

BOLETÍN DE NOTICIAS DEL 346

Nº 27. Correspondiente al 1 de Marzo de 2004

*****REITERACIÓN DEL AVISO IMPORTANTE:** Se comunica a los socios que a partir del 1 Enero del 2004, cuando inviten a algún miembro de la aviación de transporte para concurrir a nuestras actividades, **previamente** deberá hacerse socio. Para ello deberán comunicarse con la Comisión Directiva a los efectos de realizar los trámites de admisión. **No se aceptará el ingreso a las Reuniones de Camaradería de personas que no sean socios o que no se encuentren al día con sus aportes.**

Cnel J. Banfi (Secretaria): 4808465

SOM A Sanchez: 6011966

Carta: Lido 1800

Fax: 7080439

Email: grp346@adinet.com.uy

***Internados en el HMC**

Tte. Cnel A Paganini Ingreso 4/1 Alta

SOM A Olivera Ingreso 10/1 Alta

Cnel. H. Bustos Ingreso 17/1 Alta

May R Miranda Ingreso 18/1 Alta

Sgto. J. Santiago Ingreso 23/1 Alta

May J. Abraham Ingreso 24/1 Alta

Tte. 1º. D. Micale Ingreso 25/1 Alta

May R Púrpura Ingreso 27/1 Alta

Tte. Cnel H Díaz Ingreso 1/2 Alta

Tte. Cnel J Aguiar Ingreso 2/2 Alta

SOM J Raunchel Ingreso 5/2 Alta

SOM R Jackson Ingreso 6/2 Alta

Sgto. 1º A Alfonsin Ingreso 8/2 Alta

***Fechas para recordar**

Marzo.

/59. Creación del TAMU con vuelos al interior en las Rutas del Este y Oeste, en 2 frecuencias semanales.

27/47. Creación del Grupo de Aviación Nº 3

17/13. Día de la FAU. Se inician las actividades aéreas militares

28/85 Por primera vez se realiza un vuelo a la Antártida en C-212 lo cumplió el FAU 532

17/69 Llegaron desde USA los Beech Queen Air A 65 U8F FAU 540 y 541

12/73 Se recibe al FH-227D FAU 572 que sustituye al FAU 571

*** LA FOTO DEL MES**



*28 de Marzo 1985. C-212 Aviocar FAU 532. Estacionado en la Base Tte. March en la Antártida.

***Noticias de la Fuerza Aérea**

PALABRAS DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA TENIENTE GENERAL AV. ENRIQUE A. BONELLI CON MOTIVO DE LA CEREMONIA DE ASUNCIÓN EN EL CARGO

Nunca pensé iniciar mis palabras de esta manera.

Los aviadores tenemos una "cábala". Cuando durante el vuelo nos enfrentamos a situaciones adversas pensamos... no importa: "El cielo se abre para los pilotos"

Pero esa frase trae implícita la entrega de nuestro destino a una fuerza superior.

Es que cuando la pensamos... hemos hecho todo lo posible ...

El sábado en circunstancias dramáticas, estoy seguro que nuestros camaradas luchando hasta el final, la invocaron: "No importa, el cielo se abre para los pilotos" El cielo no se abrió... pero los recibió en su seno. En este momento, se encuentra orbitando una escuadrilla de aviones para rendir honores. Cuando realicen el pasaje, nuestro homenaje al Sr. Cnel. Av. Hebert Tomé y al Sr. Cap.(Av.) Gustavo Varela, será mirar por delante del guía y pensar que ellos están allí como guías, formando parte de la Escuadrilla del Silencio

Por haber llegado al final de su comando, el Sr. Tte. Gral. (Av.) José Pedro Malaquín pasa a situación de retiro. Ha conducido la Fuerza a lo largo de cinco años, durante los cuales demostró su sentido del deber, capacidad y contracción al trabajo. Acompañado por su Sra. Patricia Kent, quien supo ganar un espacio entre nosotros, han dedicado mucho tiempo y esfuerzo para mejorar la situación del personal en momentos difíciles. A ellos, les deseamos mucho éxito en la actividad que emprendan de ahora en más.

Del mismo modo, despedimos al Sr. Brig. Gral. (Av.) José Enrique Mayo y su Sra. Susana Cáceres, extendiéndoles nuestros mejores augurios en la nueva etapa que inician.

En el instante que el Sr. Ministro de Defensa Nacional, prendía en mi uniforme el distintivo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, acudieron a mi memoria, las distintas etapas cumplidas durante mi carrera profesional. Miles de horas de instrucción. Miles de horas de servicio. Miles de horas de vuelo. Podrá pensarse... hechas con sacrificio. . . .

Todo lo contrario. He disfrutado cada uno de esos minutos, en el entendido que mediante la instrucción, estaba aprendiendo y capitalizando experiencias, que me servirían en la siguiente tarea que me fuera asignada.

He disfrutado cada uno de esos minutos, creyendo que el servicio es el aporte individual que hacemos a la Patria.

He disfrutado cada hora de vuelo convencido que el entrenamiento y las tareas asignadas en una misión de vuelo, van de la mano y deben ser cumplidas como si la vida misma dependiera de ellas.

Y he disfrutado cada cargo asignado, porque he sido acompañado por personas que me transmitieron conocimiento, lealtad, honestidad y principalmente amistad, lo cual me ha proporcionado un ambiente adecuado de equilibrio y armonía para cumplir mi tarea, y me han apoyado en aquellos momentos tristes y difíciles como los que hoy nos toca vivir.

Sé que esta nueva etapa de mi vida profesional, implica toda la responsabilidad, que exige asumirla con ponderación y equilibrio, dando lo mejor de mí mismo, pero tengo la certeza que el mismo espíritu de colaboración que me rodeó hasta ahora, me seguirá acompañando y que entre todos lograremos realizar nuestro trabajo.

Formando parte de los efectivos aéreos o terrestres, he asistido desde 1968, a todas las ceremonias de cambio de mando del Comandante en Jefe. Invariablemente, lo que más atención despertaba en mí, era el mensaje que tradicionalmente éste dirigía a la Fuerza. Es que instintivamente percibía, que a partir de ese momento, mi actividad profesional podía modificarse, en virtud del cambio que supone una nueva conducción. Soy consciente que para la Fuerza Aérea, debe, este discurso, tener un contenido que deje claro los criterios que hemos de observar para cumplir con la tarea asignada.

Nuestra posición Institucional dentro del Estado no cambia. Está establecida en la Constitución de la Republica, Leyes y Decretos, que conforman el conjunto del ordenamiento jurídico Nacional que nos rige y que juramos por nuestro honor cumplir y defender. La Fuerza Aérea Uruguaya es uno de los órganos de ejecución de la Defensa Nacional, como tal cumple y desarrolla un cometido esencial del Estado.

Tampoco cambia la interpretación de los cometidos asignados: defender la soberanía, el territorio y sus Instituciones, democráticamente elegidas por nuestro pueblo.

Pero lo que sí enfatizamos, son los criterios a emplearse para mantener la Fuerza preparada para enfrentar los desafíos presentes y futuros.

Somos una Fuerza Aérea que por su tamaño permite un mayor conocimiento personal entre sus integrantes, lo cual no debe interferir en el momento de tomar decisiones o aplicar reglamentos. Siempre estos últimos deben prevalecer por sobre otras consideraciones.

La honestidad no es exclusividad de nadie, pero es responsabilidad de todos. Tampoco es una conducta extraordinaria, es el debe ser. Sucede que cuando alguien se aparta, la distorsión es tan grande, que produce un mal colectivo. Debe estar incorporada en nuestros procedimientos diarios y nuestra expectativa es comprobar una vez más que constituye la norma.

Disciplina, verticalidad, subordinación, lealtad, sacrificio, son características propias de nuestra formación militar. No son palabras, es una manera de ser y de sentir. Es una forma de actuar. Transparencia en cada uno de nuestros actos. Iniciativa y trabajo. Sin especular. Siempre el objetivo es común y no individual. Reafirmar el concepto de Honor que está escrito en nuestros reglamentos.

Austeridad sin desmedro de la dignidad.

Preocupación por el personal y sus familias Comportamiento cívico y social que refleje buen trato y educación y que el porte del uniforme sea una distinción y orgullo, allí donde lo usemos. Y aun sin vestir el mismo, tener presente que el saber estar en todo momento y lugar, es deber militar.

Los integrantes más jóvenes de la Fuerza, nuestro futuro viviente, deben vislumbrar su propia perspectiva de crecimiento y de carrera.

Una carrera a enfrentar con los ojos abiertos, sabedores de nuestro potencial y nuestras limitaciones, con el optimismo propio de quienes han encauzado sus destinos en un real estado de vida más que en una opción puramente profesional. Es responsabilidad de cada uno de ustedes, brindar toda su capacidad intelectual y física para instruirse y mantenerse entrenado, ya que si bien nuestro accionar es colectivo y se basa en la suma de voluntades armónicamente acopladas, la ejecución, el esfuerzo final, es individual.

Así, el piloto necesita del navegante / operador de sistemas para encontrarse sobre el objetivo en el instante preciso. Ambos necesitan del técnico que garantice el mantenimiento de la aeronave en condiciones óptimas, así como el apoyo logístico en forma adecuada y continua. Y todos necesitamos una planificación estratégica, la cual asegurará que el despliegue táctico obedezca a esos lineamientos.

Siempre estaremos atentos a los conceptos y directivas emanadas de nuestro mando superior de forma de revisar nuestra doctrina, planes y programas.

Este cargo con el que el Poder Ejecutivo me honra, exige expresar algunas pautas sobre la orientación que he de darle a la conducción de la Fuerza. Por un lado, para potenciar todo lo bueno que se ha hecho, pero por otro, imaginar, concebir, prever el escenario en el cual la Institución deberá actuar en los próximos 5, 10 o 15 años, para poder prepararnos.

Una Fuerza Armada, sobre la base de una o múltiples hipótesis de conflicto, adquiere o desarrolla su armamento, instruye su personal y organiza su capacidad logística para dar respuesta adecuada y rápida. Lograrlo, mas allá de la eficiencia y eficacia con que se actúe, supone un gasto que estará de acuerdo a la riqueza y grado de amenaza que tenga una nación. Las hipótesis de conflicto han variado, y con ellas, parte de los roles de la Institución. Nuestra actividad debe centrarse en continuar nuestra preparación sobre la base de una doctrina de empleo en constante revisión, incrementando nuestra capacidad de respuesta militar, con el uso eficiente de los medios aéreos disponibles.

Paralelamente, debemos buscar actividades productivas, que generen recursos genuinos, y permitan una mejora en los ingresos operativos, como forma de complementar los fondos que por presupuesto correspondan. La Fuerza Aérea deberá adaptarse a un proyecto de país, orientado a valorizar los elementos productivos de la Nación. Deberá colaborar en ese proyecto de crecimiento, focalizando, en su rol de ejecutor de la política de Estado en materia aeronáutica, como entidad reguladora o de control y como prestadora de servicios, en toda la magnitud que sus medios le permitan.

El concepto de gasto, debemos transformarlo en concepto de inversión, siendo nuestra responsabilidad, demostrar que los rubros asignados regresan al contribuyente de manera visible, aportando elementos para el mejor conocimiento de la sociedad, sobre la importancia de las actividades que la Fuerza Aérea desarrolla.

Consagrado en su Ley Orgánica, la Fuerza Aérea tiene diversos cometidos. Entre otros, ser Asesor del Poder Ejecutivo en materia de Política Aeroespacial y, a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, ser el organismo regulador de la actividad aérea nacional, que nuclea al más numeroso conjunto de personas técnicamente vinculadas al quehacer aeronáutico.

Esto incluye:

Seguridad Operacional, certificando, de acuerdo a normas reguladas internacionalmente, Líneas Aéreas, Talleres Aeronáuticos y otros servicios que se prestan a la aviación comercial y privada.

Control del espacio aéreo nacional, brindando cielos seguros a quienes sobrevuelan nuestro territorio en un contexto apropiado de seguridad, regularidad y eficiencia. Mantenimiento de Radares, Centros de Comunicaciones y Radio ayudas aeronáuticas, elementos indispensables para servir a las aerovías que surcan nuestro cielo.

Funciones de Policía Aérea Nacional, ejerciendo a través de integrantes de la Institución, en constante proceso de especialización, tareas de control aeroportuario y en el espacio aéreo jurisdiccional; las cuales se desarrollan en permanente y enriquecedora coordinación con otras reparticiones del Estado involucradas en la materia.

Servicio de Búsqueda y Rescate. Imprescindible tarea que la Fuerza Aérea cumple en coordinación con otros sectores del Ministerio de Defensa Nacional y del País, con el fin de salvar vidas y bienes en caso de desastre o siniestros.

Gestión y mantenimiento de aeropuertos, constituyendo polos de desarrollo en el interior del país.

Nuestra presencia en esta actividad es y será permanente, con la consigna de colaborar y facilitar, dentro del marco legal, la multiplicación de actividades en un medio donde se desarrolla el movimiento de personas, bienes y servicios de mayor valor agregado de nuestra economía. Todas esas actividades, que son esenciales de nuestra Institución, se realizan en un ambiente de alto contenido técnico y especializado. Formar pilotos, navegantes, aerotécnicos, técnicos electrónicos, controladores de tránsito aéreo es costoso, requiriendo además, planificación, tiempo, esfuerzo y cuidados.

Precisamente, la especialización de su personal es uno de los activos más importantes con que cuenta la Fuerza Aérea.

Esta característica debe resaltarse, debiéndose mantener como objetivo primordial una actualización técnica continua, pues es la plataforma para asegurar la superación de la Fuerza.

La política de recursos humanos institucional será uno de los principales puntos de atención. La Fuerza Aérea ES su personal militar y civil en TODAS sus jerarquías y Escalafones cualquiera sea su función dentro de la Institución.

Continuaremos, como forma de contribuir a la Paz, con nuestro despliegue en las Repúblicas del Congo y Eritrea. Este Comando reconoce y agradece al personal desplegado y a sus familias el esfuerzo y las numerosas muestras de profesionalismo y capacidad demostradas.

Son motivo de orgullo de la Fuerza Aérea y de nuestro país.

Desde la distancia, pero muy cerca de ellos, queremos expresarles a los hombres y mujeres que componen las dotaciones de ambos contingentes, nuestro saludo.

La Fuerza Aérea ha sido impulsora de la actividad que nuestro país viene desarrollando, por mas de veinte años en la Antártida.

La seguiremos apoyando firmemente, convencidos que el trabajo y la presencia de hoy es un legado que dejamos a las generaciones futuras. Del mismo modo, vaya nuestro saludo a la dotación de la Base Científica Antártica Artigas, especialmente al personal de la Fuerza Aérea allí destacado.

Nos conocimos hace 36 años. Con amor, amistad y comprensión formamos una Familia que dio sentido a nuestras vidas. Ha sido el respaldo imprescindible para dedicar toda mi energía a esta profesión. En este momento tan especial, deseo expresarles a mi esposa y a mis hijos, a mis padres y a toda mi familia, mi reconocimiento y agradecimiento.

Solo me resta decir, que es mi deseo realizar la tarea de forma tal que se note mi presencia. Del mismo modo, cuando finalice mi comando, espero haber trabajado de tal forma que no se note mi ausencia.

Muchas Gracias

***Noticias Interesantes.**

****"Hoyo en Uno" Interplanetario**

Luego de viajar 500 millones de kilómetros, Opportunity, el gemelo del vehículo explorador Spirit, aterrizó en Marte en un pequeño cráter llano, el lugar perfecto para buscar vestigios de agua marciana antigua. El gemelo del Spirit, Opportunity, aterrizó con éxito en Marte la noche del sábado 24 de enero de 2004 a las 9:05 p.m. (Hora Estándar del Pacífico), y pronto comenzó a enviar sus imágenes a la Tierra.

"Opportunity ha tocado suelo en un paisaje bizarro y extraño", dice Steve Squyres de la Universidad de Cornell, investigador principal para los instrumentos científicos de Opportunity y Spirit. "Estoy pasmado. Estoy anonadado". Comparado con el sitio de aterrizaje sembrado de piedras del Spirit en el cráter Gusev, al lado opuesto de Marte, el terreno que rodea a Opportunity es más oscuro y notablemente liso, interrumpido solamente por las marcas de los rebotes de las bolsas de aire del sistema de amortizaje y por un curioso afloramiento de rocas en capas. Es el primer afloramiento accesible de lecho rocoso que se ha visto en Marte, y los científicos están ansiosos de estudiarlo. Opportunity se encuentra en un lugar llamado Meridiani Planum, una amplia planicie rica en el mineral gris llamado hematita. En la Tierra, la hematita se forma comúnmente en presencia del agua, y los científicos se han preguntado durante mucho tiempo si la hematita de Marte se formó también en presencia de agua. Quizás, hace mucho tiempo, Meridiani Planum era húmedo y adecuado para la vida. Opportunity lo averiguará, utilizando sus herramientas geológicas de a bordo para estudiar las rocas y el suelo del área. Dice Squyres: " Antes del amortizaje mi mayor esperanza era que descendiéramos cerca de un cráter que pudiésemos visitar". En un lugar así, Opportunity podría ver qué es lo que hay debajo de la superficie sin tener que excavar. Lo que sucedió fue aún mejor que lo que deseaba. "Hicimos un 'hoyo en uno' interplanetario a 500 millones de kilómetros de distancia". "Estamos *dentro* de un pequeño cráter de impacto" de unos 20 metros de diámetro. Es llano, de modo que Opportunity no tendrá problemas para salir de él, cuando haya finalizado la exploración de su interior. Un cráter aún más extenso, que podría proporcionar acceso a capas más profundas en busca de claves del pasado, se encuentra a solamente un kilómetro de allí. Fue fotografiado por una cámara ubicada en la parte inferior del aterrizador durante el descenso final de Opportunity. Este cráter más grande tiene unos 150 metros de diámetro, dice Andrew Johnson de JPL, un ingeniero que trabaja en el sistema de imágenes de descenso. Squyres presentó un bosquejo de las actividades potenciales de Opportunity en las próximas semanas y meses. Luego de abandonar el aterrizador, el vehículo examinará primero el suelo más próximo, y luego se dirigirá al afloramiento de rocas de apariencia de capas y pasará un tiempo considerable estudiándolas. Más tarde, el vehículo podría escalar las paredes del pequeño cráter, echar un vistazo a su alrededor, y dirigirse hacia el cráter más grande. Pero antes, Opportunity pasará más de una semana -- quizás dos -- alistándose para abandonar el aterrizador, si todo marcha bien. Los datos de ingeniería enviados a través del orbitador Mars Odyssey de la NASA indican que la nave se encuentra en perfecto estado, dijo Arthur Amador de JPL, director de la misión.

****Ratones Marcianos**

En el año 2006 un grupo de ratones astronautas serán puestos en órbita alrededor de la Tierra dentro de una nave espacial giratoria. Su misión: aprender a vivir en la gravedad de Marte. Los humanos necesitan gravedad. Sin ella -- los astronautas lo han demostrado repetidamente -- nuestros cuerpos cambian de forma extraña. Los

músculos pierden masa y los huesos pierden densidad. Incluso la habilidad para mantener el equilibrio se deteriora. De la larga experiencia en el Transbordador Espacial y varias estaciones espaciales, tenemos algún conocimiento de cómo los mamíferos, especialmente las personas, responden a la gravedad cero. Tenemos aún más experiencia con la gravedad uno de la Tierra. Pero todavía seguimos sin saber qué pasa entre estos dos niveles.

¿Qué les pasaría, por ejemplo, a los humanos en Marte donde la gravedad en la superficie es de 0,38-g? ¿Es suficiente para mantener a los exploradores humanos adecuadamente activos? Y, más importante aún, ¿qué facilidad tendrían para readaptarse a g 1, una vez regresaran a la Tierra? Un equipo de científicos y estudiantes del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT), de la Universidad de Washington, y de la Universidad de Queensland, en Australia, planean explorar estos interrogantes. Piensan hacerlo poniendo ratones en órbita. "Lo que intentamos hacer", explica Paul Wooster, del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), y director del programa de proyecto Biosatélite de Gravedad Marciana (Mars Gravity Biosatellite), "es desarrollar una nave espacial que girará para crear gravedad artificial". El satélite girará a razón de aproximadamente 34 veces cada minuto, lo que generará 0.38 g. -- la misma gravedad que en Marte. El equipo espera lanzar el Biosatélite en el 2006. Los ratones estarán expuestos a la gravedad tipo marciano aproximadamente durante cinco semanas. Entonces, dice Wooster, volverán a la Tierra vivos y en buen estado. Los ratones descenderán en paracaídas y aterrizarán cerca de Woomera, Australia, dentro de una pequeña cápsula semejante a las antiguas cápsulas Apolo. El proyecto Biosatélite es la primera investigación enmarcada dentro de este nivel de gravedad, dice Wooster. Financiada en parte por la NASA, el proyecto también es único "debido a la alta participación de estudiantes en todos los aspectos del trabajo, incluyendo el planteamiento científico, el diseño de la nave, la recolección de fondos, y en general coordinando las actividades", añade. La investigación se centrará en la pérdida de masa ósea, cambios en la estructura de los huesos, en la atrofia muscular y en cambios en el oído interno, que afectan el equilibrio. "Lo más importante que intentamos hacer", dice Wooster, "es determinar punto por punto las diferencias entre gravedad cero y gravedad uno". Mientras estén en órbita alrededor de la Tierra, los ratones, cada uno en su pequeño hábitat, serán observados cuidadosamente. Cada hábitat tendrá una cámara mediante la cual los investigadores podrán vigilar la actividad del ratón. Cada uno tendrá su propia fuente de agua, (accionada por una bomba), de modo que el consumo de agua de cada ratón pueda ser medido.

Las deposiciones de cada ratón serán recogidas en un compartimiento bajo su hábitat; el compartimiento contendrá un sistema de análisis de orina que servirá para detectar los biomarcadores que indican pérdida ósea. Cada hábitat estará también equipado con un sensor de masa corporal, que tomará lecturas frecuentes. Esto permitirá a los investigadores determinar cómo cambia el peso de los ratones a lo largo de las cinco semanas. Para mantenerlos ocupados, cada ratón tendrá también sus propios juguetes. "Podemos darles un bloque de madera para que lo roan", dice Wooster. Eso los mantendrá contentos, y también evitará que mastiquen el hábitat. Pueden también tener un pequeño tubo para correr por él. No habrá, sin embargo, ruedas para correr, dice Wooster, porque la NASA ha descubierto que el ejercicio puede contrarrestar algunos de los efectos de la baja gravedad en los astronautas. Un ratón con una rueda en su caja puede fácilmente correr varias millas en un día. "No queremos dar a los ratones medidas contra los efectos del ejercicio". Los estudiantes utilizarán solo ratones hembras, dice Wooster. Esto es, en parte, porque las hembras comen ligeramente menos que los machos, reduciendo el peso que debe salir de la tierra. Pero más importante, algunos estudios sugieren que las hembras son afectadas en mayor medida por la baja gravedad, que los machos. En realidad estos estudios no se han llevado a cabo en gravedad parcial. En lugar de ello, fueron realizados mediante la suspensión de las patas traseras de los animales, por lo que los ratones sólo podían sentir parte de su peso en el suelo. La simulación de la gravedad marciana dentro del Biosatélite será mucho más realista. A través de las tres universidades en el proyecto, más de 250 estudiantes han participado en el programa del Biosatélite. El proyecto está dirigido y coordinado por MIT, que también se encarga de los hábitat de los animales y de los sistemas de mantenimiento de vida. La Universidad de Washington se encarga de proveer energía eléctrica, propulsión, control de altitud, control térmico y todas las comunicaciones a tierra. La Universidad de Queensland estará a cargo de la entrada, descenso y sistemas de aterrizaje, incluyendo las corazas térmicas y paracaídas. "Creo que una de las mayores contribuciones del Biosatélite", dice Wooster, "es el beneficio educativo para los estudiantes". Mucha gente, dice, se ha inspirado en este proyecto, y ha aprendido de él. "Vamos además, a conseguir información que nunca nadie ha tenido antes, valiosos datos que no han estado disponibles para el planeamiento de misiones humanas a Marte". ¿Cómo responderán los humanos a la gravedad de Marte? Con el aterrizaje exitoso del vehículo explorador Spirit de la NASA, la respuesta a esta pregunta estará más y más cercana.

****Bélgica abrirá una nueva Base**

El Consejo de Ministros aprobó una partida de 500.000 Euros para la construcción de una nueva base científica belga. La misma deberá estar funcionando para el 2007, situada a 120 Km de la costa, cerca de donde estuvo emplazada la antigua base Rey Balduino. Esta nueva estación, será una base no permanente, ocupada durante el verano austral por una veintena de científicos.

****Se estrelló helicóptero.**

El ministro de Defensa Británico abrió una investigación para determinar las causas del accidente de un helicóptero Lynx de la Marina Real, el pasado 8 de febrero de 2004, en el mar de Weddell en la Antártida, mientras volaban desde el navío HMS Endurance en una misión de descarga de combustible para las bases británicas. Al menos tres miembros de la tripulación resultaron gravemente heridos.

****Brasil está más cerca de definir la licitación de los cazas para la FAB**

De acuerdo a declaraciones formuladas por el Ministro de Defensa de Brasil José Viegas, el gobierno espera decidir a quien adjudicará el contrato de al menos 12 aeronaves de combate por un monto superior a los U\$S 700 millones, dentro de los próximos 45 días.

Como se recordará, la referida licitación se inició en el anterior gobierno brasileiro y si bien se estaba ya en condiciones de definir la propuesta ganadora, la administración saliente prefirió dejar la decisión final al nuevo gobierno encabezado por Luiz Inacio Lula da Silva, que finalmente optó por relanzar el proceso en el mes de Setiembre del año pasado.

Tras la obtención del contrato más importante de los últimos años en la región se encuentran Lockheed Martin Corp. con los F-16; Saab de Suecia conjuntamente con BAE Systems Plc con el Gripen; otro consorcio formado por Embraer con el fabricante francés Dassault Aviation SA con una versión especial del Mirage 2000BR y los dos fabricantes rusos Sokoi y MiG. Luego de haberse postergado la decisión, las empresas fueron convocadas a formular actualizaciones de sus ofertas, incluyendo eventuales mejoras técnicas, las que fueron presentadas a una comisión integrada por la Fuerza Aérea Brasileira y un equipo interministerial de técnicos aeronáuticos. Sin embargo y de acuerdo a trascendidos en medios brasileiros, independientemente de cual fuere la empresa seleccionada, el gobierno preferiría que de alguna forma Embraer se viera beneficiada con la negociación, ya que según dichas fuentes, la intención es la de favorecer la industria nacional aeronáutica, que por otra parte ha demostrado estar en condiciones de competir internacionalmente. Y para ello se está pensando en incluir dentro de la contratación, una cuota parte de transferencia de tecnología, lo que implica dar a conocer a fabricantes brasileiros detalles de la tecnología utilizada en la fabricación de dichas aeronaves, así como en el equipamiento y sistemas. En dicho sentido, durante la próxima semana visitará Brasil una misión rusa, habiendo ya logrado un acuerdo con la empresa local Avibrás en tal sentido. Sin perjuicio de lo cual, todos los oferentes han dejado saber extraoficialmente que aceptarían la participación de contrapartes brasileiras, si así el gobierno lo desease.

****Rusia ofrecerá nuevas propuestas en la licitación de los cazas de la Fuerza Aérea Brasileira.**

Rusia realizará su último intento para vencer en la licitación del programa F-X de modernización de los aviones de caza de la FAB. Dentro de las propuestas se encuentran acuerdos comerciales de fuera del área de la defensa y se agrega un capítulo de cooperación con Enaer, que actualmente esta asociada a la francesa Dassault para la producción de los Mirage-2000BR

****Accidente de 2 Tucanos de la Fumaca.**

El 13 de febrero, en horas de la mañana, dos T-27 Tucano de la Escuadrilla de la Fumaça, chocaron y se precipitaron a tierra, sin causar daños a terceros. Cuatro pilotos de la Fuerza Aérea Brasileira, un Mayor, 2 Capitanes y un Teniente, se eyectaron durante un vuelo de entrenamiento sobre una región deshabitada a 10 kms de la ciudad de Santa Rita de Pasacuatro en el Estado de Sao Paulo. Fueron rescatados inmediatamente y se encuentran ilesos.

****La Federación Rusa podría reemplazar una gran parte de su anticuado parque aeronáutico comercial que data de la era soviética y que ha venido afectando el crecimiento del transporte aéreo doméstico.**

La información recogida por diferentes medios de prensa locales se originaría en una propuesta recibida por el gobierno ruso y proveniente del Ministro de Transporte de Alemania, que mediante una nota oficial habría ofrecido hasta 200 aeronaves de segunda mano McDonnell Douglas (MD-80) y Fokker-100, destinadas a reemplazar los antiguos Tu-134 y Tu-154. Las mismas fuentes indicaron que las aeronaves tendrían un promedio de 14 años de producidas y su valor se ubicaría en el entorno de los U\$S 10 millones. La operación propuesta generaría para Rusia el tiempo necesario para encarar la fabricación de nuevas aeronaves, a través de la reactivación de la industria aeronáutica, prácticamente estancada desde la era soviética debido a la falta de presupuesto para desarrollos tecnológicos y que no ha podido satisfacer las necesidades de las aerolíneas nacionales. La referida propuesta alemana incluiría a las empresas Germania Fluggesellschaft, Scandinavian Airlines (SAS) y la empresa de leasing estadounidense General Electric Capital Aviation Services.

****El "Esquadrão Flecha" de la Fuerza Aérea Brasileira**

La Fuerza Aérea Brasileira cierra el cerco contra los vuelos ilícitos en la frontera norte, con la activación concretada ayer, del "Terceiro Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação (3º/3º GAV)" conocido como el "Esquadrão Flecha", la más nueva unidad de caza de la aviación militar brasileira, que tendrá su sede en la Base Aérea de Campo Grande.

Esta unidad se compone inicialmente de 120 efectivos y 12 aviones T-27 Tucano y está a cargo de controlar una inmensa región aérea que abarca las fronteras con Paraguay y Bolivia y a la vez, será una unidad de formación de líderes de escuadrillas de caza. Este nuevo escuadrón se agrega al 1º/3º GAV, "Esquadrão Escorpião", basado en Boa Vista, y al 2º/3º GAV, "Esquadrão Grifo", instalado en la Base Aérea de Porto Velho. La información divulgada por la FAB establece que "estas unidades de la están integradas en su mayor parte por jóvenes pilotos que aceptan el desafío de participar en la noble misión de proteger nuestro espacio aéreo a bordo de aviones caza". Agrega que "El Esquadrão Flecha recibió voluntarios de todo el País, oriundos de otras unidades, que se reunieron en Campo Grande para participar de su nacimiento". La actuación de esta unidad se desarrollará en conjunto con otras unidades de la FAB, como el 2º/6º GAV, ubicado en la Base Aérea de Anápolis, que opera las modernas aeronaves R-99, equipadas con un radar que detecta cualquier tipo de vuelo en un radio de 400 km, y el

"Destacamento de Controle do Espaço Aéreo de Jaraguari" (DTCEA-JGI), que posee un radar de superficie con gran alcance. Asimismo, trabajará en conjunto con otros órganos estatales como las policías federal y civil.

****Convenios de interés**

EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL TIENE CONVENIOS CON DIFERENTES INSTITUCIONES DE ENSEÑANZA Y CON ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES, QUE FAVORECEN A LOS INTEGRANTES DE LAS FF.AA. Y A SUS FAMILIARES DIRECTOS.

CONVENIOS QUE REPRESENTAN DESCUENTOS EN MATRÍCULAS O CURSOS O CUOTAS, DE DIFERENTE VALOR.

UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL URUGUAY "DÁMASO ANTONIO LARRAÑAGA".

CENTROS EDUCATIVOS LOGOSOFICOS

CENTRO ANGLO-ALBO

CENTRO ANGLO-LA BLANQUEADA

SOCIEDAD URUGUAYA DE ENSEÑANZA "JOSÉ PEDRO VARELA"

ALIANZA CULTURAL URUGUAY-EE.UU.

INSTITUTO CULTURAL ANGLO-URUGUAYO

COMPAÑÍA DE ENFERMERÍA A SANATORIO Y DOMICILIO (DEDICAR).

JOPITO S.R.L. (GRUPO ECO2002) QUE OTORGA TARJETA DE DESCUENTOS EN COMPRAS

POR MAS DATOS DIRIGIRSE A LAS INSTITUCIONES MENCIONADAS O AL MDN (ASESORIA NOTARIAL)

TELÉFONO 487.28.28 INT. 138 Y 142

***A los INTERESADOS en el tema OVNI.**

Se encuentra a la venta en Ediciones de la Plaza, Z. Michelini 1329 local 18/20, "El Misterio Ovni. Los archivos oficiales abiertos" que expone las conclusiones de los informes de los casos estudiados por la Fuerza Aérea Uruguaya durante 20 años.

***AVISO:** Los últimos ejemplares de la edición del libro de cuentos y anécdotas de aviación "HISTORIAS POR EL AIRE" se encuentran a disposición de los interesados en la librería PATIO BIARRITZ en Av. 21 de Setiembre 3015 teléfono 710 3023 y hace envíos al interior y exterior del país, comunicándose por Email a la dirección melibea@adinet.com.uy

***ATENCIÓN!!!!!!!**

"LAGUNEROS" de Roberto Burgos. Un libro de cuentos cortos, entretenido y fácil de leer, que nos revela una forma de vivir y sentir una zona de nuestro país, quizás no demasiado conocida por la mayoría de nosotros.

Quienes tengan interés en conseguirlo pueden comunicarse con Werter Castro Av. Carlos M de Pena 4353

Teléfono 3099454 o con Roberto Burgos Calle 13 y 18 Balneario Laguna Merin. Treinta y Tres Email:

lauravenoustov@hotmail.com

*** Paginas web:**

www.fau.gub.uy nueva y muy interesante pagina de la FAU

www.elhorror.net análisis sobre la Biblia

<http://memorial.flight.free.fr> sobre aviones antiguos

www.wtcqdl.com/noticias noticias internacionales

***Si conoce a alguien que le puede interesar recibir este Boletín, envíenos su dirección de Email.**

GRUPO SIMBÓLICO DE TRANSPORTE AÉREO 346.

Calle Lido 1800. Teléfono y Fax: 7080439 Email: grp346@adinet.com.uy
