagonista fundamental de la Logística Aeronáutica de la FAP.



Escuela de Vuelo de Avión y Helicóptero - Taxi Aéreo

# HELI TACTICA

**MOVIL AEREO DONDE QUIERAS**



spidertracks



Representante de:



Miembro de:





CNEL. DCEM. Gerardo Ramón Armoa  
Chaparro  
JEM Brigada Logística

## "EL PADRE DE LA VICTORIA"

La Logística es la Técnica militar que se ocupa de la obtención y provisión de medios necesarios, planea y controla el eficiente flujo de bienes y servicios desde su origen al punto de consumo con el propósito de satisfacer las necesidades del combatiente.

La palabra logística etimológicamente proviene del término "logistikos", término usado en el siglo VII antes de Cristo, que significa "diestro en el cálculo" o "saber calcular".

La logística militar es parte de la ciencia y arte de la guerra, y como ella, ha sido parte de la historia de la humanidad y se remonta a la historia de la guerra misma, es decir, a

la historia del hombre, quien en su afán de sobrevivir, de acrecentar su bienestar y su poder, se encontró con la necesidad de luchar no sólo con la naturaleza, por su supervivencia, sino también con sus semejantes para obtener algo más como territorio, poder y riquezas. Desde los albores de la humanidad, las organizaciones sociales dieron un lugar de preponderante importancia a los guerreros, cuya misión históricamente ha sido la de defender el asentamiento de su pueblo contra las agresiones externas y mantener la seguridad.



Reabastecimiento aéreo.



La Ración caliente levanta la moral del Combatiente.



Reabastecimiento terrestre.



Asistencia a tareas de salvamento.



Provision de Armamento Aereo.



# Arquín

- calzados deportivos
- botines de futbol profesional
- botines para futbol 5
- botas de seguridad
- botas borsegui
- calidad de exportación

telefax: (0533) 232 222

e-mail: [arquinsrl@gmail.com](mailto:arquinsrl@gmail.com)

Ruta 1 - km 48 1/2 - Yaguaron - Paraguay



Acción cívica, atención médica.



Acción cívica, atención médica.



Suministro de lecciones de tiro.



Suministro de lecciones de tiro con pistola.



Suministro de lecciones de tiro con pistola.



Instalación de tiendas de campaña.

El Barón de Jomini, general suizo al servicio de Napoleón, decía que «los ejércitos caminan sobre sus estómagos» esta afirmación se convirtió en un principio esencial de la logística y también principio del Comandante que busca el bienestar de sus tropas para obtener de ellas la mejor disposición para el combate. Asimismo podemos recordar un adagio popular que dice: «Mejor un soldado bien alimentado, que dos a medio comer».

En ese contexto la historia nos enseña que No por azar del destino el mismo Napoleón perdió su campaña de Rusia, donde a pesar de contar con suficientes recursos para el aprovisionamiento de sus tropas, no tuvo los suficientes medios logísticos para hacérselos llegar.

Caso contrario ocurrió durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los aliados requerían del apoyo de Estados Unidos para vencer el avance de las tropas hitlerianas. Entonces se desarrolló una de las más intensas Operaciones de Apoyo Logístico: el apoyo a Rusia para su entrada en la guerra. To-

neladas de provisiones, armas y aviones fueron enviadas a ese país para hacer posible su participación en el conflicto. Los efectos positivos los registra la historia.

En resumen, la logística militar es parte integral de la guerra, ha sido parte integral de la historia de la humanidad, y fue desarrollada por las Fuerzas Militares para atender las necesidades del Ejército, la Armada o la Fuerza Aérea en las campañas y operaciones en tiempos de paz o de guerra, dentro de las limitaciones o desafíos que imponen el enemigo, las condiciones atmosféricas o geográficas del campo de batalla, superándolas, adaptando la tecnología, haciendo más eficientes los recursos y exigiendo al máximo la capacidad de los conductores de las operaciones logísticas para el cumplimiento de la misión. Por todo lo mencionado podemos afirmar que...

“LA LOGISTICA ES EL PADRE DE LA VICTORIA”



**SUPERMERCADO  
GRAN AVENIDA S.A.C.I.**

La esquina de los precios bajos

**Teléfono: 0331 240 498**

**E-mail: [super.avenida@hotmail.com](mailto:super.avenida@hotmail.com)**

**Avda. Agustín Fernando de Pinedo y Brasil  
Concepción / Paraguay**



TCNEL DCEM **Robert Jackson Gwynn E.**  
G-4 Brigada Logística

## PILOTOS Y VUELOS DE PRUEBAS EXPERIENCIA Y APTITUD DE VUELO

Un piloto de pruebas es un aviador que pilotea aeronaves nuevas o modificadas, con el propósito de realizar maniobras específicas, permitiendo que se puedan medir los resultados y que el diseño sea evaluado.

Un piloto de pruebas es tan solo la punta del iceberg. Detrás de él hay un equipo de muchos hombres. Estas personas son las responsables de los diseños, la producción y el ensamblaje del avión y de toda la preparación previa. Se trata de muchísimo trabajo y al frente de todo ello está el "Piloto de Pruebas". Por eso su honestidad y responsabilidad ante el equipo es crítica.

Los pilotos de pruebas pueden operar para organizaciones militares o privadas, en su mayoría compañías aeroespaciales. Probar una aeronave militar, en particular, está considerado como el más difícil y peligroso vuelo llevado a cabo en tiempos de paz.



Cada vez que despegas una aeronave en prueba, decenas de personas te esperan para analizar toda la información relativa al vuelo. Cada aparato tiene decenas de cables, sensores, ordenadores y otros dispositivos.

Toda la información se recoge, se analiza y cada vez que se renueva, es como si te sentaras en un nuevo avión.

En los años 1950, solía morir un piloto de pruebas por semana, pero los riesgos se han reducido muchísimo con el paso de los años, gracias a la maduración de la tecnología aeronáutica, con mejores pruebas en tierra, simulaciones del rendimiento de las aeronaves, y, últimamente, con el uso de vehículos aéreos no tripulados para probar características de aeronaves experimentales.

Podemos decir con orgullo sobre los resultados que arrojaron los trabajos técnicos realizados en principio y que fueron muy positivos en el primer prototipo y ya con la reingeniería y modernización de cabina tipo "Glass Cockpit" montado en la AERONAVE T-35 PILLÁN MATRICULA 0108 y con la puesta en función de los nuevos equipamientos electrónicos realizados en vuelos de prueba con un total de 50 horas o misiones cumplidas, recordando así con el PRIMER VUELO DE PRUEBA; que fue llevada a cabo el día LUNES, 29 DE JUNIO DE 2015 por pilotos de vastas experiencias en la formación e instrucción de vuelo y en algunos casos con acompañamiento de técnicos inspectores especialistas en aviónica e instrumentos, hasta completar un 50% del total programado para los vuelos de prueba y que una vez probados la efectividad tecnológica de los instrumentos nuevos en vuelo; se prosiguió a dar continuidad a las pruebas y hacer entrega de esa aeronave prototipo a la unidad operadora para la prosecución y término de los otros 50% de resto u horas de vuelos a fin de familiarizar, adiestrar y entrenar a los propios Pilotos Instructores del Grupo Aéreo de Instrucción y con el objetivo de disponibilizar operativamente esa aeronave en un 100% de efectividad y confiabilidad para finalmente utilizar ese el T-35 0108 en la formación de los

**CESSNA CARAVAN**

- Carrera de despegue: 2,655 ft (826 m)
- Carga Útil: 3,305 lb (1,499 Kg)
- Máximo Alcance: 1,070 nm (1,962 Km)
- Velocidad Máxima de crucero: 186 kts (344 Km/h)
- Número de Pasajeros: Hasta 12 PASAJEROS

**Financiamiento**  
hasta **10** años

**AERO**  
centro  
*Pasión por volar  
con seguridad*

Autopista Aeropuerto  
Internacional N°555  
Luque, Paraguay

www.aerocentro.com.py  
email: info@aerocentro.com.py  
Telefax: +595 (21) 645 380



futuros Pilotos Aviadores Militares de la Fuerza Aérea Paraguaya. A la fecha se continúan realizando los trabajos de reingeniería y modernización en los T-35 Pillán del Grupo Aéreo de Instrucción. Despegar a bordo de un avión en pruebas no es solo un placer sino que también es una gran responsabilidad. Si se pierde el único modelo que tiene una unidad operacional de vuelo, que cuesta miles de dólares, es una gran tragedia para la institución, por no hablar del piloto.

“Los aviones modernos cuentan con sensores y una falsa alarma, siempre que sea posible... Tienes entre tres y cinco segundos para comprender la situación y tomar una decisión; si no es así, será demasiado tarde y el avión puede quedar indisponible e inutilizado en 15 - 20 segundos”.

A pesar de todo, pilotar aeronaves en situación de pruebas, sigue siendo más peligroso que la mayoría de los demás tipos de vuelo.

FECHA	AVION/MATRICULA	HORA	DESTINO / AREA
25-01-18	T-35 Pillán Matricula 0112	00:10 hs	Local (Prueba)
29-01-18	T-35 Pillán Matricula 0112	00:35hs	Local(Mantenimiento)
30-01-18	T-35 Pillán Matricula 0112	01:25 hs	Local(Mantenimiento)
31-01-18	T-35 Pillán Matricula 0112	00:45 hs	Local (Prueba)
21-02-18	T-35 Pillán Matricula 0106	00:50 hs	Local (Prueba)
07-03-18	T-35 Pillán Matricula 0108	01:30 hs	Local (Prueba)
09-03-18	T-35 Pillán Matricula 0108	00:35 hs	Local (Prueba)
12-03-18	T-35 Pillán Matricula 0108	00:30 hs	Local (Prueba)
14-03-18	T-35 Pillán Matricula 0106	00:35 hs	Local (Prueba)
26-03-18	CASA 212 Matricula 2035	00:35 hs	Local (Prueba)
18-04-18	CASA 212 Matricula 2035	00:50 hs	Local (Prueba)
18-04-18	CESSNA 402 Matricula 0221	00:50 hs	Local (Prueba)
19-04-18	CESSNA 402 Matricula 0221	01:05 hs	Local (Prueba)
16-05-18	T-35 Pillán Matricula 0106	00:45 hs	Local (Prueba)
28-05-18	T-35 Pillán Matricula 0106	00:35 hs	Local (Prueba)
29-05-18	T-35 Pillán Matricula 0108	00:25hs	Local(Prueba)
29-05-18	T-35 Pillán Matricula 0106	01:00 hs	Local(Prueba)
30-05-18	T-35 Pillán Matricula 0106	00:40 hs	Local(Prueba)
08-06-18	T-35 Pillán Matricula 0106	01:50 hs	Local(Prueba)
	CASA 212 Matricula 2033	06:30 hs	Local(Prueba)
	DHC-6 Twin Otter	08:00 hs	Local(Prueba)
	T-35 Pillán Matricula 0109		ACTUALMENTE EN PRUEBA
Total de Horas Voladas		28:55 hs	

**OBSERVACION**

- Los vuelos de mantenimiento o de prueba son realizados posterior a inspecciones programadas de nivel base y parque, para la comprobación en vuelo de los servicios realizados en tierra a las aeronaves, según boletín técnico o lista de chequeo establecido por el fabricante de las mismas.
- También se realizan vuelos de prueba en base a discrepancias o fallas presentadas por la aeronave o componentes de la misma.
- En el presente año, hasta la fecha, la mayoría de los vuelos de prueba o de mantenimiento fueron realizados en base a servicios realizados por discrepancias específicas presentadas en aeronaves T-35 Pillán debido a la falla constante de componentes, sean estos los que se encuentran por la estructura de la aeronave, así como los rotables o controlados instalados en las mismas.

**Crédito a la Vivienda**



**► Mi Casa, mi Casa Hipotecaria (AFD) 9,5%**

Financiación en guaraníes	Monto máximo a sola firma Gs. 100.000.000 84 meses	Plazo máximo con garantía hipotecaria 240 meses	Monto máximo con garantía hipotecaria Gs. 200.000.000
---------------------------	--	---	---

**► Primera vivienda 7,5%**

Financiación en guaraníes	Plazo máximo 240 meses	Monto máximo con garantía hipotecaria en todos los casos Gs.200.000.000
Para prestatarios finales que poseen ingresos hasta 4 (cuatro) salarios mínimos		

**¡Ahora tus pagos los podés realizar desde cualquier punto del país!**

ACÉRCATE A UNA BOCA DE COBRANZA DE:

Para ponerte a día con los pagos de:

- PRESTAMOS
- APOORTE
- SOLIDARIDAD



**Más Servicios: Prendas Militares - Ahorro - Créditos - Solidaridad - Academia de Danza Curso de Canto, Guitarra y Organo - Educación Cooperativa - Alquiler de Salón y Quincho para Eventos**





**PLANTEL DE OFICIAL**  
**LA BRIGAD**  
**FUERZA AERE**

PARAGUAYA  
LOGISTICA  
GENERAL



**ES Y SUBOFICIALES DE  
A LOGISTICA  
A PARAGUAYA**



FP FAP Lizzie Asuzena Cantero de Giménez

## Historial de los Funcionarios Públicos al Servicio de la Brigada Logística

Los actualmente denominados Funcionarios Públicos al servicio de las Fuerzas Armadas de la Nación cuentan con una prolífica y rica historia en la República del Paraguay, primeramente como Empleados Militares.

En efecto, su trayectoria oficial se inicia con el mismo surgimiento de nuestra nación, libre y soberana, ya que la propia Acta de la Independencia Nacional, en su Cuarto Artículo, establece taxativamente: "Los empleados militares, civiles y eclesiásticos serán juramentados al tenor de esta acta luego de su publicación". Ese fundamental documento, de fecha 25 de noviembre de 1842, refrendado por el Congreso General Extraordinario, compuesto por 400 diputados, reunidos a convocatoria de los cónsules Carlos Antonio López y Mariano Roque Alonso, quienes encabezaban el Supremo Gobierno, reconoce de esa manera la existencia de los Empleados Militares dentro de las Fuerzas Armadas de la Nación.

Otra mención histórica de los Empleados Militares se encuentra en el libro "La Defensa del Chaco-Verdades y Mentiras de una Victoria", del Dr. Angel F. Rios, quien se desempeñara como médico durante la contienda chaqueña (1.932-1.935), y que en dicha obra se menciona que "La única institución auxiliar que cabe citar era la de los arsenales, a cargo de los empleados militares", añade. Es así que históricamente y durante muchos años, los empleados militares formaron parte de los cuadros de las Fuerzas Armadas de la Nación, ya sean permanentes o transitorios, brindando sus servicios en las diversas Unidades, en carácter de administrativos, choferes, albañiles, plomeros, electricistas, cocineros, mozos, remonteros, motosierristas, entre otras profesiones.

A partir de agosto de 1.993, el Gobierno del Ingeniero Juan Carlos Wasmosy eliminó la figura de los Empleados Militares Transitorios, quienes pasaron a ser todos Permanentes, empezando a aportar a la Caja de Jubilaciones. En el año 1997, entró a regir la Ley N° 1.115 "Del Estatuto del Personal Militar", vigente hasta la fecha en la que incluía varios artículos y un capítulo especial, que afectaban a los Empleados Militares, tras la promulgación de la Ley N° 1626/2000 "De la Función Pública", las autoridades del Poder Ejecutivo hicieron crecer la idea de cambiar la denominación de Empleados Militares por la de los Funcionarios Públicos que prestan servicio en las Fuerzas Armadas de la Nación.

Así, mediante el Decreto del Poder Ejecutivo N° 6716/2006 se establece que los Funcionarios del Ministerio de Defensa Nacional, nombrados como Empleados Militares, pasan a la categoría de Funcionarios Públicos y se rigen por las disposiciones de la Ley 1626/2000 "De la Función Pública".

No se tiene una fecha exacta del día en que los Funcionarios Públicos prestaron sus servicios por primera vez en la Fuerza Aérea Paraguaya.

Cuentan los compañeros FFPP antiguos que vinieron a servir a la patria y a prepararse para el Servicio Militar Obligatorio, que luego; y como eran buenos en sus oficios fueron quedando a servir en la Brigada Logística, que anteriormente llevaba la denominación como Intendencia de la FAP. Ellos eran reconocidos en su momento como Operarios.

La Brigada Logística unidad de servicio y apoyo que fuera creado por Ley N° 216/93, cuenta con 54 Funcionarios de los cuales 02 ya partieron al reino celestial, trabajan-



Reparación de hélices  
Mc Cauley, Hartzell  
y Sensenich

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





do en las distintas dependencias de esta Gran Unidad, así como en la Dirección del Servicio de Intendencia prestan servicios en el depósito, otros en la panadería en donde los compañeros trabajan incansablemente amasando y creando exquisiteces para el paladar exigente de todos los miembros de la FAP, también en la cocina preparando el menú del día para todos; el taller o vestuario, lugar donde no existía funcionarios u operarios, más bien los compañeros son pioneros de esta sección allá por los años 1978/80, lugar en donde ellos cosen y crean todo lo que corresponde a Clase II, en la Dirección del Servicio de Sanidad, como profesionales de blanco al servicio de la población, en la Dirección del Servicio de Transporte como gomeros, herreros, chóferes, baldosistas, mecánicos con mucha profesionalidad, en el Grupo Aéreo de Mantenimiento como herreros, soldados desempeñándose todos con responsabilidad en las áreas designadas.

Otros sirven como profesionales administrativos en las ofici-

nas del Estado Mayor, Ayudantía y la Dirección Administrativa y Financiera, con la eficiencia a través del esfuerzo común en la utilización de los recursos.

La Brigada Logística es el segundo hogar, ya que a veces pasa a hacer el primero porque están más tiempo en esta casa a la cual tienen un gran aprecio, porque demuestran sus funciones con disciplina de trabajo que les permite lograr un clima de armonía y cooperación del personal como equipo orientados hacia el cumplimiento de la misión, aprendiendo a amar a la casa de trabajo como lo llaman, a respetar el uniforme, a cumplir con las normas establecidas para la realización de sus tareas, funciones actuando con rectitud, sinceridad, transparencia y reconociendo a la autoridad con quienes día a día comparten horas de trabajo con mucha disciplina, honestidad y servicio. FUNCIONARIOS PUBLICOS más bien son FUNCIONARIOS MILITARES de origen, aunque no usen el uniforme, orgullosos de servir a esta unidad, denominada BRIGADA LOGISTICA... SALUD ¡!!



## *Diana Comercial*

**PLASTICOS • BAZAR • JUGUETERIA**

**Defensores del Chaco e/ Incas**

**Galeria Saprocal B 01.02.03**

**Tel.: 517 567 - Fax: 514 844**

**e-mail: comercial\_diana@hotmail.com**



## POSESION DE CARGO EN LA COMANDANCIA DE LA BRIGADA LOGISTICA



## POSESION DE CARGO EN LA JEFATURA DE ESTADO MAYOR DE LA BRIGADA LOGISTICA



## SERVICIOS ELECTRONICOS DE AVIACION O.M.A 004

REPARACIÓN E INSTALACIÓN DE AVIONICA

REPRESENTANTE AUTORIZADO DE

GARMIN

BOSE  
Better sound through research

AIRCRAFT ELECTRONICS  
ASSOCIATION  
MEMBER

CENTURY  
FLIGHT SYSTEMS INC

AEROPUERTO INTERNACIONAL SILVIO PETTIROSSI - CASILLA DE CORREO 2110 - C.P.: 1209  
Tel.: + 595 21 645 854 | Telefax: + 595 21 645 750 - Cel.: + 595 981 404 514 | mail: sea@rieder.net.py  
Asunción - Paraguay



## EXPLOSIVOS “El primer error es el último”

SI° TEC. Carlos Ayala



**E**n el mundo existen infinidad de profesiones u oficios pero solo algunas de ellas implican un alto riesgo. Algunas profesiones resultan más complejas y peligrosas en cuanto a integridad física y en cuanto al riesgo de vida, entre una de ellas está el TÉCNICO EN EXPLOSIVOS.

Durante los últimos años la situación que vive el país por el aumento de la criminalidad y en zonas por todos conocidas y los cambios significativos en cuanto al modus operandi de los delincuentes, específicamente podemos mencionar el empleo de nuevas técnicas y tácticas con el empleo de artefactos explosivos, trampas cazabobos con la que estos grupos insurgentes han ocasionado heridos y bajas al personal componente de los órganos de seguridad.

la integridad física del combatiente.

La tarea de un técnico en explosivos implica, desactivación, investigación, identificación de los explosivos, sustancias explosivas, y agente químicos que podrían ser utilizados por insurgentes para la fabricación de bombas con fines perniciosos.



Detección de trampa explosiva.



Amarre de cordón detonante a la carga explosiva.

Un técnico en explosivos además de correr con los riesgos naturales que implica ser componente de un órgano de seguridad del estado, también asume el riesgo propio de exponer su vida; pero la valentía, el conocimiento, la destreza y el valor son virtudes que adornan a un técnico de esta especialidad y que garantiza la seguridad en el cumplimiento de la misión asignada.

Debido a esta amenaza, el Grupo Material Bélico capacita a su personal con la realización del Curso de Explosivos y Remoción de Artefactos Terroristas dictado en el COMINGE que resulta muy importante debido a que en la misma se adquieren conocimientos, habilidades y destrezas en: técnica investigativa operativa, cálculo de carga, operaciones con explosivos convencionales o irregulares, etc. Todo lo mencionado con el objetivo de contrarrestar eficiente y oportunamente cualquier atentado de este tipo y preservar

En esta compleja y admirable labor se convive diariamente con el riesgo, situación que de una u otra manera llevan a este experto a mantener una vida ordenada y muy disciplinada porque, para un explosivista El primer error... es el último.





Artefacto explosivo irregular.



Preparación de carga explosiva.



Detección de una carga explosiva regular.

## DESACTIVACION DE MINAS ANTIPERSONALES Y ANTITANQUES



Equipo para desactivación de minas.



# SKYWALKER PARTS

SOLUCIONES AERONÁUTICAS





# MISCELÁNEAS





CNEL. DCEM. **Enrique Wagebanch**  
Director de la Dirección del Servicio de  
Transporte Terrestre

## Como ahorrar combustible durante un viaje

**E**n una carrera ascendente en busca del confort el hombre utilizando su ingenio invento la rueda permitiendo la evolución de los medios del transporte terrestre, en 1882 se descubrió el petróleo y surgieron más inventos que utilizaban este combustible entre ellos el automóvil, que en la actualidad son máquinas capaces de recorrer extensas distancias y transportar personal y material en gran cantidad utilizando el petróleo la energía eléctrica o solar u otro tipo de combustible para su desplazamiento.

En el trajinar diario sobre la carretera el "Chofer de la Dirección del Servicio de Transporte Terrestre" utilizando mañas y su conocimiento conduce su nave, celoso por cumplir su misión de la mejor forma, transportando su carga por las rutas del territorio nacional hasta llegar a destino, toda esa experiencia no se encuentra impregnada en libros de textos se escucha del propio actor, vuelta del viaje en forma de consejos para el más joven, facilitando de esta forma el futuro desempeño del personal en formación, en una ocasión el tema expuesto fue "Como ahorrar combustible"

- Planifique bien tu viaje, de modo a llegar a destino de forma más rápida y segura
- Verifique la alineación de las ruedas del vehículo, remolque o vehículo de arrastre
- Verifique la condición y presión

de los neumáticos por lo menos una vez a la semana

- Reduzca las cargas innecesarias
- Durante el desplazamiento mantenga la velocidad lo más uniforme posible, evitando las frenadas y aceleradas bruscas. Mantener una aceleración constante de hasta 80 km /h
- En paradas prolongadas es recomendable apagar el motor
- Utilice el aire acondicionado solo cuando sea necesario
- Aproveche las bajadas para ahorrar en el consumo de combustible y en las subidas retrase al máximo reducir de marcha
- Al descender por una pendiente libere la presión del acelerador, pero mantenga el motor engranado de esta forma podrá contar con el freno motor en caso de necesidad.
- Realice los mantenimientos a tiempo y haga verificar frecuentemente el vehículo por el mecánico especialmente cuando está programado un viaje de gran distancia, la detección de fallas a tiempo optimizara el buen funcionamiento evitara incidentes y gastos innecesarios
- Verifique los frenos en forma regular. La mala utilización y funcionamiento del sistema de frenos aumenta el consumo de combustible



### AEROMONT S.R.L.

BEECHCRAFT - CESSNA - CONTINENTAL MOTORS -  
LYCOMING - PRATT & WHITNEY -  
TEXTRON AVIATION

Habilitación DINAC OMA 031 – Aeropuerto Internacional  
Silvio Pettrossi  
Teléfono: (595-21) 645643 - Casilla de Correo N° 1063  
Email: administracion@aeromont.com.py – Hangar  
Decsa, Luque Paraguay





## Ayudando al Medio ambiente

SOM AVC José Enrique Núñez



**E**l medio ambiente es el conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos, de las personas o de la sociedad en su conjunto. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y en un momento determinado, que influyen en la vida del ser humano y en las generaciones futuras. Es decir, no se trata solo del espacio en el que se desarrolla la vida, sino que también comprende seres vivos, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura.

### Origen etimológico

La palabra medio procede del latín medium (género neutro); como adjetivo, del latín medius (género masculino). La palabra ambiente procede del latín ambiens, ambientis, del verbo ambere, «rodear», «estar a ambos lados». Se podría considerar a la expresión medio ambiente como pleonasma porque las acepciones de los dos elementos de tales grafías son coincidentes con la acepción inherente cuando van juntos. En la Teoría general de sistemas, un ambiente es un complejo de factores externos que actúan sobre un sistema y determinan su curso y su forma de existencia. Un ambiente podría considerarse como un súper conjunto en el cual el sistema dado es un subconjunto. Puede constar de uno o más parámetros, físicos o de otra naturaleza.

### Desarrollo histórico del concepto ambiental

1. Hipócrates (460-375 años antes de Cristo), en su obra Aires, aguas y lugares, resalta la importancia del ambiente como causa de enfermedad.
2. Thomas Sydenham (1624-1689) y Giovanni Maria Lancisi (1654-1720) formulan la teoría miasmática, en la que el miasma es un conjunto de emanaciones fétidas de suelos y aguas impuras que son causa de enfermedad.
3. En el siglo XIX, con Edwin Chadwick, William Farr (1807-1883), con la mortalidad de los mineros, John Snow (1813-1858) con Sobre el modo de transmisión del cólera, se consolidan la importancia del ambiente en epidemiología y la necesidad de utilizar métodos numéricos.

#### Factores naturales

En la actualidad existen altos niveles de contaminación causados por el hombre. Pero no solo este contamina, sino que también existen factores naturales que, así como benefician, también pueden perjudicar al entorno. Algunos de estos son:

#### Organismos vivos

Animales de pastoreo como los vacunos son beneficiosos para la vegetación. Sus heces abonan la tierra. Los caprinos, con sus pezuñas y su manera de obtener su alimento erosionan, afectan adversamente, la tierra.

#### Clima

- La lluvia es necesaria para el crecimiento vegetal, pero en exceso provoca ahogamiento de las plantas.
- El viento sirve para dispersión de polen y semillas, proceso benéfico para la vegetación, pero en demasía provoca erosión.
- La nieve quema las plantas. Sin embargo, para fructificar, algunos tipos de vegetación como la araucaria requieren un golpe de frío.
- La luz del sol es fundamental en la fotosíntesis y para proporcionar calor.



- El calor es necesario, pero en exceso genera sequía, lo que a su vez produce la esterilidad de la tierra.

### Relieve

Es un factor que en gran manera afecta a la tierra porque los árboles y plantas demoran mucho en volver a crecer y son elementos importantes para el medio ambiente. Esta se combate pocas veces por medio de la reforestación.

#### Sobre forestación

Este extremo también resulta perjudicial al entorno, pues demasiada vegetación absorbe todos los minerales de la superficie donde se encuentra. De este modo el suelo se queda sin minerales suficientes para su propio desarrollo. Una manera de evitar esto consiste en utilizar la Rotación de cultivos adecuada a la zona.

#### Incendios forestales

Se le podría denominar un tipo de deforestación con efectos adversos masivos y duraderos al terreno. La tierra que ha sido expuesta a incendio demora cientos de años para volver a ser utilizable.

#### Día Mundial del Medio Ambiente

El 5 de junio de cada año, se celebra globalmente el Día Mundial del Medio Ambiente. Este fue establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1972. Es uno de los medios importantes por los cuales la Organización de las Naciones Unidas estimula la sensibilización mundial acerca del entorno e intensifica la atención y la acción política.

Como una forma de ayudar a ese fin el GAAB se ha propuesto realizar un trabajo sistemático en plantar árboles de diversos tipos ya que cuentan con un amplio terreno alrededor de la Unidad y además de tener en nuestra Fuerza Aérea Paraguaya un área silvestre protegida promulgado por el Poder Legislativo de la Rca del Paraguay y que de esa forma sirva de pulmón a nuestro habitat, que en estos tiempos a medida que pasan los años se van llenando de polución y contaminación producidas ya sea por las fábricas, medios de transportes, basuras, quema de pastizales, etc.

Sabemos que con esto no bastara para solucionar nuestro medio ambiente pero si ponemos cada uno de nosotros un granito de arena podemos disminuir este problema que se está presentando y que en el futuro lo que van a pagar con el plato roto serán nuestros descendientes.





TCNEL DCEM **Lorenzo Osmar Candia Alvarenga**  
Comandante del Grupo Aéreo de Mantenimiento

## SIVANT COMO PLATAFORMA DE INTELIGENCIA



**M**ucho se ha hablado a nivel Nacional del papel de la inteligencia en la lucha contra los grupos criminales en el norte del país, sin embargo, los trabajos que abordan de manera sistemática el uso de la inteligencia en este tipo de conflictos son escasos, en vista que la misma no es más que otra de las herramientas en el desarrollo de las campañas de contrainsurgencia, junto con la correcta identificación del enemigo, e intentar limitar el apoyo popular a los insurgentes, y así evitar el posible uso indiscriminado de la fuerza militar o la opresión a la población civil.

Tampoco hay que perder de vista los requerimientos de seguridad para el personal desplegado a la zona de operación, así como los esfuerzos para neutralizar la propaganda de los insurgentes, a lo que hay que sumar un entrenamiento adecuado a las fuerzas de seguridad locales, con el fin de concentrar esfuerzos para conseguir una seguridad efectiva de la población civil y la de ellos mismos, creando libertad y una mínima condición de seguridad o presencia de fuerzas de seguridad.

El correcto uso de la inteligencia en las campañas de contrainsurgencia es una de las tantas herramientas más para lograr el éxito, y esta inteligencia depende exclusivamente de la obtención de información, que es lo más importante para que el mando estratégico/operativo pueda decidir en tiempo oportuno las accio-

nes a cumplir para nuestras Fuerzas Armadas, y en especial para la Fuerza de Tarea Conjunta (FTC), que ya se dotaron de medios tecnológicos para gestionar eficazmente todo lo que concierne a la recopilación de información en forma sigilosa y oportuna, que actualmente se encuentra en proceso de optimización de los mismos.

Ciertamente, la dimensión que nos ofrece el espacio aéreo es infinita para la obtención de información, que es directamente proporcional a la capacidad tecnológica para obtenerlas; el equipar aeronaves convencionales con equipos de cámara y vigilancia es una opción válida, pero esto conllevaría al desgaste del personal, a un estrés de trabajo por la tediosa misión de volar en círculos a un régimen de vuelo lento y al límite de la autonomía de la aeronave, esto sin mencionar los riesgos de sufrir algún atentado o accidente, consecuencia propia de la profesión militar.

En ese contexto, es aquí donde las "Aeronaves No Tripuladas" entran en escena como otra opción más que predilecta, de tinte más tecnológico y sin riesgos para el personal en cuanto a seguridad, que ya los países más desarrollados llevan décadas en su empleo para la obtención de información de inteligencia, pero para hablar de esta tecnología novedosa en nuestro medio, primero lo debemos de conocer:





## UAV – Unmanned Aerial Vehicle

- Vehículo aéreo no tripulado, UAV por sus siglas en inglés (Unmanned Aerial Vehicle), o Sistema de Vehículo Aéreo No Tripulado (SIVANT) conocido en español por sus siglas como VANT o su modismo DRON, que es una aeronave que vuela sin tripulación a bordo.
- El diseño de los VANT tiene una amplia variedad de formas, tamaños, configuraciones y características, existiendo dos variantes: los controlados desde una ubicación remota, y aquellos de vuelo autónomo a partir de planes de vuelo pre-programados a través de automatización dinámica.
- Existen VANTs de uso tanto civiles como comerciales, pero sus primeros usos fueron en aplicaciones militares, los misiles de crucero no son considerados VANT, ya que aunque son vehículos no tripulados y a veces guiados remotamente, el propio vehículo del misil es un arma no reutilizable; y en ese sentido, las aeronaves Radio controladas o Aeronaves R/C no se consideran como VANT, al no ser sistemas autónomos que puedan operar sin intervención humana durante su funcionamiento en la misión, es decir, pueden despegar, volar y aterrizar automáticamente.
- Los SIVANT están clasificados de acuerdo a su tipo; en tipo avión, tipo helicóptero y tipo multi-rotors, este último muy popular en el uso recreativo y más conocido con el nombre popular de DRON, clasificados en la categoría cero de siete categorizaciones hechas en el UNASUR, que desde el cero al seis, lo clasifican de acuerdo a su alcance, capacidad de carga y autonomía, como ejemplo citamos a los de categoría cero (menos de dos horas de autonomía), menos de cinco kilómetros de alcance y menos de un kilogramo de carga útil, y por decirlo es la que le da importancia al Sistema, puesto que la carga útil es la encargada de captar la información necesaria.
- Las cargas útiles pueden ser: cámaras fotográficas, cámaras O/I, SIGIM, Repetidoras, Radares de apertura sintética y hasta armamento, según la misión designada a cumplir.
- Debido a las innumerables ventajas que ofrecen hoy en día los Sistemas de Vehículos Aéreos no Tripulados – SIVANT, actualmente la adquisición y operación de los mismos se convierte en una necesidad operacional impostergable para la Fuerza Aérea Paraguaya (FAP) como representante legítimo del Poder Aeroespacial de la Nación, cuya misión es defenderla con los medios que disponga.
- El SIVANT representaría para la FAP una ventaja técnica y tecnológica muy significativa, ya que con los mismos se ampliaría la capacidad institucional de poder cumplir con una gama más amplia y variada de misiones, contempladas en la Doctrina Básica de la Fuerza Aérea, como ser:
  - a. Apoyo a otras instituciones del estado en el cumplimiento de sus misiones institucionales, entre las que podemos citar a la Policía Nacional y la Secretaria Nacional Antidrogas en la lucha contra ilícitos conexos al tráfico de estupefacientes y el crimen organizado nacional y transnacional, y la lucha contra los grupos criminales EPP quienes generan inestabilidad en varios departamentos del norte de la Región Oriental del país.
  - b. Apoyo a la Dirección General de Aduanas en la lucha contra el contrabando permitiendo de esta forma disminuir el ingreso de productos al país evadiendo el correspondiente aporte fiscal y consecuentemente mejorando las recaudaciones fiscales.
  - c. Apoyo a los Ministerios que se verían afectados en casos de desastres naturales (Salud, Agricultura y Ganadería, Interior, etc.) a través de la provisión de informaciones en tiempo real que faciliten el proceso de toma de decisiones.



La Confederación para el desarrollo Aeronáutico del Paraguay: “CODAPAR” es una organización fundada el 18 de Noviembre de 1999 en la Fuerza Aérea Paraguaya. esta integrada por miembros militares de la FAP, profesionales civiles, pilotos, ingenieros aeronáuticos, aeromodelistas, paracaidistas civiles, propietarios de aeronaves y hangares, mecánicos aeronáuticos, amateurs y otros, que utilizando el espacio aéreo como medio de transporte, espectáculos, turismo, vigilancia, recreación, deportes y otros; tienen por objeto mostrar a la población paraguaya a través de festivales aéreos, cursos, competencias u otros, la importancia de la aeronáutica para la defensa del territorio nacional, cultural y económico del Paraguay mejorando así la calidad de vida del pueblo paraguayo.

**CODAPAR** promueve el desarrollo aeronáutico nacional y es el único organismo consultivo y centro de apoyo para el sector de la aviación. Convencidos de que lo más importante en la aeronáutica es cultivar nuestra expresión hacia el arte de volar, **CODAPAR** despliega sus alas e invita a todos/as para que compartan la misión de surcar el amplio cielo y adueñarse de las mas altas sensaciones.



Prototipo inicial del Taguato-i desarrollado



Nueva estructura del Taguato-i

**GCG**  
CATERING

**LIDERES**

EN SERVICIOS DE

**CATERING,**

BRINDANDO LA

MÁXIMA CALIDAD

**A BORDO**

**Y EN TIERRA**

TEL.: +595 21 238 0313 SEGUROS  
www.gcg-catering.com



- d. Además, ya en el plano netamente militar, la operación de sistemas UAV permitirían a la FAP contar con plataformas que le permitan cumplir con misiones Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (ISR), para la obtención de informaciones visuales o imágenes en tiempo real sobre cualquier movimiento en el área enfocada, ya sea de día o de noche, prácticamente en cualquier condición meteorológica a través de equipos electro-ópticos (cámaras de televisión y fotográfica) y sensores térmicos (cámaras infrarrojas) que permiten identificar fuentes de calor, como ser un cuerpo humano, todo esto desde grandes distancias o altitudes.

Las misiones de ISR pueden ser cumplidas con Aeronaves Tripuladas pero con la diferencia que ello implicaría un mayor desgaste de los recursos de la FAP, más la exposición de los mismos a los accidentes e incidentes que ya han ocurrido, pero con la implementación del SIVANT las misiones de ISR pueden ser tan prolongadas con tiempos de hasta 24 horas pudiendo durante las mismas rotar las tripulaciones y no exponer al personal a los accidentes o incidentes ya mencionados.

En ese contexto, la FAP debe contar con la tecnología necesaria para el cumplimiento de sus variadas misiones, con la finalidad de estar acorde a las exigencias regionales y mundiales en cuanto a las operaciones de instrucción, de seguridad y de inteligencia propiamente dicha, en donde el Proyecto Taguato-i (FAP/FPUNA) sensibilizo y constituyo el puntapié inicial y de impulso para la presencia de este Sistema altamente requerido y de importancia para las operaciones militares de la FAP, y como consecuencia nos encontramos a la espera de la adquisición de un sistema efectivo, eficiente y acorde a las misiones cumplidas actualmente priorizando la integridad física del personal.



UAV Pioneer  
en misión de  
vigilancia sobre  
Irak





## SECCION TALLERES DE LA DIRECCIÓN DE INTENDENCIA; LUGAR LABORAL DE MUCHA RESPONSABILIDAD Y PULCRITUD



SOM. Avc. **Pantaleon Nuñez Pizzurno**  
Jefe de Sección Talleres

**E**l mantenimiento y reparación es el conjunto de actividades que se debe realizar a equipos, con el fin de corregir o prevenir deterioros, buscando que estos continúen prestando el servicio para el cual fueron diseñados. Todas las acciones que tienen como objetivo preservar un artículo o restaurarlo a un estado en el cual pueda llevar a cabo alguna función requerida. Estas acciones incluyen la combinación de las acciones técnicas y manuales correspondientes

En el marco de la economía de medios y la eficacia en el trabajo de reparación de uniformes y equipos la Dirección del Servicio de Intendencia cuenta con la Sección de Talleres cuyo objetivo es el apoyo y servicio a las Grandes Unidades de la Fuerza Aérea que así lo requieran.

Entre los trabajos que realiza esta sección cabe mencionar que se realizan confección de equipos de campaña para el personal que se encuentra fuera de la Unidad prestando servi-

cio, confeccionar equipos de cuero blanco para los desfiles que anualmente están previstos, también se efectúan reparación de tapizados de sillas y juego de sofá de las Grandes Unidades. Confección de manteles y cortinas según sean necesarias, confección de pabellón de guerra y alusivas de cada unidad de la Fuerza Aérea.

Todos los trabajos son realizados con el apoyo de la Sección Vestuarios, sección de la cual son provistos los materiales para llevar a cabo las respectivas confecciones y reparaciones ya sean de equipos y muebles de las distintas unidades.

Con el apoyo del Servicio Nacional de Promoción Profesional (SNPP) se realizan cursos de dictados por instructores calificados en el ramo, como son curso de cortinados y confección de prendas deportivas, curso costura, curso de tapicería entre otros, todos con certificación del mencionado Instituto.



[www.clublibertad.com.py](http://www.clublibertad.com.py)

Teléfono: **(595-21) 224 342**

Fax: **204 555**

Avda. Artigas N° 1030 y Cosmanich  
Asunción, Paraguay



SOP MAM. Gustavo Anibal Benítez Ortiz

## GRUPO AEREO DE ABASTECIMIENTO; PREVER Y PROVEER

El Grupo Aéreo de Abastecimiento de la Brigada logística, se encarga de proveer a las diferentes organizaciones de la Fuerza Aérea, elementos aeronáuticos y terrestres de todos los ítems de materiales Clase III, IIIA y IX, IXA necesarios para su equipamiento, vida entrenamientos y empleo en forma adecuada en tiempo oportuno aplicando la doctrina y las características de principio de abastecimiento aeronáutico.

Este grupo, opera en la base de Ñu Guazú, su gran importancia nace con la misma aviación de cuya historia en el mundo, el Paraguay es parte de la misma y podemos dimensionar, recordando a nuestro primer As de la acrobacia aérea allá por los años

mil novecientos catorce, Silvio Pettirossi, o en las batallas aéreas de la guerra del Chaco (1.932 – 1.935), en el éxito de aquellas misiones que dependieron de una buena logística en tierra. Tomando esa prueba de fuego, describe la preponderancia de lo que significa en el catalogo de la propia Fuerza Aérea Paraguaya, dentro de la Brigada logística, el Grupo Aéreo de Abastecimiento.

El Capitán Abdón Álvarez Alvert en su libro CON LLAMAS EN EL AIRE, reconoce lo sostenido en este escrito cuando dice: "Los sacrificios padecidos por estos maestros de la técnica de entonces, merece el agradecimiento perdurable de la Patria, para cuya gloria aportaron su gran lote de sacrificios poniendo a la aviación



- PRENDAS Y ARTÍCULOS DE SEGURIDAD Y DEFENSA
- TIENDA TÁCTICA MULTIMARCAS





en campaña en apresto para las horas en que se requería la presencia de un avión”.

De otra manera y en estos tiempos, se traduce que dentro de un complejo engranaje, tomando un cuerpo humano para describir, el Grupo Aéreo de Abastecimiento, es como el corazón, que sin este no hay causa primera, fundamento, primer instante del ser, principio, que sin el mismo nada será posible.

**PARQUE AERONÁUTICO CENTRAL:** Es la dependencia del Grupo Aéreo de Abastecimiento (GAAB) El Director es el responsable de la administración de los materiales, es quien determina la política de abastecimiento a los diferentes usuarios. Registra y controla la salida de materiales rotables y fungibles mediante el consumo mensual.

Otra dependencia: Sección de Tornería

La sección de tornería es utilizada por los técnicos del GAM para la fabricación de bujes para aeronaves y de otras Unidades de acuerdo a requerimiento.



# FERRETERIA INTERNACIONAL

*El Supermercado de la Construcción*

Email: [finternacional@hotmail.com](mailto:finternacional@hotmail.com)  
Avda. Defensores del Chaco 2078

*Art. Eléctricos - Pinturas  
Bazar - Herrajes - Sanitarios  
Materiales de Construcción*



Telefax: 500 646 - Tel.: 503 115/118  
Asunción, Paraguay



Sgto Ay Tec. Julio Astorga

## EN SEGURIDAD DE VUELO, EL FACTOR HUMANO NO SE LIMITA SOLO AL PILOTO O AL TRÁNSITO AÉREO



Desde tiempos remotos el hombre comenzó a incursionar por las aguas como medio de transporte con resultados positivos, y así como también con secuelas negativas en relación al riesgo existente, pero al hablar de riesgo, posteriormente el hombre no se quedó con esta idea, y decidió incursionar en un nuevo ambiente, el aire, y desde ahí nace un binomio muy interesante e importante, conocido en nuestros días como la relación hombre-máquina.

En el mismo instante en que el ser humano irrumpe en el aire, se puede hablar de la inherencia del factor humano en la aviación, y considerándolo al mismo tiempo un ambiente verdaderamente hostil y peligroso, por lo tanto, cuando hablamos de la aviación en general es inevitable que de alguna u otra manera se deje de hablar del factor humano y la seguridad que debe haber en el mismo.

Anteriormente en la aviación, los esfuerzos en materia de

factores humanos se orientaban principalmente hacia los problemas planteados en el puesto de pilotaje, pero en la actualidad existe un énfasis en el componente terrestre de los Sistemas de Control de Tránsito Aéreo y las Operaciones de Mantenimiento y de Plataforma, en consecuencia, se debe pensar en la implementación de Programas de Seguridad de Vuelo y de Factores Humanos, a fin de fortalecer las medidas de seguridad contra el error humano en las operaciones aeronáuticas, involucrando al área de mantenimiento de aeronaves, procurando aplicar y extender la cultura de la seguridad operacional, a fin de mejorar la relación recurso humano/ máquina y tecnología.

En ese sentido, podríamos mencionar la Gestión del Error, materia aun pendiente en varias áreas en la Fuerza Aérea en general, no obstante, a fin de someternos a un autoanálisis podemos mencionar algunas causas más comunes de error de criterios que comete el personal de manteni-





miento y que cuando ocurren, casi siempre son ocasionados por “alguien” o más común aún, por una combinación de estos mismos errores, como ser:

- 1. Falta de Comunicación:** La falta de comunicación puede darse en forma verbal o escrita o mediante una combinación de ambas, esto se da por diversas barreras generadas dentro de un equipo de trabajo.
- 2. Complacencia:** La complacencia es una causa insidiosa que generalmente se da con la constante repetición de muchas inspecciones de mantenimiento, llegando a un acostumbramiento de estos procedimientos y que puede causar o contribuir a errores de criterio relacionado con la posterior acción.
- 3. Falta de Conocimiento:** En este mundo de incesantes cambios, la falta de conocimiento no es una causa extraña en un error de criterio, cuando se junta con la actitud de “Yo Puedo Hacerlo” por la mayor parte del personal de mantenimiento, se hace más probable aún.

- 4. Distracción:** Se cree que esta causa es la responsable de aproximadamente el 15% de todos los errores de mantenimiento. Alguien deja una tarea (tanto física como mentalmente) por cualquier motivo y regresa pensando que ha avanzado más de lo que está en realidad.
- 5. Falta de Trabajo en Equipo:** Esta causa suele estar relacionada con la falta de comunicación, pero puede ser responsable de errores mayores. Con un mantenimiento que a menudo involucra a muchos trabajadores, el buen trabajo en equipo se torna esencial para las labores de mantenimiento, pues debemos de reconocer que por una aeronave trabajan varias personas con diversidad de especialidades.
- 6. Fatiga:** La fatiga es una causa muy insidiosa, pues hasta que se hace muy evidente, las personas no suelen estar conscientes de que están fatigadas, son incluso menos conscientes de cuáles son los efectos de la fatiga.



### **COOPERATIVA “AVIADORES DEL CHACO” LTDA.**

*Personería Jurídica Resolución Incoop N° 492*

#### **TU COOPERATIVA TE OFRECE Créditos Ordinario y Especial**

**Crédito Extraordinario:** Hasta la suma de 3.000.000 Gs. al Instante

**Créditos Promocional:** Hasta la suma de 15.000.000 Gs.

**Subsidios, Beneficios y Premios por estar al día con sus obligaciones societarias.**

**Venta de Armamentos (Pistolas, Municiones)** para el personal Militar a través de compras al contacto o a créditos

**Pago de Servicios Varios** a través de la Red de pago **AQUI PAGO**

*mail: [avichaco@hotmail.com](mailto:avichaco@hotmail.com) - Telefax: 021 682 918  
Ruta Gral. Aquino Km 11,5 - Luque, Paraguay*



- 7. Falta de Recursos:** No importa para quién trabaja el mecánico, hay veces en que existe una falta de recursos y se debe tomar una decisión entre parar la aeronave o dejarla salir. El mecánico promedio es una persona del tipo "Yo Puedo Hacerlo" y se autoestima mucho de poder reparar aeronaves, por ello, la decisión que se tomará puede ser difícil.
- 8. Presión:** Pocas organizaciones son las que no imponen presión constante para ver una tarea concluida, el secreto es la capacidad de reconocer cuándo esta presión se torna excesiva o irreal.
- 9. Estrés:** El estrés es una parte normal de la vida cotidiana, hasta que se torna excesiva. El secreto es ser capaz de reconocer cuándo se está tornando excesiva.
- 10. Falta de Conciencia:** Esto le suele ocurrir a personal de mantenimiento muy experimentado que no piensa en absoluto en las posibles consecuencias del trabajo que están efectuando. Los manuales no contemplan la

omisión y, tras el hecho, se suele escuchar que el sentido común lo debería haber señalado.

Tras analizar estos puntos en cuanto a gestión del error, confirmamos que el Factor Humano dentro de la Seguridad de Vuelo no está limitada al piloto o al controlador de tráfico aéreo, sino al mismo tiempo podemos tomar aun más conciencia de la Seguridad en el Mantenimiento, como parte integral de la Seguridad de Vuelo.

En ese contexto, en el Grupo Aéreo de Mantenimiento (GAM) se pregona diaria y constantemente extremar la seguridad en las tareas y servicios a ejecutar a las aeronaves de la Fuerza Aérea, en donde siempre se exige implementar la seguridad en el área de trabajo y la seguridad en los procedimientos a seguir, dándole esa atención y respeto a cada componente de la aeronave.

Finalmente resumiendo, si expresamos que queremos un "Vuelo Seguro", debemos también esmerarnos en realizar un "Mantenimiento Seguro".

# EMHIL S.A

Importación - Exportación - Representaciones



## En TEXTILES Precio y Calidad

### Telas para todo tipo de Uniformes

Tapicería - Cortinados - Mantelería  
Jeans - Pantalones - Camisas - Toallas  
Ropas - Calzados

**Casa Central:**  
Avda. Rca. Argentina  
c/ Fdo. de la Mora  
Tel.: 021 - 552 563  
021 - 553 300

**Sucursal Centro:**  
Cerro Corá 673  
c/ Antequera  
Tel: 021 - 441 868  
021 - 444 224

**Sucursal  
Encarnación:**  
Circuito Nuevo  
e/ Clementina  
Irrázabal  
y Serafina Dávalos  
Cel.: 0983 988 097





# FONDO GANADERO

## El Fondo Ganadero

Es una entidad financiera de desarrollo y Asistencia técnica del estado, con personería jurídica, reconocida, patrimonio, contabilidad y administración propios, cuyos fines son promover y financiar planes, proyectos y/o programas de inversión, las actividades de empresas industriales y agroindustriales vinculadas a la actividad de producción, que desarrollen y potencien al sector pecuario; de las empresas de servicios para dicho sector, excluidas las actividades de intermediación.

## Misión

“Consolidar el desarrollo sostenible de la cadena de valor ganadera a través del financiamiento de actividades con impacto en ella, cumpliendo con las mejores prácticas financieras, priorizando los pequeños y medianos productores”.

## Visión

“Ser la principal Institución Financiera de Desarrollo Sostenible de la cadena de valor ganadera, con énfasis en el pequeño y mediano productor”.



[www.fondogan.gov.py](http://www.fondogan.gov.py)

**Avda. Mcal. López N° 1699  
esq. Rca. Dominicana**

**Tel.: 227 288 / 227 296 / 227 365**

**Fax: 227 742**



Fondo Ganadero



@fondoganadero

# REVISTA **BRIGADA LOGISTICA**

**APOYO Y SERVICIO**



## ORGANISMO RESPONSABLE

JEFATURA DE COMUNICACION SOCIAL y RRPP  
Brigada Logística  
Fuerza Aérea Paraguaya

Fuerza Aérea Paraguaya  
Base Aérea de Nú Guazú  
Central Telefónica: 021 672850/3  
Luque - Paraguay

## CONTACTOS

Comandante de la Brigada Logística  
Oficina: 021 672 850 - Interno 2500  
Directo: 021 672 361  
Celular Ctral. Telef.: +595 985 753 090

## Ayudantía de la Brigada Logística

Oficina: 021 672850 - Interno 2501  
Celular Gdía. Oper. BRIGLOG: +595 981 482674

## Operaciones de la Brigada Logística

Celular Gdía. Oper. BRIGLOG: +595 981 482 674  
Celular Ctral. Telef.: +595 985 753 090  
Ctral Telef FAP: 021 672 850 - Interno 2503

## Asuntos Civiles y RRPP de la Brigada Logística

E-mail: [asuntoscivilesg5briglogrrpp@gmail.com](mailto:asuntoscivilesg5briglogrrpp@gmail.com)  
Celular Gdía. Oper. BRIGLOG: +595 981 482 674  
Celular Ctral. Telef.: +595 985 753 090  
Ctral Telef FAP: 021 672 850 - Interno 2505

## Guardia Operacional de la Brigada Logística

Oficina: 021 672850 / 3  
Celular: +595 981 482674



**LA LOGÍSTICA ES TRANSVERSAL  
A TODAS LAS ACTIVIDADES  
DE UNA FUERZA**