

*****AVISO IMPORTANTE A LOS SOCIOS.**

****Próxima reunión de Camaradería del Grp 346.** Agende el 17 de Setiembre a las 1200 en el CFA, en el Parrillero entrando por Cannes 1800

****Aerotac II del 22 al 24 de Octubre**

Evento de aeromodelismo. El encuentro tendrá lugar en el campo aéreo del Aeroclub Tacuarembó y se perfila como una referencia de los eventos de este tipo en el Uruguay, ya que ha sido prestigiado por la presencia de verdaderos "Ases del aeromodelismo" en el Mercosur. Como novedad se destaca que este año el evento contara con una parte competitiva y sus respectivas premiaciones, tanto en Vuelo libre como en Radio Control, las competencias de Radio Control serán de Urubú Fly y Vuelo de Precisión. En Vuelo Libre se prevé un Torneo de P-25 Indoor y otro de Vuelo Libre de exteriores.

****HOMENAJE A ESTACIÓN CXJ**

Se desarrolló 23 de Julio al mediodía, la ceremonia de "Reconocimiento a las Comunicaciones Aéreas, sus Operadores y sus Técnicos", todos ellos simbolizados por la "Estación de Apoyo al Vuelo CXJ", por parte del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346. Los actos centrales, que contaron con la presencia del Comandante en Jefe tuvieron lugar en el Anfiteatro de la B A I y se enmarcaron en los festejos del cuadragésimo segundo aniversario del Servicio de Comunicaciones e Informática. El programa de actos incluyó las palabras del Cnel Av Horacio Sassón, en representación del Grp 346, homenajeando las tareas cumplidas en el campo de las operaciones aeronáuticas. Mas tarde, el Cnel Av Atilio Bonelli, presidente del Grupo acompañado del SOM Dante Silva, entregaron al Director del S. C. e I. Cnel Nav Mariano Rodrigo, una plaqueta recordatoria a la Estación CXJ. La ceremonia continuó con un reconocido homenaje al personal aerotécnico que pasara a retiro obligatorio luego de 39 años de Servicio. Posteriormente el Cnel Nav Mariano Rodrigo pronunció un emotivo discurso dirigido a todo el personal superior y subalterno que lo acompañó durante más de 25 años en dicha dependencia. La ceremonia culminó con la realización de un Vino de Honor, como corolario a los actos centrales en un distendido ambiente de camaradería.

*****Palabras del Grp 346.**

Estamos aquí reunidos para participar en la celebración de un nuevo aniversario del Servicio de Comunicaciones e Informática, y nos sentimos muy honrados de participar en esta ceremonia.

El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, continuando con su objetivo de reconocer públicamente las tareas y logros que realizan diariamente, y desde hace muchos años los integrantes de la Fuerza Aérea o de sus unidades, y que de alguna manera han ayudado a cumplir exitosamente las misiones de transporte, realizadas por nuestras aeronaves y tripulaciones, ha querido en el día de hoy destacar una de las misiones del Servicio de Comunicaciones e Informática.

Como la mayoría de los hitos de la Fuerza Aérea, las características de su personal, su dedicación al trabajo, la humildad, el ingenio, la entrega desinteresada, hace que haya veces que no nos demos cuenta que estamos haciendo historia, y que por lo tanto no queden exactamente registrados ciertos hechos, que luego, con el correr del tiempo, obliga a recurrir a las memorias individuales para rehacer la historia, y dar el merecido homenaje a esa labor silenciosa y permanente realizada durante años. En el caso de hoy, nos vamos a referir a las comunicaciones aeronáuticas de la Fuerza Aérea, y a quienes las hicieron, y las hacen posible, simbolizando dicho homenaje en la Estación de Radiocomunicaciones CXJ.

Para ello debemos remontarnos un poco en el tiempo y retroceder hasta los propios orígenes de la Aeronáutica Militar, en 1935, cuando se crean nuevos aeródromos militares, además del Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", el único existente en ese entonces, y que por ende, trajo aparejado la necesidad de comunicarse entre todas, y cada una de las diferentes unidades que fueron conformando la entonces Aeronáutica Militar.

Es así que los primeros indicios de comunicaciones aeronáuticas se remontan a 1937, cuando se implementó en cada aeródromo un aparato de radio-telegrafía,

Posteriormente, en 1941, cuando a raíz de la Segunda Guerra Mundial la compañía Air France se retira temporalmente del país, se incorpora a dos ex funcionarios que cumplían labores de Radio telegrafista, en los campos de Pando y Durazno: el Sr. César Piacenza y el Sr. Tomás Cantore, para comenzar a organizar las comunicaciones de la Aeronáutica Militar.

También de 1941, existen registros de comunicaciones telegráficas, entre una aeronave R0-37bis y una estación terrestre de nuestra incipiente Fuerza Aérea.

A medida que la aviación se desarrollaba, y nuevas aeronaves con mejores performances se iban desarrollando, se vio la necesidad de mantener enlace permanente, entre el avión en vuelo y una estación en tierra, que cubriera grandes distancias, y que los contactos con las torres de control, en VHF, resultaban insuficientes.

A nivel militar, en la 2da Guerra Mundial, ese enlace con el Comando en tierra era fundamental, para la aviación de bombarderos y de transporte.

En nuestro país, con la llegada de los primeros C-47 en 1947 y posteriormente los B-25 en 1950, que tenían equipos de radiocomunicación a bordo, se vio la necesidad de incluir en las tripulaciones a radiotelegrafistas, para mantener comunicaciones aéreas con estaciones terrestres, mejorando la protección al vuelo.

De esta época, también rescatamos el ingenio de los precursores de la radiotelegrafía aeronáutica militar, cuando durante el traslado de los aviones T-6 en 1947, el entonces Sgto.1ro Esaú Prada, y que luego de una extensa trayectoria en la FAU alcanzó el grado de Coronel, logró mantener como tripulante de un T-6, comunicaciones telegráficas con un aparato portátil adaptado a su pierna.

Por el año 1960 y con un seleccionado plantel de Radioperadores, la Fuerza Aérea realizaba desde esta Base Aérea Nº 1, los enlaces tierra-aire-tierra a través de su vieja estación CXC6 cuya función primaria eran los enlaces administrativos.

En 1962 se crea el Servicio de Comunicaciones de la Fuerza Aérea, hecho que estamos festejando en el día de hoy, consolidando todo el material y el personal técnico en una sola Unidad, adaptando los sistemas de redes de comunicaciones, y se crea una estación de radio específica de protección al vuelo, la estación CXJ, la cual permanece hasta el día de hoy. Primariamente se buscó cubrir el territorio nacional, y luego, cuando la Fuerza Aérea comienza a cumplir regularmente vuelos al exterior, con nuevas antenas y equipos se logra un alcance prácticamente ilimitado.

Como reconocimiento a la profesionalidad de esos radioperadores, también debemos recordar que en esos tiempos, en esta Base Aérea, operaba 1 avión C-47 perteneciente a la Misión Militar de los Estados Unidos, y en muchos vuelos que realizaban a la Zona del Canal de Panamá, y a Estados Unidos solicitaban la presencia en su tripulación, de un radioperador de CXJ, a los efectos de cumplir con los requerimientos de comunicaciones.

Recordemos un poco las características técnicas de aquellos primeros equipos: los C-47 tenían a bordo un Trasmisor ART 13 y un Receptor BC 348, y utilizaban fundamentalmente el sistema Morse en la banda de HF; y en tierra la estación de radio CXJ se vio provista con equipos a válvula como los Trasmisores Collins BC 610, los Barker y Williamson, y los Receptores Hallicrafter, Hamarlund SP 600 y algunos equipos Marconi.

Con el pasar de los años, y con las nuevas tecnologías desarrolladas en el área de comunicaciones, fueron haciendo obsoletos aquellos viejos equipos de válvula, incorporando primero los transistores, y luego los equipos sintetizados.

Con ello, se logró mejorar las comunicaciones aeronáuticas, en el alcance geográfico y en la claridad, los equipos fueron de menor tamaño, y se generalizó el uso de equipos con voz.

Esto motivó a nivel mundial, la desaparición del radio operador como tripulante específico a bordo de la aeronave, pasando a los pilotos dichas comunicaciones o al operador de armas.

Pero lo que permaneció inalterable como servicio, fue la estación terrestre de radio, que también fue acompañando sus equipos, con las nuevas tecnologías de comunicaciones. Recordemos entonces a los equipos Collins KWM 2, luego vinieron los equipos Sunair GSB-900 DX y Sunair 9000, hasta los actuales DATRON TW 7000, con una potencia de salida de 1 kilowatt y con capacidad de transmitir, voz, datos, e imágenes.

Y este es el espíritu de la reunión del día de hoy, homenajear a todos aquellos que han contribuido de alguna manera, a la realización efectiva de las comunicaciones aeronáuticas, simbolizando en esta estación de comunicaciones CXJ, a los radioperadores, a los técnicos, y a aquellas unidades asociadas, que han permitido mantener las comunicaciones entre el avión y la tierra; esa "voz amiga", que ya en la altoparlantes de la cabina o en los auriculares, nos acercaba la información que tanto necesitábamos, pero que también nos hacía sentirnos más cerca y acompañados cuando cumplíamos misiones lejanas. Aquellos que están ligados con el destino hombre y avión, cielo y tierra, podrán cabalmente comprender, este sentimiento de pertenencia y de agradecimiento.

Qué podemos destacar como tripulaciones de transporte, de las tareas de protección al vuelo cumplidas por CXJ y que hoy se siguen cumpliendo.

Recordemos juntos.

El despacho de la estación CXJ era nuestro refugio en Operaciones, para que nos alcanzara los últimos informes meteorológicos (QAM, Metar, etc.) y nos permitiera conocer que íbamos a encontrarnos en vuelo, y luego estas comunicaciones aire-tierra, tierra-aire, nos informaban inmediatamente de esa meteorología que tanto precisábamos para continuar un vuelo.

Nos permitió mantener informados a nuestros comandos, de nuestros arribos y partidas, cuando cumplíamos misiones al exterior. Informar de problemas de mantenimiento.

Enlaces administrativos aire-tierra

Mantener comunicaciones telefónicas por el sistema Phone Patch, permitiéndonos mantener una comunicación desde cualquier lugar con nuestras familias.

Algún caso de ayudar con las comunicaciones con los C-47, cuando les fallaba el VHF, y entre CXJ, el oficial de aeródromo, y vía telefónica a la torre de control de Carrasco, se le pasó las instrucciones de aterrizaje, solucionando ese problema.

Podemos recordar, sintetizando en pocas palabras, hitos históricos de protección al vuelo y de comunicaciones cumplidos por dicha estación:

Vuelos TAMU al interior y exterior, de transporte por toda América del Sur, de ayuda humanitaria hasta América Central, México, y el Caribe, ferry desde Estados Unidos, Holanda y España, a la Antártida, del Lear Jet a Nigeria, África; y a Estados Unidos, del C-130 a Camboya, cruzando 4 continentes, a Eritrea transportando un helicóptero Bell 212 y actualmente, el enlace que mantienen con nuestros efectivos en Eritrea, en apoyo a los helicópteros allí destacados; y el enlace con los Aeródromos de Despliegue en el Congo.

Como complemento de la estación CXJ, y en reconocimiento a todo el Servicio de Comunicaciones e Informática, también deseamos resaltar dos hechos: en primer lugar, a la estación CX2-XA, la cual también y además de su misión primaria como integrante del SICOFAA = Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas, por la que ha sido varias veces galardonada como la Estación SITFA del año, ha colaborado con su estación y sus radioperadores con las comunicaciones aeronáuticas y en segundo lugar, destacar el profesionalismo de nuestros radioperadores, que distinguió a la Fuerza Aérea, como encargada permanente de las comunicaciones en la Base Científica Antártica Gral. Artigas.

Por lo expuesto, en esta breve síntesis, el Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 tiene hoy el honor y el orgullo de presentar al Servicio de Comunicaciones e Informática en general, y a la Estación de Comunicaciones CXJ en particular, el siguiente presente como testimonio de nuestro reconocimiento y agradecimiento por la labor cumplida todos estos años, y deseando que esa "voz amiga" permanezca siempre QAP. Muchas gracias

***Cartas de los lectores.**

**Con el afán de colaborar, creo que la fecha referente de recibo de los C-212 es en el año 81 en lugar de 61.

Saludos y Felicidades por el Boletín. Cnel (Av.)Fernando Curbelo.

**Correo electrónico del Tte. 2do Martín Da Silveira (ERITREA) delfin552@hotmail.com

Los aviones Casa fueron recibidos en Sevilla en Julio de 1981(530 y 531)

Saludos a las órdenes, Manuel Vilar

**ESTIMADOS COLEGAS TRANSPORTEROS,

DESDE LAS LEJANAS TIERRAS DEL CAUCASO RUSO, UN SALUDO DE RECONOCIMIENTO Y AGRADECIMIENTO PUES POR INTERMEDIO DE SU BOLETÍN INFORMATIVO ME MANTIENEN CERCA DE LA FAMILIA DEL AIRE, COMO PILOTO DE AVIOCAR E INTEGRANTE DEL ESC. AER. No.3 DEBO DECIR QUE ME DIO UNA ALEGRÍA ENORME CONTAR NUEVAMENTE CON LAS NOVEDADES Y EFEMÉRIDES DE NUESTRA QUERIDA Y EXTRAÑADA ACTIVIDAD AÉREA, GRACIAS UNA VEZ MAS POR INCLUIRME EN SUS LISTAS DE REMITENTES DIGITALES

Capt.(Aviator)Gabriel Fumagalli,UNOMIG/GEORGIA(CHIEF LOGISTIC OFFICER, Gali-Abhazia)

**Hola: He leído su mensaje y la verdad que es una gran ayuda para los que estamos tan lejos y nos viene bien enterarnos de todo un poco. La dilección del Tte.2º Martín Da Silveira es Delfin552@hotmail.com Cap W Alejandro

*Respuesta a los Lectores.

**Ante los Emails recibidos rectificando la fecha de la entrega de los aviones en Sevilla, unas puntuaciones: 1º Perdonen el error de tecla, por supuesto que es acertada la corrección, el año fue 1981 y 2º Siento una enorme satisfacción al ver que el Boletín es leído y sobre todo corregido con acierto.

*Pedido de ayuda

Seguimos que nos ayuden a llegar a quienes aun no les podemos enviar el Boletín, por favor hágannos llegar la dirección de: May Jesús Rodríguez- Congo; May Gabriel Noble -Sahara Occ; Cap Gerardo Rosas -Eritrea; Tte. 1º Juan Olivera-Congo; May L Villalba-Sahara, May R Barboza-Sahara, Tte.2º R Barrios-Eritrea; que sus casillas de correo están fuera de servicio.

*Internados en el HMC

Cnel Carlos Caballos Ingreso 27/5

Sgto. Esteban Ferreira Ingreso 31/5 Alta

Sgto. Julio Olivera Ingreso 9/6 Alta

Sgto. Raúl López Ingreso 12/6

Cnel Jorge Pedragosa Ingreso 21/7 Alta

Sgto. 1º Winston Ferrer Ingreso 20/6 Alta

May Juan Buzó Ingreso 23/6 Alta

Tte. 1º José Piastre Ingreso 27/6 Alta

Tte. Cnel Guillermo Laulhe Ingreso 28/6 Alta

Sgto. Artagnan Castillo Ingreso 29/6

SOM Juan Cuña Ingreso 4/7 Alta

May Juan Calvo Ingreso 5/7 Alta

Cap Marcelo Larrosa Ingreso 5/7 Alta

Cnel Álvaro Rosso Ingreso 7/7 Alta

SOM. Pedro Álvarez Ingreso 7/7 Alta

May Cícero Nunes Ingreso 26/7

Tte. Cnel Pedro Arrúa Ingreso 27/7

*Fallecimientos.

Cnel Walter Samarello 9 Jul

*Fechas para recordar

Agosto.

3/92 Arriba el C-130 FAU 592

3/81 Llegan los C-212 FAU 530 y 531 desde Sevilla

7/88 Se da de baja al C-47 FA 514 Ultimo en actividad.

7/54 El C-47 FAU 507 apoya el rescate en el Banco Inglés del pesquero Isla de Flores.

8/49. Salen 2 C-47 FAU 507 y 508 a Ecuador con ayuda médica

10/*. Día de los Caídos de la FAU.

10/61. Se cumple el 1er vuelo Tamu a Bs.As.

13/71 Llegan de USA los FH 227D FAU 570 y 571

17/99 El C-130 FAU 591 realiza el 1º vuelo de invierno a la Antártida, El 20 de agosto 99, arriba a Carrasco de regreso.

18/70 Creación de la Dirección del Tamu

18/78 Llega el C-95 FAU 585

19/70. Comienzan los vuelos al interior del convenio Tamu-Pluna.

19/81 Se realiza el primer vuelo para TAMU en C-212 el destino fue Paysandú

24/94 Arribo del C-130 FA 592 a Inhambane-Mozambique, en apoyo a las tropas uruguayas en ONU

27/81 Llega el C-212 FAU 532 desde Sevilla

28/75 Creación del Instituto Antártico Uruguayo

*** LA FOTO DEL MES**



*Escuadrilla de C-95 Desfile del 17 Marzo 1977

***Noticias de la Fuerza Aérea**

****ENTREGA DE PABELLONES AL BATALLÓN CONJUNTO QUE SE DESPLEGARÁ EN HAITÍ**

Se llevó a cabo, en horas de la mañana, la ceremonia de Entrega de los Pabellones de Guerra al Batallón Conjunto "URUGUAY I" que se desplegará en la República de Haití, bajo mandato de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

Los actos tuvieron lugar en el Campo Deportivo del Ejército "Coronel Álvaro Gestido" y contaron con la presencia del Presidente de la República, del Ministro de Defensa Nacional y de los Comandantes en Jefes de la Fuerza Aérea Uruguaya, Ejército y Armada, entre otras altas autoridades nacionales y militares.

La ceremonia comenzó sobre la hora 11:00, con la recepción de autoridades y ejecución del Himno Nacional. Posteriormente, se procedió a la entrega de los Pabellones de Guerra y presentes testimoniales a los compatriotas que representarán a nuestro país bajo mandato de la ONU esta vez, en la República de Haití.

Finalmente, los efectivos desfilaron rindieron honores a las autoridades, dándose por finalizados, de esta manera, los actos.

****1. HELICÓPTERO DE LA FUERZA AÉREA EVACUA HERIDO EN ERITREA**

Un helicóptero Bell 212 de nuestra Fuerza -cumpliendo misiones de apoyo a la Organización de Naciones Unidas en Asmara (Eritrea)- evacuó, en la madrugada, a un ciudadano de origen Jordano, que había sufrido heridas producto de la mordida de una serpiente en la localidad de Om Hajer.

La aeronave fue acondicionada con tanques auxiliares de combustible para lograr llevar a cabo el trayecto aéreo entre dicha localidad y Asmara, donde fue finalmente evacuado con vida, en una misión que insumió más de dos horas y media de vuelo continuo.

****2. HELICÓPTERO EVACUA DOS HERIDOS EN ERITREA**

El 26 de Julio, un helicóptero Bell 212 de nuestra fuerza -cumpliendo misiones de apoyo a la Organización de Naciones Unidas en Asmara (Eritrea)- evacuó, en horas de la tarde del día de ayer, a dos ciudadanos de origen Jordano, que habían sufrido heridas de distinta entidad en la localidad de Barentu.

Ambos heridos debieron ser trasladados al Hospital Jordano donde fueron internados par su posterior observación en una misión que insumió más de una hora y medio de vuelo interrumpido.

****3. HELICÓPTERO FAU REALIZA EVACUACIÓN AEROMÉDICA**

Nuevamente el 27 de Julio, un helicóptero Bell 212 de nuestra fuerza -cumpliendo misiones de apoyo a la Organización de Naciones Unidas en Asmara (Eritrea)- realizó una evacuación aeromédica a una persona en riesgo de vida desde la localidad de Halal hasta Asmara en una operación nocturna de riesgo.

El paciente, que presentaba un cuadro "coronario grave" fue estabilizado por la tripulación y gracias al profesionalismo y celeridad con que se actuó, permitió salvarle la vida. La misión insumió más de dos horas y media de vuelo.

***Noticias Interesantes.**

****Rusia está pronta para reemplazar a una anciana flota de An-12s**

El Ministerio de Defensa de Rusia está pronto para desarrollar un nuevo avión de carga mediano para reemplazar a la antigua flota de An-12 después de tomar la decisión que el Antonov An-70 no es capaz de llenar los requerimientos que se necesitarán en el futuro.

****La Fuerza Aérea Iraquí compra su primer nuevo avión.**

La recientemente reconstituida F. A. Iraquí, en conjunto con la Autoridad Militar de la Coalición (CMA), está encargando su primer avión como parte de un plan de reestructura para darle a las FF.AA. Iraquíes y a las fuerzas de seguridad civiles una capacidad de vigilancia.

****INVESTIGACIÓN**

Descubren que el lago Vostok estaría dividido en dos Las investigaciones llevadas a cabo desde hace varios años por científicos para saber cómo alcanzar, sin contaminar, el agua del lago Vostok, en la Antártida. Este inmenso lago oculto bajo 4 km de hielo está formado por dos cuencas que podrían albergar dos tipos de vida diferentes, afirma a un equipo de geofísicos.

**** Omega 3**

Científicos uruguayos estudian casos en Montevideo y proyectan cotejar resultados con habitantes de la Base Artigas de Uruguay en la Antártida, antes de publicar el trabajo en Estados Unidos. El objetivo que se impusieron es ambicioso, investigan los efectos del Omega 3 en pacientes con sequedad de piel y mucosas

****El Poder Ejecutivo de la Republica Checa da el visto bueno.**

El 7 de julio el PE Checo autorizó al Ministerio de Defensa a poner en venta un excedente de 47 aviones Aero Vodochody L-159A (single-seat light combat and trainer aircraft), actualmente en servicio en la Czech Air Force.

****Pakistan adquiere Mirages de Libia.**

La Pakistan Air Force (PAF) ha finalizado el 5 de Julio un acuerdo con la Libyan Air Force para la compra de unos 40 aviones Mirage (interceptor/ground attack)

****Brasil aprobó ley para derribar aviones**

La FA Brasileira puede, desde el lunes último, interceptar y destruir aviones que atraviesen el espacio aéreo sin permiso y sin responder a las advertencias de identificación. La "Ley de Derribo de Aeronaves", prohíbe sin embargo abatir aeronaves que vuelen con algún niño a bordo. Contempla también como excepción los aviones militares extranjeras.

Según esa norma, es el Comandante de la Aeronáutica el que deberá dar la orden final de disparo contra las aeronaves clandestinas. El año pasado, Brasil registró 4.128 vuelos no identificados. El objetivo del gobierno brasileño, con esta ley, es combatir el narcotráfico y es evidente que los niños pueden ser usados por los traficantes para evitar que los derriben. Diariamente, vuelos no identificados transportan cocaína desde Colombia a Brasil a través de la selva del Amazonas. Son esas máquinas las que están literalmente en la mira de las autoridades aeronáuticas.

****Raytheon desarrolla una nueva versión de AMRAAM**

Raytheon está desarrollando una nueva versión de su "beyond-visual-range air-to-air missile" para ser utilizado por la USAF y la Armada. Afirman que este nuevo misil será más letal, más seguro, con más alcance y mejores probabilidades de sobrevivir en la batalla aérea.

****Bomba gigante.**

La US Air Force planea lanzar a fines de este año un proyecto para desarrollar una bomba experimental penetrante ultra grande de 30,000 lbs. (13,608 kgs), para destruir blancos enterrados profundamente.

****Militares citan el error humano como el factor principal en los accidentes de aviación.**

El error humano y no el envejecimiento de las aeronaves, es el factor más importante en los accidentes de la aviación militar, dijo un panel de comandantes militares a los miembros del Comité de Servicios Militares de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, el pasado 11 de febrero.

El panel se reunió para revisar los progresos del Departamento de Defensa de Estados Unidos en la identificación de las causas del aumento en el número de accidentes y actualizar a los miembros de la Comisión sobre las estrategias para reducir o eliminar los accidentes graves que son las caídas o colisiones que causan U\$S 1 millón o más de perjuicios, pérdidas de aeronaves, muerte o lesiones permanentes "Queremos mejorar la seguridad de la aviación porque los accidentes aeronáuticos desgastan las capacidades de las reparticiones de guerra aérea degradando la rápida disposición y reduciendo el número de aviones prontamente disponibles", dijo el Presidente del Comité. Una revisión efectuada por el Departamento de Defensa de las tasas de desgracias ocurridas en el 2002, muestra un 1,95 accidente por 100.000 horas de vuelo, la proporción más alta en una década, Cada comandante presente en la audiencia, dijo al comité que habían encontrado que el error humano era la causa principal de los accidentes de aviación y no la antigüedad de las aeronaves.

"Cuando repasamos los últimos cinco años, notamos que el 83 % de nuestros accidentes graves eran por error humano o tenían el error humano involucrado, sea personal de mantenimiento, tripulación o supervisión", dijo el Comandante del Centro de Seguridad Operacional de la Armada de Estados Unidos, sobre sus servicios. Treinta y seis por ciento involucraron alguna forma de falla de material.

El Ejército ha instituido el Sistema de Información Gerencial de la Seguridad Operacional del Ejército (ASMIS-1). El sistema basado en la web provee experiencia virtual los aviadores jóvenes.

El asistente del comandante para la aviación del Cuerpo de Marines, dijo al Comité que en su servicio, la proporción de desgracias en el año fiscal 2003 fue del 2.9%, un aumento ligero encima de su promedio de los últimos 10 años. El Cuerpo de Marines está reduciendo los errores basados en la pericia llevando a cabo el CRM (Crew Resource Management) y Programa de Aseguramiento de la Calidad de las Operaciones Aéreas Militares. Estos programas colocan los registradores de datos de vuelo en aviones preseleccionados y lo desarrollan junto con la Armada.

Las preocupaciones

Algunos legisladores expresaron la preocupación que el envejecimiento de la flota de aviones cargueros, de caza, tanqueros y helicópteros podría estar en la raíz del número creciente de accidentes de aviación. Sin embargo, los jefes militares dijeron que ése no es el caso.

"No existe ningún problema de envejecimiento que cause la actual tasa de accidentes" dijo el Jefe de Seguridad Operacional de la Fuerza Aérea y Comandante del Centro de Seguridad Operacional de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. "La Fuerza Aérea tiene agresivos programas y normas uniformes de aeronavegabilidad que se aplican a todos los aviones. Y este proceso se aplica desde el desarrollo inicial de las aeronaves hasta su retiro".

Los Marines tienen asegurado el reemplazo de las envejecidas plataformas en el momento oportuno y que el servicio tiene un plan de la transición para la introducción de nuevos sistemas de diseño para operar con la mayor seguridad.

"Con estos sistemas vienen los nuevos simuladores. Esos simuladores permitirán a nuestras tripulaciones el lujo de entrenar en los escenarios más exigentes sin incurrir en los riesgos asociados al vuelo real del avión", agregando que esto produciría el entrenamiento en combate más eficaz.

Los legisladores apuntaron al avión específico que ellos creen que es el más problemático o que tiene el potencial para experimentar los problemas les preocupa el tanquero KC-135 que se está volviendo obsoleto.

La Fuerza Aérea estaba en negociaciones para reemplazarlos por el arriendo y compra de los tanqueros KC-767 de Boeing, pero esas conversaciones se han suspendido según directivas del Departamento Defensa como consecuencia de la "conducta impropia" de algunos ejecutivos del fabricante, hasta que las revisiones del acuerdo se resuelvan. Los oficiales militares esperan incurrir en costos más altos para operar y mantener el KC-135, pero ellos no esperan que eso se traduzca en más altas tasas de accidentes. El avión ha tenido una baja tasa de accidentes debido a su multi-motor, su multi-sistema de diseño y a las propias normas y exigencias que se imponen para que pueda operar con seguridad.

Los servicios están probando incluso los sistemas tecnológicos apuntados a resolver el problema de conocimiento espacial, particularmente en las situaciones conocidas como "brownouts", con arena volando o visibilidad muy reducida por el polvo, o obscurecimiento de la visibilidad.

El Ejército está probando el Sistema de Conocimiento Circunstancial Táctico, en el que usará sensores para proporcionar la información que pueda reforzar el conocimiento espacial en aeronaves de alas rotatorias.

***Información del Club Fuerza Aérea.**

****Hotel de Playa Hermosa:** Acorde a los planteos de algunos socios que demuestran el interés de concurrir a este lugar de descanso en cualquier época del año y siendo sensible a las razones expuestas, la CD ha tomado la decisión de arriesgar y afrontar los inconvenientes económicos que se puede ocasionar. Por lo tanto se ha determinado que se mantenga abierta la Sede Balnearia a disposición de los socios durante todo el año. Para reservas se debe coordinar con Secretaria con un mínimo de 5 días hábiles por los teléfonos 6016289 y 6016291 de 0900 a 1600 de lunes a viernes.

***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.

***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 3051718 o con Roberto Burgos Calle 13 y 18 Balneario Laguna Merin. Treinta y Tres Email: lauravenoustouv@hotmail.com

***Programa de Radio sobre la Antártida.**

A los interesados en temas antárticos se está desarrollando en CX 38 SODRE todos los viernes desde las 1500 a las 1600 el Programa "Proyección a la Antártida".

***NOTICIAS DESDE COFA'S,** EL CONSEJO DIRECTIVO DE COFAS, ANTE PERMANENTES COMENTARIOS SOBRE EL ALTO PRECIO DE VENTA DE SUS ARTÍCULOS, INVITA A LOS SEÑORES SOCIOS A VISITAR LA PAGINA WEB DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS ÁREA DEFENSA DEL CONSUMIDOR, DONDE COFAS FIGURA CUARTO DENTRO DE LOS COMERCIOS DE LA ZONA, CON MAS BAJOS PRECIOS, CONSIDERANDO QUE ESTE ESTUDIO ESTA HECHO EN BASE A LOS PRECIOS DE GÓNDOLA, SE RECUERDA QUE LOS SOCIOS EN SUS COMPRAS AL CONTADO TIENE UN DESCUENTO DEL 7% EN SUPERMERCADO Y UN 10% EN LAS DEMÁS SECCIONES. PAGINA WEB www.mef.gub.uy

***PÁGINAS WEB DE INTERÉS:**

<http://www.9-11commission.gov/> Informe completo sobre el 11S, hecho y publicitado recientemente por una comisión del congreso de los EEUU.

www.terra.com.mx/tecnologia/galeria_de_fotos/006293/galeria.asp Fotos de la Antartida

http://sciences.nouvelabs.com/sci_20040712.OB52703.html Sobre investigaciones en Lago Vostok

http://minimagen.com/popup/20030527elpepusoc_1_G_SUF.suf Estafas en cajeros con tarjetas

***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