

BOLETÍN DE NOTICIAS DEL 346
Nº 28. Correspondiente al 1 de Abril de 2004

***Cartas de los Lectores**

*Saludos y me gustaría saber de que forma desde La Paloma puedo abonar mi cuota social. Hugo D Silveira

*HABIENDO RECIBIDO SU AMABLE CORREO, ANTE TODO LE AGRADEZCO, Y DESPUÉS LE CONFIRMO MI DESEO DE RECIBIR INFORMACIÓN DEL GRUPO 346, DE PERTENECER AL MISMO COMO SOCIO, Y QUE CONCURRIRÉ A LA REUNIÓN DEL 26 DE MARZO EN EL C.F.A CON SUMO AGRADO. REITERÁNDOLE MI AGRADECIMIENTO, LO SALUDO CON PARTICULAR ESTIMA...
Cnel (Av.) ALCIDES EDUARDO LUZURIAGA.

*Estimados amigos: Acuso recibo de las invitaciones llegadas por correos (normal y electrónico), para la primera Reunión de Camaradería del corriente año. A la vez, les transmito que por estar ausente del país, hasta el próximo 10 de mayo, no tendré la oportunidad de acompañarles. Deseándoles un muy exitoso y grato encuentro, les saludo muy cordialmente.
Cnel. Nav. Carlos A. Grezzi

*A los efectos de manifestar interés de continuar recibiendo el boletín de noticias.-Aprovecho la oportunidad para felicitarlos por el mismo.-
Atte.- Cnel(Nav) Carlos Eirale

*Lamentando no poder concurrir el día 26 por encontrarme en el exterior les deseo una feliz reunión.-
Tte.Gral.(Av.) Carlos Pache

* Me ha llegado; la invitación para recibir el Boletín de Noticias, invitación que aprecio y agradezco. En realidad soy un piloto civil y no militar, por lo que no se si califico para el mismo.
En caso de poder ser parte del listado de miembros, será para mi una distinción.
Desde ya gracias,
Alberto M.Rodrigo.

*Queridos amigos

Tengo el placer de informarles que nuestro socio Wilson Pereira obtuvo el primer puesto en la primera fecha del Campeonato Gaúcho de Aerodelismo, representando al Aeroclub Tacuarembó. Ahora se prepara para la segunda fecha que tendrá lugar el 3 de abril en la ciudad de Livramento.
Salió primero entre 15 competidores representantes de todos los rincones de R do Sul, en la categoría acrobacia básica. El avión es un Extra 300L de 1.80 m de envergadura de Colombo Anderson Models, con motor OS 108.
Alfredo Arbe Báez. Aerodelismo Aeroclub Tacuarembó. Se adjunta foto



***Internados en el HMC**

Tte. Cnel A Paganini Ingreso 29/2 Alta
Sgto. L Rodríguez Ingreso 28/2 Alta
Sgto. J Santiago Ingreso 1/3 Alta
SOM H Arbón Ingreso 4/3
Sgto. 1º E de León Ingreso 2/3 Alta
Sgto. 1º R Martínez Ingreso 7/3 Alta
May. M. Sayans Ingreso 13/3 Alta

SOM P Alvarez Ingreso 13/3
Sgto. 1º C González Ingreso 14/3 Alta
Cnel R Meyer Ingreso 21/3 Alta
SOM C Muniz Ingreso 21/3 Alta

***Fallecimiento.**

SOM Arol Sánchez

***Fechas para recordar**

Abril.

1/36 Creación de la B.A.Nº1

2/65 Llega el C-47-B-1-DK N/S 43-48772 FAU 522, el 1º con esta matrícula-

3/62 Llegan los C-47 FAU 516- C-47B-1-DK N/S 43-48347 y FAU 517- C-47B-35-DK N/S 44-77079

4/70. Llegan los Fokker F- 27 Friendship FAU 560 y 561, desde Holanda por la ruta del Norte

7/72 Incidente carreteando dentro de BA1, cae en una zanja el C 47 FAU 522 (el 2º con esta matrícula) C47B-28-DK N/S 44-76219 N/C 15803-32551 antes fue el Pluna CX-AFE

10/48. Decola el C-47 FAU 508 a Colombia en apoyo a la 9º Conferencia Internacional Americana

11/50 Se recibe el C-47 FAU 510 - C47A-65-DL N/S 42-100558 (el 1º con esta matrícula)

14/81 Llega el Lear Jet 25A FAU 500

18/94 Llega el Lockheed C-130 Hércules FAU 593

27/94. Creación del Escuadrón 3 de Transporte

Circa 18/50 Se recibe directamente en EE.UU. de NA al C-47 FAU 511 (El 1º con esta matrícula)

*** LA FOTO DEL MES**



***Hércules C-130 sobre el Estadio Centenario**

***Noticias de la Fuerza Aérea**

****91º ANIVERSARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR Y DÍA DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA**

Se llevó a cabo en la sede del Comando General, la ceremonia de nonagésimo primer aniversario de la Aviación Militar y día de la Fuerza Aérea Uruguaya, la cual dio inicio con la revista de efectivos por parte del Señor Presidente de la República, acompañado del Señor Comandante en Jefe.

Los actos centrales comenzaron a la hora 11:00, con la ejecución del Himno Nacional interpretado por nuestra Banda de Músicos, el cual fue coreado por los presentes.

Posteriormente, y tras la lectura a la Orden del Comando General, el monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", del autor nacional José Belloni inaugurado en 1927, fue testigo -enmarcado por los verdes jardines que lo rodean- de una de las instancias más significativas de la ceremonia: el "Premio de Seguridad de Vuelo 2003" el cual le correspondió, en esta oportunidad, al contingente aéreo desplegado el pasado año, en el estado de Eritrea en misión de Naciones Unidas. La distinción fue entregada por el señor Comandante en Jefe de nuestra fuerza, al Comandante de dicho contingente, Mayor (Aviador) Julio Aparicio.

Minutos más tarde, el Comandante en Jefe, se dirigió a las autoridades y público presente de donde se extractan, a continuación, alguno de los pasajes más significativos del discurso: *"Actualmente, la actividad aeronáutica es indispensable para la inserción del país en el mundo. En este sentido, debe estar al servicio del turismo, del comercio internacional, de las comunicaciones y de las relaciones exteriores de la República. El transporte aéreo internacional, para ser posible, debe desarrollarse con seguridad, primer principio del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, ratificado por la Ley No. 12018 del 3 de noviembre de 1953. Dentro de los objetivos trazados en esta materia, la "vigilancia continua de la seguridad*

operacional aeronáutica" es actualmente nuestra mayor prioridad. Para ello, hemos trabajado intensamente en tres áreas. En primer lugar, en el aspecto normativo y reglamentario. La Autoridad Aeronáutica, por decisión del Poder Ejecutivo, ejerce las atribuciones necesarias que le han permitido ir actualizando en forma ágil y eficiente las normas y procedimientos que ordenan la gestión de la Aviación Civil, según las normas y recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional. En segundo lugar, la capacitación de nuestro personal técnico para lograr el nivel de excelencia requerido. Y como consecuencia de lo anterior, la aplicación de las normas instituidas, inspeccionando y calificando al personal aeronáutico y certificando a todos los operadores aéreos. En tercer lugar, en la infraestructura, inaugurando la nueva sede de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, que reúne en un moderno y funcional edificio a todas las oficinas técnicas involucradas. El logro de este objetivo es de carácter estratégico para nuestro país, debiendo ser continuo y constante en el tiempo ya que la "vigilancia continua de la seguridad operacional" es auditada periódicamente por la Organización de Aviación Civil Internacional. La Fuerza Aérea no es ajena a la situación económica que la nación debió enfrentar. Por ello, ha realizado un severo ajuste de su gasto, tanto en suministros como funcionamiento e inversiones, lo cual se reflejó en su sistema logístico, obligando a disminuir las horas de vuelo planificadas para este año. La aviación esta sujeta a la más rígida ecuación de mantenimiento y reinversión para poder volar. Por seguridad, nuestros equipos están limitados por un lado, a un máximo determinado de horas de vuelo, tras lo cual se impone reinvertir en ellos, o a un lapso acotado, cuando aun sin haber volado también exige la misma reinversión. Para nuestra estructura de costos por hora de vuelo, un avión promedio, para ser operativo, obliga a un mantenimiento anual del 15% y requiere además inspecciones programadas que implican una reinversión periódica del 25%. Somos una Fuerza Aérea orgullosa de colaborar en el mantenimiento de la Paz Mundial, al integrar las Fuerzas de las Naciones Unidas con componentes reducidos, pero equipados y entrenados en tareas específicas de alta tecnificación, al operar dos aeródromos de despliegue de las Naciones Unidas en la República Democrática del Congo y mantener una unidad de evacuación aeromédica con dos helicópteros en la República de Eritrea. Este contingente mereció el reconocimiento internacional del cual se dejó constancia en la entrega del Premio "Seguridad de Vuelo", otorgado en el transcurso de la presente ceremonia. A ellos nuestro agradecimiento por la abnegación y sacrificio puestos de manifiesto en el cumplimiento de la misión asignada.

En este día tan significativo vaya nuestro saludo y felicitaciones a todo el personal militar y civil que son la verdadera Fuerza Aérea, la cual, me honro en comandar. Aspiramos ser una Fuerza Aérea integrada a nuestra sociedad, equipada y entrenada para cumplir con su rol primario, la Defensa Nacional, trabajando por un país mejor, participando en su desarrollo al incentivar y colaborar con toda la actividad aeronáutica, tanto comercial como privada, técnicamente preparada para enfrentar nuevos desafíos, orgullosos de ser militares, dispuestos a realizar con dedicación y sacrificio las tareas que el Estado nos asigne. De esta forma, podremos sentir realizada la vocación que tenemos desde que ingresamos adolescentes a la Escuela Militar de Aeronáutica e hicimos nuestro lema que luce en su entrada: "AVIACIÓN VANGUARDIA DE LA PATRIA... MUCHAS GRACIAS "

La ceremonia continuó más adelante, con la colocación de ofrendas florales, primeramente, por el señor Presidente de la República acompañado por el Teniente General (Aviador) Enrique Bonelli y el señor Ministro de Defensa Nacional, Profesor Yamandú Fau; y luego, por los organismos e instituciones allegadas a nuestra fuerza que brindaron con su aporte, el marco de jerarquía y prestigio honrándonos además, con su presencia.

La ceremonia culminó, con el desfile de los efectivos terrestres y el sobrevuelo de aeronaves que enaltecían el brillo y prestigio de la ceremonia honrando, de esta forma, a las autoridades presentes y público en general.

****RESULTADO DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTE MAYOR DE AERONAVE A-37**

El día 31 de enero de 2004, la aeronave Cessna A-37 B Dragonfly (FAU 283) perteneciente al Escuadrón Aéreo N°2 (Caza) se encontraba en las proximidades de la ciudad de Florida (regresando de una aproximación frustrada -por pista interdicha y condiciones meteorológicas adversas- en el Aeropuerto Internacional de Carrasco); cuando se produjo el accidente en el que perdieron la vida el piloto y Comandante de la Brigada Aérea II, Cnel (Aviador) don Hebert E. Tomé, y el piloto instructor y Jefe de Operaciones del Escuadrón Aéreo 2 (Caza) Capitán (Aviador) Gustavo Varela.

En forma inmediata a los hechos, se dispuso el inicio de la investigación correspondiente a este tipo de accidente por parte de la Dirección de Seguridad de Vuelo de la Fuerza Aérea Uruguaya, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 343/989 de fecha 25 de julio de 1989, el cual reglamenta la Investigación de Accidentes Aéreos en la Fuerza Aérea, normativa en que se establecen los procedimientos aceptados entre todas las Fuerzas Aéreas Americanas, así como también otras Organizaciones y/o Administraciones de Seguridad de Vuelo a nivel mundial.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Esta Investigación se basó en el estudio de tres factores: el Humano, el Material y el Medio Ambiente, realizándose un examen exhaustivo de los elementos de prueba que permitieron reconstruir lo que pudo haber sido la trayectoria final de la aeronave que la condujo al accidente.

CAUSAS DEL ACCIDENTE

Del proceso de investigación culminado, se ha podido determinar que la causa primaria del accidente queda comprendido dentro del factor medio ambiente (natural). Esta causa, está evidenciada por la incidencia de condiciones meteorológicas extremadamente adversas, iniciándose una secuencia de eventos desencadenantes. Dentro del factor material (aeronave) y realizados los correspondientes peritajes, no surgen evidencias de mal funcionamiento de los distintos sistemas en forma previa a la exposición de la aeronave a los elementos

meteorológicos antes mencionados. Se ha podido determinar, con un elevado índice de probabilidad, la falla total del sistema eléctrico por condición asociada a la ingestión de agua en unidades de regulación eléctricas. En cuanto al factor humano (tripulación), la pérdida del sistema eléctrico e instrumentos de actitud y control (imprescindibles para desarrollar el vuelo en condiciones instrumentales en forma segura) ocasionaron la Desorientación Espacial de la tripulación y la inevitable pérdida del control de la aeronave. Asimismo, se pudieron determinar como otros factores contribuyentes (dentro de las tres áreas de investigación) los siguientes:

Factor Humano-se constataron deficiencias en la preparación general de la misión debido a una apreciación inadecuada del pronóstico meteorológico y desfase temporal de conciencia situacional, llevando al Comandante a cometer errores en la planificación y ejecución.

Con referencia al factor humano tripulación, la deficiencia de un entrenamiento específico en vuelo instrumental, asociada a condiciones climáticas totalmente adversas para el vuelo, y la presencia de una carga excesiva de tareas en la cabina, a su vez incrementada por la responsabilidad intrínseca debido a la situación de incertidumbre de las demás aeronaves; llevaron al Comandante a tomar decisiones erróneas.

Dentro del área correspondiente al factor medio ambiente artificial, se constataron deficiencias en la información meteorológica al no ser proporcionada información en tiempo real, en forma complementaria a los pronósticos. De esta forma, se dan por finalizadas las actuaciones de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, procediéndose a la difusión de las recomendaciones y experiencias resultantes por parte de la Dirección de Seguridad de Vuelo, a todas las Unidades de la Fuerza Aérea y Servicios con el objetivo de mantener los niveles óptimos de prevención y seguridad como así también, colaborar con otras Fuerzas Aéreas extranjeras en la diseminación de conocimientos y experiencias.

****HELICÓPTERO DE LA FUERZA AÉREA COLABORA EN INCENDIO DE MINAS (PARQUE SALUS)**

Desde las 12:20 horas del 29 marzo, un helicóptero Bell UH-1H de la FAU, se encuentra operando en el Parque Salus a causa del incendio que azota la zona desde hace algunos días, apoyando, a la Dirección Nacional de Bomberos.

La aeronave, esta equipada con un dispositivo exterior, denominado "Bambi Bucket" que permite el almacenamiento de agua y tras ser activado desde la propia cabina del helicóptero por su piloto, lanza el contenido sobre las zonas elegidas de fuego.

El helicóptero, está tripulado por un piloto, un copiloto y un observador aéreo en contacto con un enlace de comunicaciones terrestre; tiene una autonomía de vuelo de dos horas y medias y su helibalde (Bambi Bucket) le permite lanzar más de 1000 litros de agua en cada pasaje.

****AERONAVE DE LA FUERZA AÉREA ENCUENTRA EMBARCACIÓN PERDIDA**

Una aeronave C-212 Aviocar de la Fuerza Aérea Uruguaya llevó a cabo, en las primeras horas de la mañana del 31 marzo, una búsqueda aérea de una embarcación pesquera en apoyo al Centro Coordinador de Rescate en el Mar (CCRMAR), hallándosela a 55 millas de la costa (aproximadamente 85 kms.) en la prolongación de la zona de Carrasco.

La embarcación pesquera, de nombre "Sol Puente", llevaba a bordo 5 tripulantes y al momento de su hallazgo por parte de la aeronave de la FAU, no contaba con su motor operativo habiendo perdido, contacto radial con el CCRMAR.

Una vez identificada la embarcación reportada, el C- 212 se mantuvo en vuelos orbitales manteniendo contacto visual permanente con la misma, comunicó las coordenadas exactas de su ubicación y aguardó hasta que arribara una embarcación de la Armada Nacional.

****DOS HELICÓPTEROS EXTINGUEN NUEVO INCENDIO EN LAVALLEJA**

Dos helicópteros Bell UH-1H de la Fuerza Aérea Uruguaya se encuentran desde la hora 11:00 del 30 Marzo, operando en tareas de apoyo de extinción de un incendio en una localidad próxima a Abra de Castellanos (al sur del departamento de Lavalleja) procurando evitar la propagación del fuego y brindar apoyo a la Dirección Nacional de Bomberos. El foco ígneo comenzó una rápida propagación motivo por el cual, se hizo imperante el apoyo aéreo por parte de dos helicópteros operando, simultáneamente, en la zona.

Ambas aeronaves, están equipadas con un dispositivo exterior denominado "Bambi Bucket" que permite el almacenamiento de agua..

Cada uno de los helicópteros, tripulados por un piloto, un copiloto y un observador aéreo en contacto con un enlace de comunicaciones terrestre; tienen una autonomía de vuelo de dos horas y medias y cada helibalde (Bambi Bucket) permite lanzar más de 1000 litros de agua en cada pasaje que se realice sobre el fuego.

****Destinos.**

Comandante del Comando Aéreo de Personal Brig. Gral. Av. Walter Ghiorzi

Comandante del Comando Aéreo de Operaciones Brig. Gral. Av. Alberto Castillo

Comandante del Comando Aéreo de los Servicios Brig. Gral. Av. José Bonilla

Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica Brig. Gral. Av. José Vilardo

Comandante de la Brigada Aérea II, al Cnel Av. Carlos Morassi

Director de la Escuela Militar de Aeronáutica Cnel. Av. Alvaro Quirós

Agregados Aeronáuticos: República Argentina Cnel Av. Washington Odella, y Estados Unidos de América Cnel Av. Francisco Alonso

A PARTIR DEL 1º DE FEBRERO DE 2004.

COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- A los Señores Coroneles (Av.) don Jorge VELÁZQUEZ y don Carlos GOMEZ y Mayor (Nav.) don Freddy GONZALEZ

EN LA DIRECCIÓN DE SECRETARÍA:

- Al Señor Tte. Cnel. (S.T.) don Mario R. OTTE como Sub-Director.

EN EL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO GENERAL:

- Al Señor Mayor (A.A.) don Víctor S. PALADINI como Jefe de Departamento.

EN EL COMANDO AÉREO DE PERSONAL

EN EL ESTADO MAYOR:

- Al Señor Teniente Coronel (S.T.) don Juan P. BALSERINI como Jefe de División.

- Al señor Mayor (Av.) don Roberto D. PEREIRA (como Jefe de Departamento.

EN EL CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE LA PAZ:

- A los Señores Teniente Coronel (Av.) don Duilio A. REBELLATO y Mayor (Nav.) don Álvaro R. PAOLINO (DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA:

- Al Señor Mayor (S.T.) don Guillermo P. RODRÍGUEZ como Jefe de Departamento.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL:

- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Alberto A. GARCIA como Habilitado en la Dirección Contabilidad.

ESTADO MAYOR CONJUNTO:

- Al Señor Coronel (Av.) don Darwin O. SOTTA como Jefe de la Secretaría Permanente.

- Al Señor Teniente Coronel (Nav.) don Omar E. VIERA como Asesor.

A PARTIR DEL 2 DE MARZO DE 2004.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Nav.) don Luis A. BRITO como Asesor en el Área de Comunicaciones e Informática.

- Al Señor Coronel (Av.) don Miguel A. DOBRICH como Asesor.

EN LA SUB-JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL PARA OPERACIONES:

- Al Señor Coronel (Av.) don Pablo TARABAL como Sub-Jefe.

EN LA SUB-JEFATURA DEL ESTADO MAYOR PARA LOGÍSTICA:

- Al Señor Coronel (Nav.) don Mario F. SIVERIO como Sub-Jefe.

EN EL COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- A los Señores Coroneles (Av.) don Carlos G. don Carlos E. PENA y don José C. LUPINACCI

EN EL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO GENERAL:

- Al Señor Coronel (Mant.) don Alejandro J. DAVANT como Director.

EN LA INSPECTORIA Y AUDITORIA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Av.) don Luis B. ALVARIZA como Director.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Nav.) don Luis A. BRITO como Asesor en el Área de Comunicaciones e Informática.

- Al Señor Coronel (Av.) don Miguel A. DOBRICH como Asesor.

EN LA SUB-JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL PARA OPERACIONES:

- Al Señor Coronel (Av.) don Pablo TARABAL como Sub-Jefe.

EN LA SUB-JEFATURA DEL ESTADO MAYOR PARA LOGÍSTICA:

- Al Señor Coronel (Nav.) don Mario F. SIVERIO como Sub-Jefe.

EN EL COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- A los Señores Coroneles (Av.) don Carlos G. SOSA don Carlos E. PENA y don José C. LUPINACCI (

EN EL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DEL COMANDO GENERAL:

- Al Señor Coronel (Mant.) don Alejandro J. DAVANT como Director.

EN LA INSPECTORIA Y AUDITORIA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Av.) don Luis B. ALVARIZA , como Director.

- Al Señor Coronel (Av.) don José L. LIMA como Comandante.

- Al Señor Mayor (Av.) don Gerardo RODRÍGUEZ , como 2do. Comandante del Escuadrón de Base Aérea N° 3.

EN LA BRIGADA DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO:

- Al Señor Coronel (Av.) don Fernando CURBELO, como Comandante.

- Al Señor Mayor (Av.) don Julio C. APARICIO como Jefe de Departamento.

EN EL COMANDO AÉREO DE PERSONAL

EN EL ESTADO MAYOR:

- Al Señor Coronel (Av.) don Gustavo D. ARESSE como Jefe.

- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Miguel A. CABRERA como Jefe de División.

- Al Señor Mayor (Av.) don Alejandro H. AROCENA, como Jefe de Departamento.

EN LA DIRECCIÓN DE PERSONAL:

- Al Señor Coronel (Av.) don Carlos D. RAMÍREZ como Director.

EN LA ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR AÉREO:

- Al Señor Coronel (Av.) don Gustavo E. SCLAVO (como Director).
- Al Señor Coronel (Av.) don Jorge C. VELÁZQUEZ como Sub-Director.
- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Gonzalo J. SILVA como Jefe del Curso Básico de Comando y Estado Mayor Aéreo.
- Al Señor Teniente Coronel (A.A.) don Edgardo R. SAVAGLIA , como Jefe del Curso Elemental de Comando.

EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA:

- Al Señor Mayor (Av.) don Álvaro G. GESTIDO como Jefe del Cuerpo de Alumnos.
- Al Señor Mayor (Av.) don Pedro F. BIELENBERG como Jefe del Grupo de Mantenimiento, sin perjuicio de su actual destino.

EN EL COMANDO AÉREO DE LOS SERVICIOS

EN EL ESTADO MAYOR:

- Al Señor Mayor (Av.) don Germán E. GONZALEZ como Jefe de Departamento.

EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE:

- Al Señor Coronel (Mant.) don Raúl M. VENDRELL como Director.
- Al Señor Mayor (Nav.) don Pedro A. ARRUA, como Jefe de Departamento.

EN EL SERVICIO DE SANIDAD DE LA FUERZA AEREA:

- Al Señor Teniente Coronel (S.A.) don Alberto R. GANDULIA, como Sub-Director Técnico.

EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA:

- Al Señor Coronel (Av.) don Juan P. MARSET, como Director en la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.
- Al Señor Coronel (Av.) don Carlos S. ESCAYOLA, como Director de Secretaría.
- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Jesús J. IGLESIAS, como Jefe de la División de Seguridad de Vuelo.
- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Jorge CAPPI, como Director de Seguridad Operacional.
- Al Señor Teniente Coronel (Mant.) don Mario H. REINOSO, como Jefe de la División OPP.
- Al Señor Mayor (C. y E.) don Hugo D. CARDOSO, como Jefe de Departamento, en la Dirección Electrónica.
- Al Señor Mayor (C. y E.) don Juan M. PRADA , como Jefe de Departamento de la Dirección de Navegación Aérea.
- Al Señor Mayor (Mant.) don Gerardo R. GANCEDO, como Jefe de la Asesoría OACI.

EN EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL:

- Al Señor Coronel (Nav.) don Carlos E. MURGUIA , como Fiscal Administrativo.
- Al Señor Coronel (Av.) don Antonio J. MASTANDREA, como Sub-Jefe de la Dirección Logística.
- Al Señor Teniente Coronel (Av.) don Ismael V. ALONZO como Sub-Jefe de la Dirección Administrativa.

EN EL CENTRO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES:

- A los Señores Coronel (S.T.) don Tydeo N. AVILA y Teniente Coronel (S.T.) don Juan P. BALSERINI, como Alumnos.

EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DEL SERVICIO NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO:

- Al Señor Coronel (Av.) don Hugo E. DAVILA, como Sub-Director de Coordinación, sin perjuicio de su actual destino.

EN EL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO:

- A los Señores Coroneles (Av.) don Miguel A. DOBRICH, como Consejero de la Dirección Planes y Operaciones y don Pablo TARABAL, como Consejero en la Dirección de Administración de Personal, sin perjuicio de sus actuales destinos.

EN LA DIRECCIÓN NACIONAL DE SANIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS:

- Al Señor Teniente Coronel (Met.) don Diego RAVERA GUIRIA, como Jefe de Departamento.

A PARTIR DEL 26 DE MARZO DE 2004.

EN EL COMANDO AÉREO DE OPERACIONES

EN EL ESTADO MAYOR:

- Al Señor Coronel (Av.) don Jorge W. JACKSON, como Jefe.

A PARTIR DEL 15 DE ABRIL DE 2004

EN EL COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Av.) don Ernesto I. MARTINEZ.

EN LA DIRECCIÓN DE RELACIONES PÚBLICAS:

- Al Señor Coronel (Nav.) don José L. VIGNOLI, como Director.

A PARTIR DEL 22 DE ABRIL DE 2004.

EN EL COMANDO AÉREO DE PERSONAL

EN EL ESTADO MAYOR:

- Al Señor Coronel (Av.) don Jorge D. VICENTE, como Jefe.
- Al Señor Coronel (Av.) don Gustavo D. ARESSE , como Presidente de la Comisión Coordinadora de la Enseñanza.

EN EL COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

EN LA COMISION CALIFICADORA PARA JEFES Y OFICIALES SUBALTERNOS DE LA FUERZA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Av.) don Jorge D. VICENTE, como Presidente, sin perjuicio de su actual destino.

A PARTIR DEL 5 DE MAYO DE 2004.

EN EL COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

EN EL TRIBUNAL DE EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO DE LOS FUNCIONARIOS CIVILES:

- Al Señor Coronel (Av.) don Juan A. FALCO , como Presidente.

- Al Señor Coronel (Mant.) don Roberto H. RODRÍGUEZ, como Delegado del Comando.

EN LA DIRECCIÓN DE SECRETARÍA:

- Al Señor Coronel (S.T.) don Fernando A. FIGUEROA, como Director.

EN EL COMANDO AÉREO DE LOS SERVICIOS

EN EL SERVICIO DE SANIDAD DE LA FUERZA AÉREA:

- Al Señor Coronel (Av.) don José E. ZEBALLOS , como Director.

A PARTIR DEL 1º DE JULIO DE 2004.

EN EL COMANDO AÉREO DE LOS SERVICIOS:

- Al Señor Teniente Coronel (A.A.) don Yamandú S. PERRONE, como Jefe de la División Intendencia.

**** Nuevo salvamento.**

Un helicóptero de nuestra fuerza, en misiones de apoyo a la ONU en Eritrea, llevó a cabo en la madrugada del 6 Marzo, una evacuación médica nocturna con el empleo de equipamiento especial (visores nocturnos) de un ciudadano eritreano enfermo de malaria. La misión, que insumió más de una hora y media de vuelo, se desarrolló desde la localidad de Fawrina hasta Asmara en un trayecto de 56 millas de distancia.

**** Incendio**

El 19 de Febrero, un UH 1H del Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros), se trasladó para apoyar a la Dirección Nacional de Bomberos en un incendio en el Parque Salus de Minas, el cual afortunadamente no tomó dimensiones de consideración.

****Despedida**

El 13 de Febrero, se realizó la despedida de un nuevo contingente de la Fuerza Aérea que partirá rumbo a Asmara en Eritrea, como relevo del personal destacado en la misión de mantenimiento de la paz que cumple Naciones Unidas entre la República Democrática Federativa de Etiopía y el Estado de Eritrea (UNMEE).

***Noticias Interesantes.**

****Sobre la Antártida**

"La Nación" de Buenos Aires, ha dado buena difusión al aniversario número cien de la llegada de la Argentina a la Antártida, puso de manifiesto la llegada de una expedición argentina en 1904 y el establecimiento de la primera base de ese país en territorio polar. Si el hecho cabe destacarlo, es necesario agregar que la expedición que a principios del siglo veinte llegó a la Antártida con fines científicos, era escocesa, encabezada por William S. Bruce, y quedó aislada durante los meses de congelamiento de las costas, vueltos a Buenos Aires pidieron asistencia al presidente Julio A. Roca, cediendo la estación que habían construido al gobierno argentino. Con visión de futuro el presidente Roca aceptó y envió en el verano de 1904 una excursión para que se quedara por un año. Esa expedición estuvo conformada por dos escoceses del grupo original, un alemán, un argentino y —aquí lo interesante para nuestro país— por un uruguayo nacionalizado argentino de nombre Luciano H. Valette. O sea, que también corresponde el recuerdo del aniversario a los uruguayos en homenaje a su compatriota.

****Embraer "Rolls Out" el primer Embraer 190**

En una ceremonia en Sao José dos Campos, que contó con la presencia del Presidente Luiz Ignacio Lula da Silva y otras autoridades nacionales e invitados extranjeros, el fabricante brasilero presentó el Embraer 190, que es la aeronave más grande construida por Brasil.

También se encontraban presentes el gobernador, ministros, clientes, proveedores y la mayoría de los empleados de Embraer, los que presenciaron la salida del 190 de cien asientos o hasta ciento ocho asientos en otra versión de mayor densidad.

El Embraer 190 ya posee cien órdenes firmes de su cliente de lanzamiento que será JetBlue Airways de los Estados Unidos, otras 10 de un cliente desconocido hasta la fecha y 150 opciones adicionales, a las que se deben sumar las 45 aeronaves de Air Canada y que incluyen 45 opciones más.

La ocasión supone un nuevo hito en la historia de Embraer y en particular de la familias 170/190, en las que se han visto involucradas también otras empresas líderes en materia aeronáutica y espacial.

El vuelo inaugural será realizado en los próximos días de marzo y allí comenzará su proceso de certificación de vuelo junto a otras tres aeronaves, esperándose que dicha certificación esté lista antes de fines del 2005.

****Aeropuertos de Rusia.**

La empresa financiera e industrial Alfa Group ha ganado la licitación para operar por los próximos 3 años el Sheremetyevo International Airport

****Se estrelló avión de carga IL-76 en el aeropuerto de Bina, Bakú**

Al menos cinco personas murieron hoy al estrellarse a las 08.40, pocos instantes después de despegar, el avión de carga IL-76, de producción rusa, capaz de transportar hasta 50 toneladas de carga en el aeropuerto Bina, en las afueras de Bakú.

**Aeropuerto de Hong Kong será privatizado

Integrantes del gobierno chino, informaron que hacia fines del año 2004 se iniciarán los trámites legales para privatizar el aeropuerto estatal de Hong Kong, la cual se hará efectiva entre el 2005 y 2006.

**Compra de la USAF del STOVL

La USAF comprará la variante de descolaje corto y aterrizaje vertical del F-35 Joint Strike Fighter y modernizará una parte de la flota con más de 30 años de los A-10 Thunderbolt II, para mantener la capacidad de proveer soporte a las fuerzas de tierra.

*Misterioso Sedna

En los confines del sistema solar, los astrónomos han descubierto un cuerpo misterioso, semejante a un planeta, han descubierto el objeto más distante en la órbita del Sol. Es un misterioso cuerpo tipo planeta, que está tres veces más lejano de la Tierra que. El objeto, llamado Sedna en honor a la diosa Inuit de los océanos, se encuentra a 13 mil millones de kilómetros de distancia, en los confines del sistema solar.

Esta es, probablemente, la primera observación de la hipotética "nube de Oort", un sitio muy distante donde se encuentran pequeños cuerpos helados y que origina los cometas que cruzan por la Tierra. Otras características notables de Sedna son su tamaño y su color rojizo. Después de Marte, es el segundo objeto más rojo en el sistema solar. Se calcula que Sedna es aproximadamente tres cuartas partes del tamaño de Plutón. Sedna es, sin duda, el objeto más grande encontrado en el sistema solar desde el descubrimiento de Plutón en 1930

Sedna se encuentra extremadamente alejado del Sol, en la región más fría de nuestro sistema solar, donde las temperaturas nunca suben más allá de -240 grados Celsius. El planeta es aún más frío porque solo se acerca brevemente al sol durante su órbita solar de 10.500 años. En su máxima distancia, Sedna se encuentra a 130 mil millones de kilómetros del Sol, lo cual es 900 veces la distancia de la Tierra al Sol.

La órbita elíptica de Sedna no es parecida a nada observado anteriormente por los astrónomos. Se asemeja a las órbitas previstas para objetos que se encuentran en la hipotética nube de Oort, una reserva lejana de cometas. Pero Sedna está 10 veces más cerca que la distancia pronosticada para la nube de Oort. Sedna se acercará a la Tierra en los años venideros, pero aun en su máximo acercamiento, dentro de unos 72 años, estará muy lejos, mucho más que Plutón. Después comenzará su viaje de regreso de 10.500 años a los confines del sistema solar.

*Una Posibilidad Escalofriante

Al interrumpir una enorme corriente marina, la fusión del hielo del Mar Ártico puede desencadenar un grave descenso de las temperaturas de Europa y Norteamérica. El calentamiento del planeta podría sumir a Norteamérica y a Europa en una congelación profunda, probablemente en sólo unas pocas décadas.

Esta es una teoría que va ganando credibilidad entre muchos científicos que estudian el clima. La descongelación del hielo marino que cubre el Ártico podría alterar o incluso detener las grandes corrientes del Océano Atlántico. Sin el inmenso calor que proporcionan estas corrientes marinas la temperatura media europea podría descender de 5 a 10 grados centígrados y algunas zonas de Norteamérica se enfriarían sólo un poco menos. Este cambio en la temperatura sería similar a las temperaturas medias del planeta hacia el final de la última era glacial, hace aproximadamente 20.000 años.

Algunos científicos creen que este cambio en las corrientes marinas puede surgir pronto, de un modo inesperado en un período de tiempo tan corto como de 20 años. Los resultados de investigaciones recientes, sin embargo, sugieren que los cambios que estamos viendo en el Ártico podrían afectar potencialmente a las corrientes que calientan Europa del Este, y este hecho mantiene a mucha gente preocupada.

**Una nueva clase de materia.

Investigadores financiados por la NASA han descubierto una extraña nueva fase de la materia, llamada condensado fermiónico. Existen tres formas de la materia: sólidos, líquidos y gases. Pero esto no es exactamente cierto. Hay por lo menos seis: sólidos, líquidos, gases, plasmas, condensados Bose-Einstein, y una nueva forma de materia llamada "condensado fermiónico", recién descubierto. Los sólidos resisten la deformación. Son rígidos y pueden desmoronarse. Los líquidos fluyen, son difíciles de comprimir y asumen la forma de su recipiente. Los gases son menos densos, son fáciles de comprimir y no solamente asumen la forma de su recipiente, se expanden y lo llenan completamente. La cuarta forma de la materia, el plasma, es parecida al gas y está compuesta por átomos que han sido divididos en iones y electrones. El sol está hecho de plasma, como la mayor parte de la materia del universo. Los plasmas son comúnmente muy calientes y se los puede contener en botellas magnéticas. La quinta forma, el condensado Bose-Einstein (BEC), aparece cuando los científicos enfrían unas partículas llamadas bosones hasta alcanzar temperaturas muy bajas. Los bosones fríos se unen para formar una única súper-partícula que es más parecida a una onda que a un ordinario pedazo de materia. Los BECs son frágiles y la luz viaja muy lentamente a través de ellos. Ahora tenemos condensados fermiónicos, tan recientes que la mayoría de sus propiedades básicas son desconocidas. Ciertamente, son fríos. Los condensados fermiónicos están relacionados con los BECs. Ambos están compuestos de átomos que se unen a bajas temperaturas para formar un objeto único. En un BEC, los átomos son bosones. En un condensado fermiónico los átomos son fermiones. ¿Cuál es la diferencia? Los bosones son sociables; les gusta estar juntos. Así, por ejemplo, los átomos del sodio ordinario son bosones, y pueden unirse para formar condensados Bose-Einstein. Los fermiones, por otro lado, son antisociales. No pueden juntarse en el mismo estado cuántico. Cualquier átomo con un número impar de electrones+protones+neutrones, como el potasio-40, es un fermión. Un fenómeno relacionado estrechamente es la superconductividad. En un superconductor, los pares de electrones (los electrones son fermiones) pueden fluir con resistencia cero. Existe un enorme interés

comercial en los superconductores porque podrían ser utilizados para producir electricidad en forma más barata y más limpia y para crear maravillas de alta tecnología como trenes levitantes y computadoras ultra-rápidas. Desdichadamente, los superconductores son difíciles de manejar y de estudiar. Los condensados fermiónicos podrían ayudar. La NASA tiene muchas aplicaciones para los superconductores. Por ejemplo, los giróscopos que mantienen orientados a los satélites podrían utilizar cojinetes sin fricción hechos de imanes superconductores, mejorando su precisión. Los superconductores serían una elección natural para una generación y transmisión ultra-eficiente de energía. Esta nota menciona seis fases de la materia: sólidos, líquidos, gases, plasmas, BECs y condensados fermiónicos. Los físicos debaten el número total. Se podrían agregar a la lista muchas otras formas

****LA CONVENCIÓN DE CHICAGO DE 1944 Y LA POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS**

En un muy interesante e ilustrativo artículo, el Dr. Mario O. Folchi Presidente de ALADA analiza detalladamente la vinculación entre la Convención de Chicago y la política de "cielos abiertos", que tanto han dado que hablar en la región.

1.- El Convenio de Chicago y el Bilateralismo. La Convención de Chicago de 1944, verdadera "Carta Magna" de la aviación civil internacional, constituye la base normativa de los principales temas que regulan esta actividad. Sus principios fundamentales mantienen su vigor a pesar del transcurso del tiempo y la permanente labor de la OACI para seguir la evolución tecnológica del hecho técnico aeronáutico tiene en su articulado una esencial base de sustentación. Es que esta convención fue el resultado de un gran esfuerzo de conciliación de puntos de vista, en beneficio de la uniformización de principios y métodos a tener en cuenta en el transporte aéreo internacional. En su Preámbulo se encuentran algunos principios fundamentales que recogen aquel esfuerzo, los que pueden resumirse de la siguiente manera: 1) la aviación civil internacional debe desarrollarse en forma segura y ordenada; 2) los Estados pueden establecer servicios aéreos internacionales mediante el principio de igualdad de oportunidades; 3) dichos servicios aéreos internacionales deben cumplirse de manera eficaz y económica. El desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional y en consecuencia, del transporte aéreo internacional, posee categoría de principio esencial, ya que para que el transporte sea seguro, es necesario que la técnica implementada sea perfecta y que su explotación comercial tenga bases seguras, lo que implica regularidad. La regularidad y el equilibrio de oferta por ambas partes harán, a su vez, que el transporte aéreo se desenvuelva de modo eficaz y económico evitando, en consecuencia, la aplicación de cualquier clase de subsidios. En el mismo orden de ideas, para que la aviación civil y el transporte aéreo sean ordenados, debe existir un régimen jurídico que permita a todos los Estados participar del sistema y esto solo puede concretarse si todos ellos tienen la oportunidad de hacerlo en las mismas condiciones que los demás. Por lo tanto, la igualdad de oportunidades es una consecuencia de que el desarrollo de ese transporte aéreo sea ordenado. Si no fuere así, no sería posible evitar que surjan fricciones entre los países y no podría estimularse la cooperación entre las naciones y los pueblos del mundo. Los párrafos que anteceden y que, como dije antes, tienen su base en el Preámbulo del Convenio, constituyen de alguna manera la esencia filosófica de aquel gran esfuerzo de conciliación y por ende, determinan el sustento geopolítico internacional de toda hermenéutica del texto del articulado que le sigue. En este sentido, es obvio que triunfó la tesis inglesa que, en el seno de la Conferencia que dio origen al Convenio, propició un "orden jurídico, económico y político estable", en lugar de un criterio de cielos abiertos, que ya entonces sostuvo Estados Unidos de América. También es verdad que quedó sin resolver la instrumentación del principio de que todas las naciones, grandes y chicas, tengan iguales oportunidades, pero la aceptación misma del principio fue, indiscutiblemente, una conquista valiosa. En las décadas que siguieron a la firma del Convenio de Chicago y de los dos Acuerdos de la misma fecha, sobre el tránsito y el transporte, el mundo aerocomercial organizó las soluciones a la problemática del transporte aéreo internacional mediante una doble base: el sistema del bilateralismo y los derechos aerocomerciales o libertades del aire. La negociación y firma de acuerdos bilaterales de aeronavegación, a través de los cuales los Estados fueron resolviendo la prestación de los servicios aéreos internacionales sobre la base legal de los derechos aerocomerciales y otros principios jurídicos significativos, dio origen a esa inmensa textura normativa que bien puede ser tenida como el gran marco jurídico internacional de los servicios aéreos. Una parte vital del Derecho Aeronáutico está integrado por la rica suma de normas y principios legales que anida en esos acuerdos bilaterales de aeronavegación comercial. Con el transcurso del tiempo, ciertos conjuntos de Estados fueron agrupándose en forma regional y dieron forma a importantes bases normativas comunes en el mundo aerocomercial: en primer lugar los países europeos, los cuales poseen ya una textura legislativa de enorme significación. También en nuestra región latinoamericana comenzaron a darse los primeros pasos de intentos comunitarios: el Acuerdo de Cartagena a través de la Comunidad Andina de Naciones mediante las Decisiones Nos. 297 y 320 y el Mercosur con el Acuerdo de Fortaleza de 1996, son ejemplos de que la "internacionalidad" del Derecho Aeronáutico sigue siendo uno de los principales caracteres de la materia. En el mismo sendero parece caminar la Asociación de Estados del Caribe. Dentro del citado esquema bilateral, vigente desde 1946, la aparición de bloques de naciones con intereses y normativas comunes replantea la negociación de acuerdos cuya bilateralidad se convertirá, probablemente, entre regiones y no ya entre países individuales, aspecto que anticipé hace algunas décadas en las VI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Río de Janeiro en agosto de 1973. ("El intercambio de derechos aerocomerciales en las Américas", pub. en la Revista Brasileña de Derecho Aeronáutico y Espacial, No.32, Río de Janeiro, 1973, p.31)

2.- El articulado del Convenio de Chicago Es interesante examinar ahora aquellos artículos del Convenio de Chicago de 1944 que tienen directa relación con el tema. En primer lugar, el artículo 1º. tiene gran importancia, por cuanto dispone de modo categórico que los Estados tienen soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo que cubre sus territorios. Precisamente este principio de la soberanía de los Estados impera como elemento fundamental en la base misma del orden jurídico-aeronáutico y si bien reconoce cierta relatividad, por el reconocimiento de la existencia misma de la comunidad de naciones - no hay derechos absolutos y la estricta aplicación de la soberanía es contraria a la vida comunitaria -, es evidente que otorga a cada país el sustento normativo principal para negociar la problemática aerocomercial de acuerdo con su criterio. El artículo 5 del Convenio aplica las llamadas primera, segunda, tercera y cuarta libertades del aire para vuelos destinados a servicios aéreos internacionales no regulares, aunque reservándose el estado sobrevolado el derecho de exigir el aterrizaje; que los vuelos se cumplan por rutas determinadas de los mismos por razones de seguridad, así como a imponer los reglamentos, condiciones y limitaciones que considere de lugar. Con esta norma, el Convenio hace aplicable a los servicios no regulares, en forma directa, los derechos aerocomerciales considerados básicos o principales. Una disposición de no menor importancia es la del artículo 6, complementario en cierta forma del anterior, ya que otorga a cada Estado el derecho a no autorizar servicios aéreos internacionales regulares y en consecuencia, que la autorización a los mismos se establezca a través de permisos especiales. He aquí la base para la negociación bilateral y de su consecuencia, la firma de los acuerdos respectivos. En cuanto al artículo 7 del Convenio, dispone el derecho de cada Estado a reservar los servicios aéreos domésticos o de cabotaje a las aeronaves o explotadores de su nacionalidad, principio conocido como de "reserva de cabotaje". En su primer párrafo se establece que los Estados tienen el derecho - no la obligación -, de dicha reserva, por lo cual ello no impide que un Estado otorgue a aeronaves o empresas de otro Estado la realización de dicha clase de servicios y es así que algunas legislaciones, como por ejemplo la argentina, permiten dichos servicios bajo determinadas condiciones. Esta disposición posee la necesaria y suficiente flexibilidad para que en definitiva, la decisión de los Estados pueda responder a sus intereses determinados sin que resulte quebrantado el espíritu del Convenio. El segundo párrafo de este artículo 7 tiene un carácter algo más estricto, ya que por su intermedio los Estados contratantes se han comprometido a no conceder esta clase de autorizaciones en forma exclusiva a otro Estado o línea aérea del mismo, así como a no obtener de otro Estado dicha exclusividad. Por ende, parece necesario analizar brevemente la base conceptual de esta "exclusividad", sin olvidar que el conjunto normativo de todo el artículo posee coherencia. La "exclusividad" es la calidad de lo "exclusivo" y esto último significa - derivado del latín "excludere" - la acción de quitar o echar a una persona o una cosa de un lugar, reunión o situación. El sentido más cercano a esta palabra es el de la "incompatibilidad", o sea la de nociones que se enfrentan, que no se relacionan; en definitiva, que se excluyen. Es necesario advertir, sin embargo, que la exclusión de un Estado o línea aérea de estos servicios respecto de otro u otra a quien sí se le concede no supone un concepto hermético, intangible o insuperable. El tratamiento "igualitario" o "no excluyente" entre los Estados supone, en esencia, que existan situaciones iguales. Y es sabido que cada relación bilateral posee caracteres específicos que la diferencian de las restantes. Esto es lo que otorga la ya citada coherencia a todo el artículo. Otro elemento importante que obliga a analizar la noción del "cabotaje" en la aviación civil internacional es la existencia de grupos de países que forman verdaderas regiones y que, en la práctica, están paulatinamente superando al bilateralismo que existió durante casi cinco décadas. La extensión del concepto a rutas que conectan dos o más puntos existentes en el territorio de más de un Estado de una determinada región, no es violatorio del segundo párrafo del artículo 7 del Convenio de Chicago de 1944, ya que ello responde no solo a razones económicas y políticas de carácter general, sino a la realidad del transporte aéreo actual. En el estudio del articulado del Convenio que se relaciona directamente con este tema debe considerarse el artículo 44, que establece los fines y objetivos de la OACI, especialmente sus incisos a), d), e) y f), que prevén el aseguramiento del progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo; Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto de transportes aéreos seguros, regulares, eficientes y económicos; Evitar el despilfarro económico causado por la competencia ruinosa y garantizar que los Estados se respeten mutuamente y tengan oportunidades razonables de explotar líneas aéreas internacionales. Es éste un conjunto importante de objetivos y fines que establecen, sin duda, una base normativa esencial para cualquier consideración aeropolítica en el plano internacional. Por último, debe mencionarse el capítulo 16 del Convenio, que admite la posibilidad de constituir consorcios o servicios mancomunados en el ámbito del transporte aéreo internacional, aspecto que últimamente ha tenido un notable desarrollo a través de las llamadas alianzas estratégicas entre líneas aéreas.

3.- Los "Cielos abiertos" La expresión "cielos abiertos" alude a un concepto aeropolítico y como tal, puede instrumentarse en una manifestación concreta de criterio de regulación para los servicios aéreos internacionales. Como dije antes, esta idea apareció en la Conferencia de Chicago sustentada por la Delegación de los Estados Unidos de América, si bien no logró concretarse en un marco normativo determinado. En la actualidad, se habla tanto de "política de cielos abiertos" como de "acuerdos de cielos abiertos". La primera ha sido definida hace poco tiempo, durante las XXV Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial celebradas en Antigua, Guatemala, del 21 al 24 de mayo de 2001, en forma unánime por los participantes de las mismas, como "un conjunto de acciones públicas y privadas, tendiente a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supeditando los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado". En cuanto a los acuerdos de cielos abiertos, pueden ser definidos como aquellos que celebran dos o más Estados, por los cuales la

explotación de servicios aéreos se realiza entre ellos libremente por las líneas aéreas designadas por los respectivos gobiernos en cuanto a capacidad ofrecida, frecuencias y tipos de aeronaves. Mucho se ha escrito y discutido sobre este tema, así como sobre las ventajas e inconvenientes que una política de cielos abiertos puede ofrecer para los Estados. En este sentido, considero que las Conclusiones votadas por unanimidad en las citadas Jornadas de Antigua hace pocos meses, sintetizan un criterio adecuado, especialmente para los países de la región latinoamericana y por ello, están incluidas en este trabajo en calidad de "Anexo" al mismo, con objeto de que puedan servir de base de debate también en estas Segundas Jornadas Académicas Costarricenses. Estimo esencial en el análisis de este tema determinar con claridad el eje en el cual debe establecerse la decisión aeropolítica determinada. ¿Debe ser el propio mercado aerocomercial? ¿O debe ser el Estado concedente? La respuesta surge con naturalidad si tenemos en cuenta, precisamente, la invaluable fuente que al respecto ofrece el Convenio de Chicago y que venimos de resumir en los párrafos que anteceden. Serán entonces los Estados concedentes quienes deban adoptar estas decisiones y por ello, dejar la cuestión librada con exclusividad a las fuerzas del mercado sería hasta incluso contradictorio con el artículo 1 del citado Convenio, que constituye uno de los principios vertebrales de la aeropolítica internacional. En mi opinión, la conveniencia o no de que un país adopte una política de cielos abiertos o en su caso, firme acuerdos de cielos abiertos, será consecuencia de dos elementos. En primer lugar, del criterio del país de que se trate respecto de la extensión de la competencia en el mercado aerocomercial, o sea si la competencia es libre o si se encuentra regulada a fin de favorecer lo que podría llamarse "sana competencia". Es éste un elemento fundamental, ya que si la política de dicho Estado es de favorecer una competencia sana, que no solo promueva un desarrollo sostenido del sistema de transporte aéreo del país y de su extensión en el plano internacional, sino también la adecuada defensa de los derechos de los consumidores, no podrá, obviamente, postular una política de cielos abiertos.

Esto no significa que dicha regulación no posea la necesaria flexibilidad que exigen los tiempos actuales, pero debe existir siempre una base regulatoria que surge, como dije antes, del propio texto del Convenio de Chicago. Una cosa es "desregular" y otra "flexibilizar". El transporte aéreo no puede ser completamente desregulado, entre otras razones porque es una actividad permanentemente enfrentada a la fuerza de la gravedad; de allí que la sabiduría de toda política aerocomercial consista en ser flexible y adaptarse a la evolución internacional sin mengua de la defensa de los intereses propios de cada país y de sus transportistas aéreos. Es aquí donde el rol del Estado concedente resulta esencial. El segundo elemento se compone de las respuestas que se den a los siguientes interrogantes: 1.- ¿Están razonablemente servidas las necesidades del mercado aerocomercial entre los Estados involucrados en la negociación? Si la respuesta es afirmativa, no parece aconsejable favorecer una política de cielos abiertos, porque la completa libertad de participación en dicho mercado puede fácilmente descompensarlo y perjudicar su adecuado desarrollo y ampliación. 2.-¿Se facilitará un mayor acceso al mercado del país más importante para las líneas aéreas del país de menor significación, en condiciones de real viabilidad? Esto supone establecer si las empresas del Estado más pequeño podrán acceder al mercado del otro país en igualdad de condiciones reales, o sea ofreciendo idéntica o similar oferta de capacidad. Si en este caso la respuesta es afirmativa, entonces no parece inadecuado llevar adelante un acuerdo de cielos abiertos, porque existe una situación recíproca y equitativa de oferta de capacidades que la justifica. 3.- ¿El acuerdo de cielos abiertos provocará un mayor ingreso de turistas al país más pequeño, de forma que la misma compense un mayor acceso al mercado aerocomercial del mismo por parte del país más importante? Esta respuesta, obviamente, estará relacionada con los porcentajes que las estadísticas demuestren del crecimiento de la corriente turística respectiva y si la respuesta fuere afirmativa, entonces podría ser aconsejable la firma de un acuerdo de dichas características si además, la política del Estado quiere favorecer el desarrollo turístico. 4.- ¿Las tarifas serán más bajas para los usuarios sin que ello afecte, por su incidencia en los costos de las líneas aéreas, el mantenimiento de los niveles de seguridad operacional? En este caso, también la respuesta afirmativa podría favorecer la firma de un acuerdo de cielos abiertos, aunque es necesario tener en cuenta que el aspecto tarifario no puede ser un factor decisivo por sí mismo para establecer un convenio de cielos abiertos. En efecto, la cuestión tarifaria es, en mi opinión, un elemento complementario y no principal para la determinación de esta clase de política aerocomercial.

Conclusión: Toda determinación aeropolítica debe sustentarse en los siguientes elementos:

- a) una adecuada y flexible base normativa, para lo cual el Convenio de Chicago de 1944 resulta de invaluable sustento;
- b) un profundo conocimiento de la realidad del mundo aerocomercial, tanto interna como internacional;
- c) la promoción y desarrollo de un vigoroso y pujante sistema de transporte aéreo interno e internacional, especialmente en los países de gran extensión territorial;
- d) la defensa de los legítimos intereses de los transportistas aéreos del respectivo Estado.

*** Información del Club Fuerza Aerea.**

Estimado consocio:

Estamos informando que comenzaron las clases de yoga en nuestra sede central. Las mismas se desarrollan los días martes y jueves de 18:30 a 19:30 al mismo costo que el año 2003 o sea \$ 80 por mes.

Informamos a usted que nuestra biblioteca esta recibiendo las solicitudes correspondientes para este año lectivo respecto a textos de estudio, recordándoles que se le prestarán 7 libros por socio para poder abastecer a todos los usuarios, asimismo exhortamos a todos los deudores del año 2002 y 2003 que devuelvan los libros, de lo contrario se les descontarán los mismos al precio actual.

Insistimos y agradecemos nos envíe sus datos personales para mantener nuestra base de datos actualizada. Por ejemplo en los casos de cambio de domicilio, cambio de estado civil, nuevos nacimientos en la familia, teléfonos laborales o celulares, etc.

Esta Comisión Directiva se encuentra siempre a sus ordenes, recordándoles que **"las mejores ideas comienzan con sus sugerencias"**

***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:**

http://public.fotki.com/trollingby/the_concord_last_flight/ Fotos del ultimo vuelo del Concord

www.spaceweather.com

<http://jawa.janes.com> aviones del mundo

<http://jwaf.janes.com> Fuerzas aéreas del mundo

***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
