

BOLETÍN DE NOTICIAS DEL GRP.346

Nº 42 CORRESPONDIENTE AL 1º DE JUNIO DE 2005

*** IMPORTANTE Aviso a los Socios.**

****Reiteración de advertencia**

Solicitamos que se avise a quienes tienen como servidor de Email a Hotmail y no reciben este Boletín, a sugerirles que cambien de servidor porque Hotmail no distribuye regularmente los correos masivos aunque estén debidamente autorizados y solicitados. Nos permitimos recomendar Adinet o Yahoo

****Sobre el Problema en Yahoo y Hotmail**

Aquellos que reciben en YAHOO o HOTMAIL, si no tienen la precaución de marcarlo como "correo autorizado" o de incluirlo en la libreta de direcciones, verán que los mismos pasan a las carpetas de "Email no solicitados". El problema es que luego, esas carpetas se BORRAN AUTOMÁTICAMENTE y luego muchos nos piden que les reenviemos los números perdidos. Tanto Yahoo como Hotmail colocan el correo desconocido y/o indeseado en la carpeta de "correo no deseado", "bulk-mail" o alguna otra acepción. El punto es que Hotmail guarda esos e-mails por 5 días, al cabo de los cuales los elimina automáticamente, en cuanto Yahoo los conserva por 30 días. Lo que se debe resaltar es que, si un usuario determina que un e-mail está por error en la carpeta "no deseado", basta con marcarlo como "este remitente no es de correo no deseado" y automáticamente, tanto Yahoo como Hotmail pondrán, en lo sucesivo, todos los e-mails de ese remitente en la bandeja de entrada, sin agregarlo en forma automática a la libreta de direcciones.

***Cartas de los Lectores.**

****Sr. Comandante del Grupo Simbólico de Transporte 346.**

De mi mayor consideración y estima.

Agradezco el envío del último Boletín que, como siempre, nos acerca un poco más a todos aquellos que fuimos poseedores de la maravillosa oportunidad de volar y estar solos en el azul infinito. Y, en tren de presentar sugerencias al superior, se me ocurrió la idea (Tipa por provocar órdenes) de que el Grupo publique, envíe, o como se quiera, una lista de direcciones de sus integrantes, para de esa manera establecer contactos con los viejos amigos, compañeros o conocidos que, estando lejos, apartados o simplemente allí, a la vuelta de la esquina, hace años que no vemos o tenemos noticias de ellos. ¿No sería lindo establecer contacto con gente que vive en USA, España, o cualquier rincón del planeta, habiendo sido compañeros de vuelo, hecho muchas guardias juntos o simplemente haber compartido alegrías y tristezas de la querida FAU? Creo que es posible y que no costaría nada. ¿Que le parece, Comandante? Con un cordial abrazo. Brig. Gral.(Av.) Werner Malatés

****Nota de la CD del 346:** Estamos acordes con lo propuesto por el Brig. Malatés, ya que con esa acción se fortalecerían los lazos de amistad y reencuentro de los Transportistas, lo cual es la finalidad de nuestro Grupo. Por lo tanto en el próximo boletín del mes de julio publicaríamos nuestra lista de Email de los socios. Pero si algún socio, no desea que se haga pública su dirección, le agradecemos que nos lo haga saber por Email privado grp346@adinet.com.uy antes del 25 de junio 2005.

****Estimados:** Un pequeño error. El 22 de Mayo de 1992 se recibe el "1er" C-130B Hércules, la matrícula 591 confunde como que era el segundo, pero la numeración empezó en 591, luego vino el 592 y por el último el malogrado 593. Yo fui el coordinador de la llegada del 591, estaba en el Follow Me que lo guió desde la cabecera O6 hasta la BAI. Además coordiné parte de los cursos que se dictaron por parte del personal de USA. Sin otro particular un saludo para todos. Edward C. Rode

****DESDE LAS LEJANAS TIERRAS DE ETIOPIA, LES ENVÍO UN FUERTE ABRAZO A TODOS LOS "CUATREROS", EN ESTE NUEVO ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL GRUPO DE AVIACION Nro.4(TRANSPORTE).**

TTE.CNEL.(AV.)GONZALO SILVA

****Estimados todos:** Para los verdaderos pilotos (los que volábamos misiones de verdad SIEMPRE, o sea, los pilotos y mecánicos del Glorioso Grupo Nº4 un saludo muy especial. Para que "nostalgeen" mando en

archivo adjunto la penúltima misión del Fokker

FAU 561 en la Antártida. Saludos, May(Av) (r) Edward C. Rode

**** A todos lo integrantes del Grupo No 4 desde la distancia, mi caluroso saludo y un FELIZ ANIVERSARIO. Cnel (AV) (Ret) Jose E Delgado**

***Internados en el HMC**

May Wilson Feijo 23/4

May Felix Barreto 24/4 Alta

SOM Carlos Muniz 27/4 Alta

Sgto Manuel Oviedo 2/5

May Francisco Ribas 3/5 Alta

May Dinor M Ramirez 8/5 Alta

Cnel Carlos Ceballos 9/5 Alta

Tte. Gral. Fernando Arbe 15/5 Alta

Cnel Esau Prada 19/5

May Paulino Benitez 23/5 Alta

May Gustavo Kuster 27/5

May Ricardo Púrpura 29/5

Cap Carlos Sanchez 29/5

*** Fallecimientos**

Cnel Jorge Pedragosa 2/5

Sgto. (R) Anselmo Bautista Vallejo Herrera 9/5

****Estimados compañeros: ruego a ustedes transmitir a la familia del Coronel Pedragosa (no tengo su dirección de correo electrónico y me cuesta bastante trasladarme), mi más sentido pésame y mi profundo dolor por esta pérdida. Guardo de este compañero los más gratos recuerdos de los momentos que compartimos. Un saludo fraterno, S.O.M. Humberto Corti**

****Mis condolencias por nuestro amigo, estoy seguro que desde el cielo, que es a donde pertenece el aviador, nos inspirará el recuerdo de su entusiasmo indeclinable. Alfredo Arbe**

**** Acuso recibo de tan lamentable noticia. Desde Madrid y para su familia y compañeros de promoción, envío mis condolencias y mi sentimiento de pesar por la pérdida del colega y amigo.**

Cnel.(Nav) Carlos A. Grezzi.

****Palabras del Sr. Presidente del Grp 346**

Nuevamente sufrimos la congoja de un alejamiento. El Cnel Jorge Pedragosa, nuestro querido Petaca, miembro y directivo del Grupo Simbólico de Transporte 346, dio el definitivo paso al más allá. Se va por la puerta grande, rodeado del cariño y respeto de todos los integrantes de nuestra colectividad.

Caballero de distinción en el trato que prodigaba en el desarrollo de su vida, desde sus comienzos en la EMA, le valió el sobrenombre de Petaca, que resume a algo valioso, querido y fino.

Con una hermosa familia donde prevalecía la calma, el respeto y el cariño, su esposa e hija eran el centro de su universo y que hoy saben que estamos junto a ellos.

No tuvimos la suerte, en nuestro pasaje por la FAU, de trabajar con él, pero nuestra evidente antigüedad hizo que tuviéramos un acabado conocimiento de sus virtudes.

Cuando luego de un impase, reanudamos la marcha del Simbólico, se le rogó que se uniera a nuestras filas y por sus características y forma de ser, se le otorgó una de las tareas más difíciles "la de organizar, desarrollar y hacer funcionar la tesorería y la contabilidad del Grp" Se abocó a esa tarea con tesón, inteligencia y empuje, donde se puso de inmediato de manifiesto su ejemplar honradez. Defensor a ultranza de los dineros ajenos, planificaba nuestro funcionamiento y desarrollo al detalle y rendía cuentas de igual forma.

Propulsor de la idea de desarrollar y construir un avión histórico, demostró su iniciativa y laboriosidad al trabajar al frente de integrantes del Grp. Hoy están en la etapa de construcción de los planes descriptivos. Nosotros tomamos su reto y lo terminaremos en su memoria.

Se alejó y seguramente se reunió con nuestros integrantes que le precedieron, cuyo recuerdo tenemos en el corazón. Con cariño le decimos: Petaca, amigo, Hasta la vista

***Fechas para Recordar.**

**** 27 de abril. Undécimo aniversario del Escuadrón Aéreo N° 3.**

SR COMANDANTE DEL CAO, SR DIRECTOR DE LA DINACIA, SEÑOR COMANDANTE BA I, SRES OFICIALES DE LA ARMADA NACIONAL y EJERCITO NACIONAL, SRES DEL INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO, TRIPULACIONES INTEGRANTES DEL GRUPO SIMBOLICO DE TRANSPORTE, SRES OFICIALES SUPERIORES, JEFES Y OFICIALES SRES EX COMANDANTES DEL ESCUADRON AEREO 3, SRES OFICIALES Y PERSONAL SUBALTERNO, INTEGRANTES DE LAS TRIPULACIONES DE TRANSPORTE.

El 27 de abril de 1994 se creó el Escuadrón Aéreo No.3 (Transporte) teniendo como base el personal, material de vuelo y equipos, que formaban los hasta entonces Grupos de Aviación de Transporte 3, 4 y 6, razón por la cual conmemoramos hoy el décimo primer aniversario de su creación.

No debemos omitir recordar fechas de honda importancia para la Aviación de Transporte y antepasados de este escuadrón aéreo, como lo fueron la de creación del Grupo de Aviación No.3 (Bombardeo), primero en constituirse, el 27 de marzo de 1947, contando con aviones C-47, AT-11 y PT-26.

Dentro de la organización del Grupo, tempranamente, en los años 50, se había adjuntado la antigua Sección Fotografía, nacida durante los años 20 en la Escuela Militar de Aviación; habiendo contado con aviones T-6 y un Aerocomander.

En 1978 se creó el Grupo Fotográfico de la Fuerza Aérea independizándose de esta forma del Grupo 3.

Hacia 1950 al recibirse los bombarderos medianos B-25J, le son adjudicados al Grupo 3 estos aparatos y en 1951 se distribuyen los C-47 con qué contaba, el naciente Grupo de Aviación No.4 (Transporte) creado el 8 de mayo de 1951.

El Grupo de Aviación No.4 (Transporte) fue dotado de aviones C-47 y un Beechcraft U-45.

Por casi dos décadas mantuvo los aviones C-47 como su columna vertebral para cumplir las misiones de transporte que se le fueron impuestas.

En 1970 se adquirieron dos aviones Fokker F-27 en Holanda, asignándolos a su dotación. A partir de ese momento los ocho C-47 que integraban el Grupo 4 pasaron nuevamente a ser asignados al Grupo de Aviación No.3, cuando fueron retirados del servicio activo los bombarderos B-25; es allí que el 17 de setiembre de 1964 se modifica su denominación por la de Grupo de Aviación No.3 (Transporte)

En 1971 se aumenta la dotación del entonces Grupo 4 al adquirirse dos Fairchild FH-227 nuevos en los Estados Unidos de América, contando ahora el Grupo con cuatro aviones biturbohélices. Con uno de ellos, el FAU 572, la Fuerza Aérea Uruguaya inicia la conquista de la Antártida en el año 1984.

El 13 de enero de 1976 se crea el Grupo de Aviación No. 6, con la incorporación en 1975 de los aviones C-95 Bandeirante, aeronaves que alcanzarán en setiembre de este año, los 30 años de servicio activo en la Fuerza.

Posteriormente, ante la necesidad de renovación de la flota de aviones de transporte, en el año 1981 se adquirieron en España C-212 Aviocar, para sustituir a los C-47 que se mantuvieron en servicio hasta que en 1988 cumplió su último vuelo el C-47 el FAU 514.

Para 1992 se reciben dos C-130 B Hércules con que cuenta en la actualidad el Escuadrón Aéreo No.3 (Transporte), asignados al entonces Grupo No.4, para cubrir la necesidad de un transporte aerotáctico de mayor porte y para cubrir grandes distancias

Finalmente cuando los F-27 y FH 227 son desafectados, se incorpora en el año 1999 un C-120 Brasilia a fin de reobtener la capacidad de transporte de pasajeros a medianas distancias

Es de esta forma que llegamos al 27 de abril de 1994, donde la revisión en la organización de la fuerza, crea el Escuadrón Aéreo 3, reuniendo la totalidad del material de vuelo de transporte, buscando unificar criterios de operación y mantenimiento, con el fin de cumplir la misión en forma eficaz, eficiente y adecuada a los tiempos que corrían.

Es por eso que hoy no solo recordamos los 11 años del Escuadrón 3, recordamos también 58 años de historia de la aviación de transporte.

Es momento también, de hacer un alto en la actividad, y evaluar lo realizado en los últimos tiempos, sabido por todos es, que se ha atravesado una profunda crisis económica, que afectó a la región, al país,

y por ende a la Fuerza Aérea y al Escuadrón 3. La reducción en las horas de vuelo asignadas, llevó a que se tuviera que reestructurar la plantilla de Oficiales Pilotos Operativos y se ajustara a la realidad existente, buscando mantener un grado aceptable de entrenamiento sin detrimento de la premisa fundamental de la Seguridad de Vuelo y siempre manteniendo la visión en la formación de las futuras tripulaciones de transporte.

En el último año se ha vuelto a tener en servicio el C-120, 550 y el C-130, 591, logrando mantener una adecuada operatividad en los mismos; se ha realizado una inspección mayor al C-95 585, disponiendo de esta aeronave con capacidad fotográfica prácticamente sin limitaciones y se han mantenido según lo programado los dos C-212 disponibles, eje principal para la formación de nuevas tripulaciones.

Sería extenso nombrar todas las actividades realizadas referidas al vuelo, pero se ha cumplido satisfactoriamente con las necesidades de apoyo al Instituto Antártico Uruguayo, se le ha dado todo el apoyo dispuesto al Ejército Nacional en lo referente a la actividad de paracaidismo militar, se ha efectuado el relevo del contingente de Helicópteros destacado en Eritrea, se han cumplido numerosas misiones de Búsqueda como participantes del sistema SAR, así como misiones de evacuación sanitaria y en apoyo al Banco Nacional de Organos y Tejidos, se ha participado en misiones en apoyo al Ministerio del Interior, transportando grupos de operaciones especiales, de respuesta inmediata, de la brigada anti drogas, policía técnica y también en apoyo a la brigada de explosivos del ejército nacional; cumpliendo de esta forma con la misión asignada.

Se han realizado en el marco del convenio existente con el Ejército del Aire del Reino de España, intercambios de tripulaciones, de C-130 Hércules con el Ala 31 y de C-212 Aviocar con el Ala 37, adquiriendo e intercambiando experiencia con otros operadores del material por el escuadrón utilizado y contando en este momento con un Oficial Instructor de C-212 perteneciente al Escuadrón 721 de la Base Aérea de Alcantarilla, el cual se encuentra cumpliendo misiones junto a nuestras tripulaciones.

En lo referente a actividades conexas al vuelo, se ha logrado efectivizar traslado de la sección operaciones, agrupando de esta forma todas las secciones del escuadrón en una misma planta física, en el área donde se encuentra mantenimiento y abastecimiento pretendiendo lograr mayor funcionalidad y efectividad en la tarea; se han realizado trabajos edilicios en los talleres de equipos de apoyo terrestre y sección baterías, se ha logrado tener operativos un alto porcentaje de los remolques de aviones y plantas auxiliares de potencia y se ha puesto en funcionamiento el nuevo hangar del escuadrón, que ha dotado de capacidad de hangaraje seguro y de comodidad y seguridad en el cumplimiento de los tareas de mantenimiento.

Con el apoyo invaluable del Grupo Simbólico de Transporte 346 se ha podido realizar el mantenimiento exterior de la aeronave FAU 572, a través de una donación de materiales efectuada por la Sra. Mirta Vanni

Es momento también de reconocer el trabajo silencioso y continuado de los Señores Oficiales y del Personal Subalterno del Escuadrón 3, recurso indispensable y responsable de que todas estas actividades enumeradas se hayan cumplido con total éxito y forjadores de que siempre la aviación siga siendo vanguardia de la patria.

Junio.

8/55 Ocorre un accidente con el C- 47 FAU 510 en Carrasco

10/50 Arriban los 11 B-25 a Montevideo.

11/65. Se autoriza la extensión del Tamu desde Santiago de Chile hasta Lima-Perú.

16/78 Accidente fatal C 47 FAU 511 (el 2º con esta matrícula) en Artigas

20/77 Accidente fatal durante la aproximación del C-95 FAU 584 en el Aerd. de Salto

21/* Día de la Confraternidad Antártica

22/13 Primer vuelo solo de un aviador oriental en nuestro territorio en el Farman "El Águila" desde la Escuela de Aviación Militar en los Cerrillos hasta la playa Malvin

26/50 Decola C-47 FAU 509 hacia U.S.A. transportando a las tripulaciones que traerían a los F-51 en vuelo.

***La Foto del Mes**



*C-47 509 en Glendale-California año 1950, en apoyo de los F-51

*Información de la Fuerza Aérea.

++Salvamos en esta edición un error involuntario producto de un olvido inexcusable.

Discurso del Sr. Comandante en Jefe, Tte. Gral. Av. Dn. Enrique Bonelli, con motivo de conmemorarse el 92º aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea

Tenemos hoy el honor y la satisfacción de compartir con Ustedes la celebración del nonagésimo segundo aniversario de la creación de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya. Nuestro país tiene desde hace pocos días un nuevo gobierno, que en la figura del Señor Presidente de la República y Señora Ministra de Defensa Nacional están presentes en esta celebración. Les damos la bienvenida a este histórico campo de aviación, donde se forjaron la Aeronáutica Militar y nuestra querida Fuerza Aérea. El 17 de Marzo de 1913, se daban los primeros pasos de la Aviación en nuestro país, en la localidad de Los Cerrillos, Canelones donde hoy es el Campo Militar No. 1. Evocamos hoy a esos pioneros que nos dieron origen, que con su imaginación, valor y entusiasmo, comenzaron la aventura del vuelo en aviones de madera y tela, como el biplano Breguet XIV que protagonizara, hace 80 años, al mando del Sr. Tte. Coronel Cesáreo L. Berisso, precursor de la Aviación Nacional, el 1º Raid Internacional de las alas Uruguayas con más de 3.200 km de recorrido. Dando respuesta al avance tecnológico y a lo específico de su empleo, un 4 de Diciembre de 1953, se crea por Ley 12070, la Fuerza Aérea Uruguaya. Este año también conmemoramos el 50 aniversario de los Escuadrones Aéreos No. 1 Ataque y No. 5 Búsqueda y Rescate, verdaderas columnas donde se apoya nuestra Fuerza, en la formación de pilotos de combate el primero y en el servicio y protección a nuestra sociedad el segundo, como ha sido resaltado al otorgársele el premio Seguridad de Vuelo de la Fuerza Aérea Uruguaya. La evocación de estos acontecimientos, sensibiliza a sus integrantes, recordando a sus predecesores, reafirmando nuestro compromiso con la Patria y sus Instituciones, transitando el presente con la convicción de que nuestros cometidos enmarcados en la Constitución de la República y la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, son dinámicos, acorde a los fines que el estado de derecho estime prioritarios y por tanto, están concebidos para adaptarse a un proyecto de país orientado a valorizar todo el espacio aéreo jurisdiccional de la República; las cuales no se limitan a las funciones descriptas sino que se extienden a la tutela de los derechos de tráfico y tránsito aéreo, de valor económico, que integran el patrimonio Nacional, bajo el principio de la reciprocidad real y efectiva. Siguiendo las normas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, el Centro de Control de Tránsito Aéreo Montevideo, ha incorporado al servicio que ya presta, la capacidad de administrar y controlar el tránsito aéreo en el espacio aéreo superior, disminuyendo la separación vertical de las aeronaves, lo que permite aumentar su cantidad en un mismo espacio físico, con la consiguiente disminución de los costos operativos del usuario, sin desmedro de la seguridad. Este Centro de Control es operado y mantenido por un conjunto de técnicos debidamente capacitados y altamente especializados, quienes una vez formados por la

Administración, y hasta la actualidad, rigen su situación funcional en forma contractual anual. Estamos empeñados en encontrar una solución que nos habilite a darle continuidad al sistema, permitiendo que estos calificados funcionarios tengan una perspectiva laboral a largo plazo y que el Estado obtenga una correcta relación costo beneficio de la inversión que significa su capacitación y entrenamiento. Dentro de nuestro presupuesto, para que una aeronave pueda cumplir con su propósito, debe ser apoyada en tres rubros diferentes: Suministros, Funcionamiento e Inversiones. Suministros para asegurar principalmente el abastecimiento de combustibles y lubricantes. Funcionamiento para adquirir repuestos que le aseguren la operatividad diaria. Inversión, para recuperar y modernizar un activo. De acuerdo a normas internacionales, por seguridad y economía, la utilización de un avión o sus componentes mayores, están limitadas, por un lado, a un máximo determinado de horas de vuelo, tras lo cual se impone reinvertir en ellos, cambiando preventivamente sus componentes, y por otro lado, a un lapso acotado, cuando aún sin haber volado, también es necesaria la misma reinversión. Hemos acompañado el esfuerzo que le significó a nuestra nación sortear la crisis económica del año 2002. Durante el último período, la asignación del cupo presupuestal fue periódica, pero insuficiente, impidiendo poner en servicio parte de la flota de aviones, así como reparar componentes mayores que son el respaldo de los que se encuentran operativos. Aspiramos, con una adecuada planificación y un flujo constante de los recursos presupuestales solicitados, disponer de horas de vuelo suficientes para asegurar que todas nuestras tripulaciones obtengan la calificación y el entrenamiento necesario para operar con eficiencia y seguridad, en las aeronaves a que son asignadas. De esta manera, pretendemos revertir la actual situación operacional de la Fuerza Aérea, y cumplir con la legítima necesidad de nuestros pilotos, VOLAR, razón de ser de nuestra existencia. La Defensa Nacional juega un rol muy importante en la Política de Estado de las Naciones, pues hace a su soberanía. Aunque no exclusivo, las FFAA ocupan un lugar muy importante, en ese sentido. Para ejercer una adecuada soberanía en su espacio aéreo, la Fuerza Aérea ha venido implementando un programa de inversiones con el fin de disponer de un sistema de Comando, Comunicaciones y Control e Inteligencia Aérea. El elemento fundamental, sus radares, deben ser adquiridos e integrados al ya existente sistema para poder ejercer adecuadamente las funciones de policía aérea en elementos productivos de la nación. La Fuerza Aérea deberá colaborar en ese proyecto de crecimiento, focalizado en su rol de ejecutor de la política de Estado en materia aeronáutica, como entidad reguladora y de control y como prestadora de servicios, en toda la magnitud que sus medios le permitan. Además de su tarea fundamental, "Conducir las Operaciones Aéreas necesarias para la Defensa Nacional", a partir de su Ley de Creación, la Fuerza Aérea tiene como cometido "ASESORAR AL PODER EJECUTIVO EN LO REFERENTE A LA POLÍTICA AERONÁUTICA DEL PAÍS EN TODOS SUS ASPECTOS", siendo ratificado más tarde en su Ley Orgánica, la cual amplía sus cometidos a tareas como: ejercer el control del tránsito aéreo; formular y proponer al Poder Ejecutivo las Normas de Política Aeroespacial Nacional; administrar, operar y dar seguridad a toda la infraestructura aeronáutica nacional; y supervisar la actividad aérea comercial, privada y deportiva. Esta asignación no es casual, responde a las características geográficas, económicas e históricas de nuestro país, donde el vínculo de la actividad aeronáutica, civil y militar, ha sido y es de carácter permanente, con roles diferentes pero con intereses que confluyen en un mismo destino. Por otra parte, la doctrina universal desde la segunda mitad del siglo pasado, reafirmada trágicamente por acontecimientos del presente, como los atentados del 11 de Setiembre, reconoce regidos por el principio de la unidad e indivisibilidad del poder aéreo, a todas las ramas y clases de la actividad aeronáutica, incluyendo, desde luego, a la actividad aeronáutica militar. Principio sustentado invariablemente desde la Cátedra de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República, por el Profesor Doctor Álvaro Bauza Araujo y sus continuadores. Ese principio, tiene como consecuencia lógica, que todos los elementos que constituyen el Poder Aéreo, busquen el mayor grado de integración y coordinación entre todos los Organismos Estatales con competencias en distintos aspectos de la materia, como son las atribuciones asignadas a los Ministerios de Defensa Nacional, Transporte y Obras Públicas, Relaciones Exteriores y Turismo. La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, órgano dependiente de este Comando General, es la respuesta administrativa a este concepto y a las tareas asignadas por Ley. Su desempeño nos llena de orgullo y nos indica que ES el camino a seguir. Acorde con las responsabilidades que nuestro país asumió como

estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, podemos expresar con satisfacción, que en el marco de una visita de asistencia técnica, realizada por dicha Organización, a los efectos de evaluar el estado del Programa Nacional de Vigilancia Continua de la Seguridad Operacional, luego de un exhaustivo informe, concluye que: "La Autoridad Aeronáutica Uruguaya evidencia una importante mejora en las facilidades de infraestructura y equipamiento de apoyo administrativo para las actividades de seguridad operacional. Paralelamente, debe resaltarse la decisión de las autoridades de la Fuerza Aérea Uruguaya al mantener en sus cargos al personal militar destinado en la Dirección, que se complementa con la disponibilidad de un núcleo de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad, que pertenecen al organismo desde un período suficiente, permitiendo la disponibilidad de un equipo de funcionarios técnicos con los conocimientos necesarios y la experiencia adecuada, para cumplir satisfactoriamente las responsabilidades que se le asignan". Este juicio es el resultado de muchos años de trabajo de funcionarios civiles y militares de la Fuerza Aérea, que se capacitaron en el país y en el exterior, volcando su experiencia en la adecuación de la legislación nacional vigente en la materia, cumpliéndola y haciéndola cumplir.

En otro orden, frente a nosotros, luciendo orgullosos la boina azul, característica exclusiva de las Fuerzas de Paz de la Organización de las Naciones Unidas, se encuentra el agrupamiento de mujeres y hombres que durante el último año integraron la unidad de aeroevacuación médica, que la Fuerza Aérea Uruguaya tiene desplegada en la frontera de las Republicas de Etiopía y Eritrea. Hoy les damos la bienvenida, reconociendo en ustedes el merecido prestigio que han ganado para el País, sus FFAA y especialmente la Fuerza Aérea. También queremos recordar a nuestros contingentes desplegados en la República del Congo, República de Etiopía, República de Haití, Antártida, y Observadores Militares en distintos países que en su esfuerzo por la paz, adquieren conocimientos y experiencia que mejoran nuestro desempeño para servir a la comunidad. Desde la distancia, pero muy cerca de Ustedes, queremos expresarles nuestro saludo y reconocimiento. La Fuerza Aérea es su personal militar y civil en todas sus jerarquías y escalafones. Por lo tanto ha sido y es motivo de preocupación y atención de todos sus Comandos. Su preparación y actualización técnica es tan importante como su bienestar social. Para atender este último aspecto, y como complemento a la tarea Institucional, desde hace muchos años actúa una Comisión de Señoras, que en el año 2002 se transformó en Fundación, con el nombre de "Cesáreo Berisso", con el fin de asistir a la Familia del Personal Subalterno. Esta tarea voluntaria se ve complementada por el aporte generoso de numerosas personas y empresas que en forma desinteresada colaboran en este proyecto. A todas ellas nuestro profundo agradecimiento. Como lo expresara el último 17 de Marzo, somos una Fuerza Aérea integrada a nuestra Sociedad, mas aun, aspiramos a ser apreciados por la Sociedad, ya que como parte de la Administración no constituimos un fin en si mismo, sino un instrumento para el bien común de la Nación; por ello, nuestros esfuerzos y la responsabilidad que nos honra al conducirla, estarán dirigidos a verla 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, podemos sentir realizada la vocación que tenemos desde que ingresamos adolescentes a la Escuela Militar de Aeronáutica e hicimos nuestro el lema que luce en su entrada: "AVIACIÓN VANGUARDIA DE LA PATRIA" Muchas Gracias

****Apoyo aeromedico en Rocha.**

Un vehículo cayó por un barranco de una altura de cinco metros en el kilómetro 70 de la ruta 39, cerca de Aiguá, Ante la solicitud de colaboración, un helicóptero de la Fuerza Aérea trasladó a tres lesionados, entre ellos una niña de cuatro años, hasta el Sanatorio Mautone de Maldonado.

****6 may 05 Diario ULTIMAS NOTICIAS PÁG. 9**

La Fuerza Aérea tiene a su cargo la responsabilidad de asegurar la operativa del segundo Aeropuerto más importante de la República Democrática del Congo. Se trata de una sensible tarea en una zona fronteriza militarizada donde hace tan solo un año se produjo el levantamiento de un General del Ejército regular y siempre está latente la hipótesis de conflicto.

El Aeropuerto Kavumu, ubicado en la Ciudad de Bukavu, capital de la Provincia de Kivu Sur, en la frontera con Ruanda, es fundamental para el éxito de la Monuc. Se trata de la principal puerta de

entrada y salida de las Misiones de Paz a la conflictiva zona nordeste. Al Aeropuerto llega todo el abastecimiento que requieren los contingentes desplegados en la vasta región, la más caliente del país junto a Bunia, más al norte, donde prosiguen los enfrentamientos.

La Fuerza Aérea, con un contingente de 84 efectivos, más 4 observadores militares, realiza una tarea clave para toda la Monuc.

Tiene bajo su responsabilidad el control de las operaciones aéreas, movimiento y control de pasajeros y carga, servicios de emergencia, seguridad aeroportuaria, soporte meteorológico y servicio de transporte, abastecimiento de combustibles a las aeronaves de las Naciones Unidas.

La seguridad de la Fuerza Aérea, que fue reforzada en las últimas semanas, está a cargo de tropas paquistaníes que cuentan con más de 3.000 hombres en la región y 20 helicópteros de combate.

La impecable base de la Fuerza Aérea, instalada con equipamiento nacional, trabaja de sol a sol los siete días de la semana para apoyar los vuelos de la Monuc. En 2005 las operaciones aéreas se duplicaron con respecto al año pasado. En abril se atendieron 785 aeronaves, 4.439 pasajeros y 1.173 toneladas de carga, una operativa sensiblemente superior a la del Aeropuerto Internacional de Carrasco y que se realiza solamente con 12 oficiales y 58 integrantes del personal subalterno, además de efectivos de la Dirección Nacional de Bomberos.

****Vuelo Antártico**

El 6 may 05 partió hacia la Base Científica Antártica Artigas, un C-130 Hércules con la dotación de relevo que pasara el invierno en la Antártida y regresó el 14 mayo realizándose con total éxito la misión; sin realizar ningún tipo de aspavientos, como es la vieja costumbre de la aviación de trasporte.

****RESCATE EN EL OCEANO ATLANTICO**

En un operativo de alto riesgo, en condiciones meteorológicas adversas; con olas de 8 metros de altura y vientos de 70 kilómetros por hora; un helicóptero de la FAU, Eurocopter AS 365 N2 Dauphine, rescató de las aguas del Océano Atlántico, al sur de La Paloma y a más de 100 kilómetros de la costa a 3 tripulantes de una balsa a la deriva.

El Centro Coordinador de Rescate en el Mar solicitó a la hora 09:15 el apoyo de la Fuerza Aérea Uruguaya para proceder a la búsqueda y rescate de 3 tripulantes de una balsa a la deriva.

A la hora 10:00 aproximadamente y luego de realizar los aprestos necesarios para esta misión, decola el helicóptero, integrándose la tripulación 2 Pilotos, 2 rescatistas y un médico.

Arriban a la zona a las 11:15 horas y luego de algunos minutos de búsqueda, se localiza a al balsa, descienden los rescatistas al mar y se evacua a los 3 tripulantes, los que se encontraban en buen estado de salud, siendo trasladados al Sanatorio Mautone de la ciudad de Maldonado al que se arriba a las 12:50 horas.

Este operativo fue apoyado desde el aire por una aeronave de la Aviación Naval.

***Selección de Noticias.**

**** Roban un avión en la Argentina**

Fue robado un avión en la provincia de Córdoba en el pueblo Hipólito Bouchard. Es un Cessna 180A matrícula LV-JZF que tiene el fuselaje pintado de blanco con una franja roja y las alas son blancas con las puntas pintadas de rojo.

**** Avión provocó la alerta en Washington DC y en la Casa Blanca**

El avión que provocó el desalojo del Capitolio y la Casa Blanca llegó a estar a menos de cinco kilómetros. El aparato desvió su rumbo tras ser interceptado por dos aviones de combate F-16.

La Casa Blanca elevó su nivel de alerta al nivel máximo, el de color rojo, a medida que el monomotor se internaba en el espacio aéreo restringido en torno a Washington.

La alarma hizo que la Casa Blanca fuera desalojada, al igual que el Congreso, el Tribunal Supremo y el Departamento del Tesoro, durante unos quince minutos.

Dos F-16 fueron enviados de forma apresurada desde la base aérea de Andrews, cercana a Washington, para interceptar la avioneta, que aterrizó en un pequeño aeropuerto de las afueras de la capital estadounidense, donde el piloto fue detenido para ser interrogado.

Un helicóptero "Black Hawk" del Departamento de Seguridad Nacional se unió también a las operaciones para acompañar al aparato a su lugar de aterrizaje.

****Accidente.**

La DGAC Chile confirmó esta tarde que un helicóptero de Carabineros avistó a 9 millas al sur de Balmaceda, en el sector argentino de Portezuelo; accidentada y sin señales de sobrevivientes, la aeronave BE - 65, matrícula CC-CFS, que se encontraba extraviada desde el mediodía del 16 Mayo, luego de despegar del aeródromo de Balmaceda con destino a Chile Chico. Las malas condiciones climáticas, con fuertes vientos y nieve, habrían originado el accidente.

La aeronave, perteneciente a la empresa Transportes Aéreos Don Carlos, era pilotada por Miguel Fidalgo. El piloto, Miguel Fidalgo era de nacionalidad uruguaya, tenía 35 años de edad y llevaba más de tres años volando en esa zona y transportaba 9 pasajeros.

****El 4 de julio podrá verse cómo estalla un cometa**

La sonda denominada Deep Impact ha fotografiado al cometa Tempel 1, contra el cual estrellará uno de sus componentes el cuatro de julio y provocará un fenómeno luminoso en el cielo.

El cometa que está formado por hielo sucio y rocas fue detectado a una distancia de 64 millones de kilómetros de la Tierra acercándose. La NASA ha señalado que el choque de la sonda con el cometa proporcionará el primer despliegue de fuegos artificiales cósmicos de la historia.

El componente de Deep Impact, bautizado con el nombre de Impactor, caerá sobre el cometa y abrirá un cráter de unos 200 mts de diámetro. Los datos sobre los efectos de la colisión serán recogidos por Deep Impact, que registrará los momentos finales de "Impactor", que descenderá hacia el cometa a una velocidad de 37.000 kilómetros por hora. El estudio de los cometas es especialmente importante por cuanto se considera que están formados por el material inicial de la creación del Universo.

****Antártida.**

El calentamiento global de la Tierra ha comenzado a hacerse sentir en los hielos de la Antártida, donde se ha producido un repliegue de la mayoría de sus grandes glaciares, indica un estudio publicado por la revista "Science". La investigación, realizada por científicos estadounidenses y británicos, indicó que de un total de 244 glaciares marinos, un 87 por ciento ha registrado una retracción en los últimos 50 años, periodo en el que la temperatura ha aumentado 2.5 grados centígrados. Según los científicos, ese repliegue o empequeñecimiento se ha debido principalmente a la pérdida de las plataformas de hielo flotantes en los extremos de cada uno de esos enormes ríos de agua dulce congelada que terminan en el mar. El estudio realizado por científicos del Consejo de Investigaciones del Ambiente del Instituto Antártico Británico y el Instituto Geológico de EE.UU. ha constatado que en los últimos años del siglo XX se han retirado al menos diez plataformas de hielo. Al igual que otros estudios sobre el calentamiento global, que han pronosticado que la causa principal es la acumulación de gases invernadero (particularmente dióxido de carbono), los científicos indicaron que el acelerado repliegue de los glaciares y su descenso sobre el océano podría aumentar el nivel de los mares. Aun cuando ocurriría de manera gradual en el curso de varias décadas, un mayor nivel del mar despojaría de tierras costeras a muchos países y territorios, además de influir en la climatología de todo el planeta, han advertido los científicos.

Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas

Comentarios sabios para pilotos.

-Si Usted empuja el bastón hacia adelante, las casas se harán más grandes. Si Usted tira el bastón hacia atrás, las casas se verán más pequeñas (a menos que siga tirando hacia atrásporque entonces las casas se verán nuevamente más grandes).

-Volar no es peligroso. Lo peligroso es estrellarse.

-Es preferible estar aquí abajo deseando estar allá arriba, que estar allá arriba deseando estar aquí abajo.

-Si la velocidad es vida. La altitud es un Seguro de Vida. Nadie chocó nunca contra el cielo.

-Todos conocen la definición de un "buen" aterrizaje: es uno en cual Usted puede salir caminando. Pero pocos conocen la definición de un "gran aterrizaje". Es uno en el cual el avión puede volver a usarse otra vez.

-La probabilidad de supervivencia es directamente proporcional al ángulo de aproximación.

-Aprenda de los errores de los demás. Usted no vivirá lo suficiente, para cometer todos los errores por usted mismo.

-Confíe en su Comandante.... pero tenga bien abrochado su cinturón de seguridad.

- El buen juicio viene con la experiencia y la experiencia viene con el mal juicio.
- Hay 3 reglas simples para hacer un aterrizaje suave: Lamentablemente, nadie sabe cuales son.
- La única cosa peor que un comandante que nunca voló como copiloto, es un copiloto que alguna vez fue comandante.
- Es fácil hacer una pequeña fortuna en la Aviación. Usted empieza con una gran fortuna.
- Recuerde, usted siempre será un estudiante en un avión.
- Manténgase mirando alrededor, siempre hay algo que usted no vio.
- Trate de mantener el número de aterrizajes igual al número de sus decolajes.
- Hay pilotos viejos y hay pilotos temerarios; pero no hay pilotos temerarios viejos.
- La gravedad nunca pierde... lo mejor que usted puede lograr es un empate.
- Manténgase apartado de las nubes. A veces hay aviones que vienen en sentido contrario. Fuentes confiables también han reportado que algunas montañas se ocultan en las nubes.
- Usted empieza con una bolsa llena de suerte y una bolsa vacía de experiencia. El truco es llenar la bolsa de experiencia antes de vaciar la bolsa de suerte.
- Las 3 cosas más inútiles para un piloto son: la altura arriba del avión, la pista que quedó detrás y las décimas de segundo que ya pasaron.

***Direcciones interesantes de la Web.**

www.psp-sa.com/Area_viaje.htm fotos interesantes de Uruguay

www.vacwardbirds.org fotos de aviones

www.airliners.net aviones de todo tipo

www.vuelo-rasante.com.ar/notas/0020marou Nota sobre el Museo

*Agradecemos si conoce a alguien interesado en suscribirse y recibir este Boletín envíenos su dirección de Email.

** Para desuscribirse: Email a grp346@adinet.com.uy y en asunto "desuscribir boletín"