

## **DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346**

**Nº 45 CORRESPONDIENTE AL 1º DE SETIEMBRE DE 2005**

### **\*Aviso a los Socios.**

**\*\*Asamblea y Elecciones en el Grp 346:** 1º Se realizará la Asamblea General ordinaria el miércoles 19 octubre a las 1800 hrs. 2º Elecciones de autoridades el viernes 18 de noviembre. 3º Por información acerca de las elecciones y las listas se reciben en Secretaría.

**\*\*Aerotv.** Nuevo horario: Sábados Hora 1830 por Canal 5 Tveo.

**\*\*Proyección a la Antártida.** Todos los domingos a las 1700 por CX26 y CX38 simultáneamente, con el Prof. R Bardesio.

**\*Del Grp 346.** El 11 agosto miembros del 346 concurren a la EMA y presentaron al cuerpo de Cadetes a través de una charla y una serie de fotografías, al Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 imbuyéndolos de los fines para los cuales fue creado y las actividades de recuerdo y de reconocimiento que se han realizado. Próximamente se hará lo mismo en la ETA y si las autoridades de la FAU lo estiman conveniente ante la BA I.

### **\*Cartas de los Lectores.**

**\*\*Instituto Uruguayo de Derecho Aeronáutico del Espacio y la Aviación**

Por medio de la presente nos es grato comunicarle la nómina de nuestras Autoridades elegidas de acuerdo al Acto Eleccionario realizado al 2 de agosto próximo pasado.

PRESIDENTE Dr. Ney de Souza, SECRETARIA Dra. Esc. Silvia Michelini, Secretaría Administrativa Lorena Rostán Acevedo 9166507-9157514 Rincón 454 - Of. 420

**\*\*Camaradas del Grp. Simb. Transp. Aer. 346:** Lamento profundamente que, compromisos ineludibles, no me permitan acompañarlos en nuestro 10º. Aniversario; deseo hacerles llegar mi más sinceras felicitaciones, haciendo votos porque los nuevos años, nos encuentren siempre unidos y con el mismo espíritu joven de hasta ahora. Un fuerte abrazo para todos Oscar Vilche

**\*\*Lamentablemente no me es posible concurrir por motivos de trabajo. Igualmente deseo muchas felicidades y espero ir en la próxima. Saludos afectuosos: Tte. Cnel. (Av.) S. da Silveira**

**\*\*Motivos de índole laboral, me impiden concurrir, a los festejos por el 10º. Aniversario. Hago llegar a los camaradas transportistas un efusivo saludo con este motivo. Tte. Crnel. (AV.) WILFREDO GUERRA**

### **\*Solicitud de Fotos**

Reiteramos que la colección de fotos de aviones del Grp 346 (3900 fotos) se encuentra a disposición totalmente gratuita a quien desee obtenerla. El primer CD contiene fotos de la Aeronáutica Militar y de la Fuerza Aérea y el segundo CD contiene fotos de la Aviación Naval, Compañías Aéreas Uruguayas, Antártida y Eritrea.

**\*\*Volvemos a solicitarle a los lectores que nos envíen por Email o presten, fotos para escanearlas y agregarlas a nuestra colección, que es la de todos y ayudarnos de ese modo a mantener la memoria colectiva de la aviación.**

### **\*Internados en el HMC**

Sgto. Juan Menoni 29/07/05

May. (Av.) Guillermo Hernández 03/08/05 Hospital Jordano/Eritrea Alta

Sgto. Camilo Alvarez 8/08/05 Alta

Cnel Alberto Garcia 16/8 Alta

May Félix Besio 16/8 Alta

Cnel Arnoldo Cambón 21/8

Tte. Cnel Walter Gomez 20/8 Alta

Tte Cnel Guillermo Lawlor 22/8 Alta

### \*Fechas para Recordar.

#### Setiembre.

2/61. Se recibe el C 47 FAU 514- C-47D1-DL N/S 43-16138 (Fabricado DC-3A-467 N° 20604)

7/98 Arriba el Beechcraft Baron FAU 791

12/78 Se recibe el C-95 FAU 585

17/64. Se cambia la denominación del Grp 3 de Bombardero a Transporte.

27/75 Llegan los C-95 FAU 580 y 581

4/70 Llega el C-47 FAU 508, el 2º con esta matricula, C-47A- 90- DL. N° serie 43-16075, N° Fabrica 20541, el cual posteriormente sería artillado con 3 ametralladoras .50.

13/90 Se accidenta en Carrasco al aterrizar durante un vuelo de entrenamiento el FH-227 FAU 570

17/60 Se crea la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento

21/56 Se funda el Club de la Fuerza Aérea

### \*La Foto del Mes



\*LEAR JET LJ-35A. FAU-500 CX-BOI

### \*Información de la Fuerza Aérea.

#### \*\* Aniversario 1

El día 25 de Julio se conmemoró el 50 Aniversario del Escuadrón N° 5 (Búsqueda y Rescate). Se llevó a cabo una Ceremonia con la presencia del Presidente de la República, la MDN y autoridades estatales. La Ceremonia se realizó en la Base Aérea N° 1.

#### \*\* Aniversario 2

El 5 de agosto se conmemoró el 50 aniversario del Escuadrón Aéreo No.1 (Ataque), los actos se llevaron a cabo en la Brigada Aérea II.

#### \*\*Ceremonia de recordación

A la hora 11.00 del 10 de agosto se llevó a cabo en el Cementerio del Norte, Panteón de la Fuerza Aérea, la ceremonia del "Día de los Mártires de la Aviación Militar Uruguaya". El Grp 346 se hizo presente depositando una corona de flores.

#### \*\* Otra evacuación aeromédica en Eritrea.

El 15 de Agosto de 2005, uno de los helicópteros Bell 212 de la FAU en apoyo a la misión de la ONU en Eritrea y Etiopía, llevó a cabo una operación de aeroevacuación médica de un integrante del Contingente Jordano, en grave estado de salud, desplegado en la localidad de Barentu, que se encuentra situada en el sector oeste del país a ciento cuarenta kilómetros de Asmara, la capital de Eritrea, en donde tiene asiento la base de la unidad de helicópteros compatriotas.

Esta misión fue duodécima que realiza el contingente actual que se hizo cargo a partir del mes de febrero. Dada la capacidad que posee nuestra unidad, en operar sofisticados equipos de visión nocturna, el traslado se efectuó desde una región montañosa a las 22:50 hora local, e insumió casi dos horas de vuelo, debiendo ser necesario el traslado al Hospital Jordano Nivel II para su inmediata atención ya que el paciente presentaba un cuadro de apendicitis aguda.

Gracias a la rápida y efectiva intervención, conjunta con un grupo de médicos Jordanos, el enfermo se recupera favorablemente.

#### \* Noticias Aeronáuticas.

##### \*\* Guatemala se reequipa con escuadrón de Alpha-Jets.

La Fuerza Aérea de Guatemala está negociando la compra de 10 aviones usados Dassault/Dornier Alpha Jet de ataque y entrenamiento con Bélgica. Los aviones irían a sustituir a los 13 A-37B adquiridos entre 1971 y 1975, de los cuales hay solo 3 operativos. Los aviones ofertados por Bélgica son parte de un stock de 29 alphajets, los cuales han sido recientemente modernizadas en sus instrumentos electrónicos de cabina para hacerlos más efectivos como entrenadores de pilotos de F-16.

##### \*\*Brasil compra Mirage 2000 C

El 16 de julio se anunció que la FAB comprará 12 cazas M2000C usados, a la FA Francesa por un valor de 72 millones de dólares, para ser entregados inmediatamente. El anuncio fue dado al final de la visita del Presidente de Brasil a Francia. La compra incluye un paquete de repuestos y equipos especiales por 20 millones de euros más, ya que los aviones estarán equipados de radares de pulso doppler RDI. Estos aviones sustituyen los antiguos Mirage III ER y le dan a la FAB la capacidad de combate necesaria mientras se decide el programa del nuevo avión de caza F-X.

##### \*\*Chile confirma sus planes de compra de F-16.

El MDN de Chile ha confirmado que está recibiendo ofertas para adquirir F-16A/B usados desde Holanda y Turquía y que la decisión será tomada a fines del 2005. Las ofertas oscilan entre 20 y 28 aviones, costo aproximado de la operación de 150 millones de dólares y serían 24 F-16A y 4 F-16B de doble cabina, más un paquete de repuestos. A esta compra se le suma la ya realizada de 10 F-16 C/D Block50, nuevos, esperados para 2006. La compra de estos F-16 usados es para reemplazar la flota de 15 Mirage 50 Panteras y 19 Mirage 5 Elkan.

##### \*\*Chile opta por el A400M

El gobierno Chileno a aprobado un plan para comprar 3 Airbus A400M, avión de transporte militar estratégico. El Contrato por 250 millones de dólares será firmado a mediados de este año y la entrega de los aviones será iniciada en 2010

##### \*\*LAN compra 12 nuevos aviones

LAN invertirá U\$S 1.100 millones en la compra de 12 Boeing 767 para renovar su flota y realizar su nuevo plan de vuelos en América, Europa y Asia y se destinarán la mitad al transporte de pasajeros en rutas de largo alcance y la otra mitad a carga.

Los 767-300 comenzarán a ser entregadas durante el 2006 y terminará en el año 2008.

##### \*\*Segunda pista en Pudahuel en Santiago de Chile.

A partir del 1º de Setiembre quedará habilitada la 2º pista de Pudahuel con una longitud de 3880x60 mts, su puesta en marcha permitirá reparar la antigua y para fines de diciembre, ambas podrán operar en forma simultánea, con lo cual la capacidad del aeropuerto debería crecer en al menos un 40%.

##### \*\*Nueva aerolínea peruana.

El Grupo Marsans y Aerolíneas Argentinas han anunciado la formación de Aerolíneas del Perú. Una nueva aerolínea peruana. Los accionistas incluyen interesados peruanos y otros 3 socios que serán seleccionados por los accionistas entre 17 empresas peruanas que han realizado propuestas de negocios. Entre estos interesados hay instituciones bancarias y aerolíneas.

La nueva aerolínea es posible que comience sus operaciones a fines de 2005.

##### \*\*China comprará 50 aviones a Boeing

Informó la Comisión Estatal de Desarrollo y Reforma de China, que a partir del mes de agosto 2005, varias compañías aéreas de China y la Boeing firmarán un contrato para la adquisición de 50 aviones Boeing B-787 por un valor de 6 mil millones de dólares. Se estima que el primer avión Boeing sea entregado a partir de junio de 2008, el que podrá estar volando durante los Juegos Olímpicos de Beijing.

##### \*\*En EE.UU. se anuncia un contrato para defensa de aviones comerciales

El Departamento de Seguridad Interior (DHS) ha anunciado 2 contratos de u\$s 45 millones cada uno, como parte del Programa de Defensa Aérea Contra Armas Portables por un Hombre, para proteger a los aviones comerciales de ataques producidos por sistemas de misiles disparados desde el hombro

(MANPADS) De acuerdo a lo informado por la DHS, el costo final del programa rondaría los u\$s 6 billones para instalar en todos los aviones de la flota comercial de los EE.UU. los equipos contra MANPADS. Algunas empresas como Singapore Airlines, Qantas y Virgin Airlines, por ejemplo ya han instalado el sistema de aviso DIRCM en sus aviones.

### **\*\*Aerolíneas Argentinas**

Aerolíneas Argentinas ha aumentado su flota y ahora cuenta con 3 Boeing 747-400 y 7 Boeing 737-500 en su flota. La aerolínea anunció un plan de renovación de la flota en Octubre de 2004 y ha estado reemplazando los viejos Boeing 737-200 por 737-500. Un total de 15 737-500 están previstos y 4 747-400 los cuales estarán agregados para fines de 2005. La aerolínea realizará vuelos bisemanales entre Buenos Aires y Barcelona, desde el 4 Octubre 2005.

### **\*\* Los turbohélices decolan otra vez.**

Las ventas de aviones turbohélice están creciendo, por la presión del aumento de demanda de las empresas aéreas de bajo costo

### **\*\*Airbus instalaría en China planta de producción**

Por su baratísima mano de obra y por sus enormes posibilidades como mercado, la atracción que ejerce China sobre las empresas de todo el mundo es tal, que Airbus podría trasladar parte de su producción. Al menos, así lo anunciaban los medios estatales chinos, que aseguraban que Airbus profundizaría de esa manera su incursión en el país tras su aterrizaje hace ya dos décadas.

Desde entonces, el consorcio europeo ha vendido en China más de 200 aparatos, mientras que para este año ya ha recibido 59 pedidos. Con la apertura de una planta propia en China, la compañía se posicionaría también en un mercado en constante crecimiento que, según apuntan todas las previsiones, demandará 1.600 aviones durante las dos próximas décadas.

## **\*EL ESPACIO AEREO Y SU RÉGIMEN JURÍDICO (1º parte de 3)**

*Esc. Alicia Presto de González*

### **INTRODUCCIÓN**

Espacio y Tiempo son dos nociones estrechamente vinculadas que tienen el carácter de ideas trascendentales. Constituyen una condición a priori universal, necesaria a todo conocimiento.

Originariamente son datos intuitivos, subjetivos, a partir de los cuales podemos construir nociones de espacio y tiempo objetivas atribuyéndoles una realidad exterior a nuestra conciencia.

Como realidad perceptible por los sentidos, nos encontramos ante la imposibilidad de definir al espacio.

Con respecto al espacio aéreo una disquisición común es la de diferenciar *aire de espacio aéreo*. El aire posee una naturaleza etérea, fluida, inmensa y móvil que determina su imposibilidad de aprehensión física. Ya los romanos lo consideraban " *res communis omnis*", y vendría a constituir un contenido. El espacio aéreo es un continente cuyo contenido es la atmósfera terrestre. Lo cierto es, que el espacio aéreo es un ámbito en el que se desarrollan actividades humanas, siendo la aviación una de ellas.

Algunos autores entienden que el espacio aéreo no es un bien, porque no es físicamente apropiable, pero la mayoría considera al espacio aéreo como un bien o cosa, que tiene una medida de valor, y es susceptible de propiedad, y pasible objeto de soberanía.

En general es aceptado el hecho de que todo Estado se compone de tres elementos: población, territorio y poder soberano.

Es comprobable que a lo largo de la historia, el escenario en que se ha movido el Estado ha ido cambiando, es así que de un territorio *unidimensional* que caracteriza a la llamada ciudad-estado, se pasa al territorio *bi-dimensional*, cuando el mar deja de ser considerado *res nullius*.

Es a fines del siglo XVIII (1782) cuando aparecen los globos de aire caliente, los artefactos de los hermanos Montgolfier, que comienza a surgir la idea de dominio vertical de los Estados, y se empieza a hablar de territorio *tridimensional* ( tierra-aire-mar).

Surgen entonces los primeros problemas jurídicos de cómo regular la conducta del hombre y los derechos soberanos y jurisdiccionales de los Estados.

Finalmente, con el advenimiento de la era espacial aparece lo que se ha dado en llamar el territorio *cuatridimensional*, agregándose a los demás ámbitos el espacio ultraterrestre.

El tratamiento del espacio aéreo y su régimen jurídico tiene connotaciones que involucran al Derecho Público, al Derecho Privado con temas como la extensión de los derechos del propietario del suelo sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre sus fundos o las limitaciones al derecho de propiedad en beneficio de la seguridad y regularidad del transporte aéreo, existiendo ciertas áreas que tocan ambas ramas del Derecho.

## DELIMITACIÓN ENTRE EL ESPACIO AÉREO Y EL ESPACIO ULTRATERRESTRE.

Los Estados reconocen la existencia de un espacio aéreo y de un espacio ultraterrestre, que si bien, han sido regulados internacionalmente, no se ha llegado a determinar precisamente cuáles son sus límites físicos.

La importancia de la delimitación entre ambos espacios reside en la diversidad de *sus regímenes jurídicos*. En efecto, mientras en el espacio aéreo impera el *principio de soberanía*, en el espacio ultraterrestre predomina el *principio de libertad*.

El espacio aéreo está sometido a soberanía estatal completa y exclusiva, mientras que el espacio ultraterrestre es "res communis omnium".

La falta de una definición o delimitación del espacio aéreo puede dar lugar a una incertidumbre jurídica respecto al derecho a aplicar: el Derecho Aeronáutico o el Derecho Espacial.

Ni la Convención de París de 1919, ni el Convenio sobre Aviación Civil Internacional ( Convenio de Chicago de 1944) definen o señalan los límites de soberanía o las fronteras.

Así el *Artículo 1º del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944)*, ratificado por nuestro país por ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953 establece la soberanía plena y exclusiva de los Estados en el espacio aéreo situado sobre su territorio, mientras que el Artículo 2º del citado instrumento se refiere a los límites horizontales de la soberanía estatal, pero no a los verticales.

Tampoco el Tratado sobre los principios que gobiernan las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes, conocido como *Tratado del espacio de 1967*, ratificado por Uruguay por Ley 13.854 de 4 de junio de 1970, delimita el espacio aéreo, ya que no se definen los límites del espacio ultraterrestre.

Desde 1983, el tema de la delimitación entre ambos espacios, viene siendo estudiado en la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos ( COPUOS). Ese año, la Delegación rusa presentó una propuesta en la que propuso que " el límite entre el espacio atmosférico y el espacio ultraterrestre se determina por acuerdo entre los Estados a una altura no superior a 110 kms sobre el nivel del mar y se reafirma(se) jurídicamente mediante la concertación de un instrumento de derecho internacional de carácter obligatorio..." "En este instrumento se preverá también que se preservará el derecho de paso inocente con fines pacíficos de un objeto espacial de cualquier Estado sobre el territorio de otros Estados a alturas inferiores al límite convenido al salir de su órbita y reingresar a la tierra."

La Sub-Comisión de Asuntos Jurídicos de dicho organismo, en su 43º período de sesiones celebrado en Viena del 29 de marzo al 8 de abril de 2004, fue de la opinión de que la definición y delimitación del espacio ultraterrestre continuaba siendo un tema importante, en consideración de la existencia de diferentes regímenes jurídicos y de los continuos avances tecnológicos, teniendo en cuenta los principios de soberanía y libertad que los diferencia. Doctrinariamente se han establecido límites al espacio aéreo y al espacio ultraterrestre en base a criterios técnicos y científicos, los cuales han fracasado al igual que los criterios jurídico-políticos a los que se arribaría mediante una delimitación convencional.

Los *criterios técnicos o científicos* más conocidos se basan en la composición de la atmósfera, la densidad del aire como elemento de sustentación de las aeronaves, la delimitación tomando en cuenta la órbita de un satélite artificial de la tierra, la Línea Von Karman ( 83km de altura) y la delimitación en función de los efectos de la gravedad, entre otros.

La fijación de una altura para ubicar el plano divisorio entre los dos espacios irá cambiando con los adelantos tecnológicos, salvo que se tome una altura determinada y se resuelva por la vía convencional.

Al no existir criterios tecnológicos y científicos uniformes, y dado que los mismos no brindaban certidumbre en la fijación de de la frontera, muchos autores desecharon esta forma de delimitación y se inclinaron a buscar una solución normativa, intentando lograr un criterio jurídico de delimitación por la vía de un acuerdo internacional.

Para los *criterios jurídico-políticos*, lo importante no son tanto los límites entre los espacios aéreo y ultraterrestre, sino la extensión de la soberanía en sentido vertical, tendiendo a determinar el concepto de " frontera aérea" en relación con el principio de soberanía de los Estados en el espacio aéreo.

Las posiciones relacionadas con la extensión del poder estatal respecto del espacio aéreo van desde la tesis de la *soberanía extendida hasta al infinito* llegando a aquella que se inclina por la *abolición del principio de soberanía*, ya que entiende que la navegación aérea exige la necesidad de la libertad del aire, puesto que a medida que nacen nuevos Estados, se multiplican los espacios aéreos sometidos a soberanía, lo que complicaría la navegación aérea en cuanto se negasen permisos de sobrevuelo que obligarían a las aeronaves a tomar otras rutas.

Otras teorías se refieren a la posibilidad de *control efectivo del espacio aéreo*, a la limitación de lo *necesario para la seguridad y defensa del Estado* o la *delimitación del espacio en zonas*.

En general la posición dominante se inclina por una regulación convencional que establezca una seguridad jurídica.

Pero aquí el tema se complica al momento de decidir entre los criterios "espaciales " y los "funcionales".

El enfoque espacial establecería dos zonas, cuyo límite sería una altitud de 100 o 110 kilómetros por encima del nivel del mar. Hasta los 100 o 110 kms , se aplicaría el principio de soberanía, luego el de libertad en el espacio

ultraterrestre. Sin embargo, los problemas subsisten, ya que un mismo objeto espacial tendría en un tiempo brevísimo regulaciones jurídicas diferentes.

De adoptarse el criterio funcional, lo relevante, sería el tipo de actividad desarrollada: aérea o espacial. Aún así, los problemas se mantienen en vista de las diferentes posiciones políticas entre los Estados: las grandes potencias espaciales son partidarias de la mayor libertad, mientras que los Estados cuya participación en la carrera espacial es menos activa, se oponen a una libertad irrestricta que pueda conducir a una amenaza a la soberanía aérea.

Numerosos Estados han formulado reivindicaciones de soberanía sobre segmentos del espacio que se encuentran por encima de sus territorios, lo que frustra los intentos de definir los límites entre el espacio aéreo y el ultraterrestre.

### \* Astronáutica

#### \*\*Descubierto un "Décimo Planeta"

Astrónomos han encontrado un nuevo planeta en los confines del Sistema Solar.

El 29 Julio, 2005 se anunció hoy el descubrimiento de un nuevo planeta en las afueras del sistema solar y se estableció que es más grande que Plutón

El planeta, que no ha recibido aún un nombre oficial, fue descubierto utilizando el Telescopio Samuel Oschin del Observatorio Palomar, cerca de San Diego. Actualmente el planeta se encuentra casi 97 veces más lejos del Sol que la Tierra, lo que equivale a 97 Unidades Astronómicas) A modo de comparación, Plutón está a 40 AU del Sol.

Esto coloca al nuevo planeta más o menos en un área oscura más allá de Neptuno donde miles de pequeños objetos helados orbitan al Sol. El planeta parece ser otro objeto típico del Cinturón de Kuiper —solo que mucho más grande. Su enorme tamaño en relación con los nueve planetas conocidos significa que solo puede ser clasificado a sí mismo como un planeta.

Los telescopios aún no han revelado el disco del planeta. Para calcular qué tan grande es, los astrónomos deben basarse en mediciones de la luminosidad del planeta. Al igual que todos los planetas, es de suponer que éste brilla por el reflejo de la luz solar. En términos generales, cuanto más grande sea el planeta, generalmente mayor es el reflejo. La reflectancia, la fracción de luz que refleja el planeta, no se conoce aún. Sin embargo, es posible determinar límites en el diámetro del planeta:

El nombre temporal del planeta es 2003 UB313. Los descubridores propusieron un nombre permanente ante la Unión Astronómica Internacional y están esperando la decisión de este organismo antes de anunciar el nombre.

### \* De interés.

#### \*\*INFARTO

A veces los síntomas de un infarto son difíciles identificar. Desgraciadamente, la falta de conocimientos provoca algún desastre. La víctima de un infarto puede sufrir daño cerebral, si las personas cercanas no reconocen los síntomas de un infarto, y no se atiende a tiempo. Ahora los doctores dicen que un simple espectador puede reconocer un infarto, haciéndole tres simples peticiones al afectado, una después de la otra:

\* Pídale al individuo que sonría.

\* Pídale que levante ambos brazos.

\* Pídale que repita una frase simple.

Si el afectado tiene algún problema para realizar cualquiera de estas tres tareas, llame a emergencias o una ambulancia inmediatamente, dígale que hay una persona sufriendo un infarto, y describa los síntomas al que reciba la llamada.

Después de descubrir que un grupo de voluntarios sin conocimientos médicos podían identificar la debilidad facial, la debilidad de los brazos y problemas del habla, los investigadores invitaron al público en general a aprender el procedimiento y diagnosticar un infarto.

Esta información fue presentada en la reunión anual de la Asociación Americana Contra el Infarto. El uso extendido de esta prueba podría producir el diagnóstico y tratamiento a tiempo de un infarto y prevenir el daño del cerebral.

### \*Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas\*

#### Humor en las comunicaciones aeronáuticas.

Una Controladora de Tránsito Aéreo a un piloto después un extenso pedido de diferentes autorizaciones: "...la última vez que le di a un piloto todo lo que él quería, estuve 3 semanas con antibióticos."

-----  
En el circuito de espera de un aeropuerto se encontraban varios aviones...

Avión desconocido: "¡Estoy repodrido de aburrido!"

Control de Tránsito Aéreo: "Al último avión que transmitió, ¡identifíquese inmediatamente!!".

Avión desconocido: "Dije que estaba aburrido, pero no que era estúpido"

---

**Torre:** "Delta 351, tiene un tráfico a las 10 horas, 6 millas"

**Delta 351:** "Deme otra indicación... ¡Nosotros tenemos relojes digitales!"

---

Un día, al piloto de un Cherokee 180 la torre le informó que se mantuviera fuera de pista mientras aterrizaba un DC-8. El DC-8 aterrizó, giró sobre pista, y carreteó cerca del Cherokee.

Un chistoso en la tripulación del DC-8 dijo por la radio: "Que precioso avioncito. Lo hizo usted mismo?"

El piloto del Cherokee no iba a dejar pasar el insulto así como así, y le contestó por la radio: "Lo hice con partes de DC-8. Otro aterrizaje como ese y tendré suficientes partes como para armar otro."

---

**Control:** "Air Force 53, parece que su motor tiene fuego..... ¡Oh!...olvidelo, veo que usted ya se ha eyectado."

---

**Torre:** "Hawk 20, ¿es el mismo avión que declaró emergencia hace dos horas?"

**Piloto:** "Negativo, señor. Es solamente el mismo piloto."

---

**Torre:** "Delta Zulu Romeo, vire a la derecha ahora y reporte su rumbo."

**Piloto:** "Wilco. 341, 342, 343, 344, 345°..."

---

**Piloto:** "Torre, por favor hable despacio, soy un niño en Inglés y estoy solo en la cabina "

---

**Torre:** "Hotel Papa Oscar ascienda de 4000 a 6000 y mantenga."

**Piloto:** "Hotel Papa Oscar, ascendiendo a nivel de vuelo 100."

**Torre:** "Hotel Papa Oscar, ascienda a nivel de vuelo 60 y mantenga."

**Piloto:** "Pero cuatro más seis es diez, no es cierto?"

**Torre:** "Usted debe ascender, no sumar."

---

**Munich Torre:** "LH 8610 autorizado a decolar."

**Piloto (LH 8610):** "Pero nosotros ni siquiera hemos aterrizado."

**Torre:** "Si, quién está entonces esperando en la 26 sur? "

**Piloto (LH 8801):** "LH 8801."

**Torre:** "OK, entonces usted está autorizado a decolar."

---

**Torre:** "Mission 123, ¿tiene problemas?"

**Piloto:** "Pienso que sí, perdí mi brújula."

**Torre:** "Juzgando el modo que está volando, usted, ¡perdió todo el panel de instrumentos!"

---

**Control:** "CRX600, está en curso al VOR?"

**Piloto:** "Más o menos."

**Control:** "Entonces proceda un poco más hacia VOR."

---

**Piloto:** "Buenos días, Frankfurt Terrestre, KLM 242 solicita puesta en marcha y push back, por favor."

**Torre:** "KLM 242 espere la puesta en marcha dentro de dos horas."

**Piloto:** "Por favor confirme: ¿dos horas de demora?"

**Torre:** "Afirmativo."

**Piloto:** "En ese caso, cancele los buenos días que le dije!"

---

**Control:** "USA 353 contacte Cleveland Center 135.60.

(pausa)

**Control:** "USA 353 contacte Cleveland Center 135.60!"

(pausa)

**Control:** "USA 353 ¡usted es como mi esposa que nunca me escucha!"

**Piloto:** "Center, este es USA 553, y... quizás si la llamara por el nombre correcto, usted tendría una respuesta mejor!"

-----  
**Torre:** "...y además, para su información, usted está ligeramente a la izquierda de la línea central de esa aproximación."

**Speedbird:** "Eso es correcto; y mi Copiloto está ligeramente a la derecha"

-----  
**Piloto:** "Aproximación, Acme Flt 202, estoy a 12,000' y 40 DME."

**Aproximación:** "Acme 202, cruce 30 DME a 8000' y mantenga."

**Piloto:** "Aproximación, 202 no puede con ese régimen de descenso."

**Aproximación:** "¿Cuál es el problema 202? ¿No tiene frenos de velocidad?"

**Piloto:** "Sí. Pero los uso para mis errores. No los suyos"

-----  
**Torre:** Alitalia 345, continúe rodando y mantenga posición en la pista 26 sur, chequee trabajadores a lo largo del taxiway.

**Piloto:** Alitalia 345, Rodando a pista 26. Trabajadores chequeados; están todos trabajando, menos uno.

**Piloto alumno, perdido:** "Aeropuerto desconocido con un Cessna 150 sobrevolándolo en círculos, identifíquese."

-----  
**Tower:** Tiene suficiente combustible o no?

**Pilot:** Si

**Tower:** Si qué??

**Pilot:** Si, señor.

-----  
**Control:** "AF 1133, usted está a 8 millas en final de pista 27R. Usted tiene un UH-1 a 3 millas adelante suyo en final; reduzca a 130 nudos."

**Piloto:** "Roger, Frankfurt. Por usted, reduciremos la velocidad de este gran avión a 130 nudos.

**Control:** (unos momentos más tarde): "AF 1133, el tránsito del helicóptero esta a 1 1/2 millas adelante suyo y a 90; reduzca velocidad a 110 nudos."

**Piloto:** "AF 1133 frenando este gran pájaro a 110 nudos"

**Control:** "AF 1133, usted está a 3 millas del toque, el tránsito del helicóptero está ahora a 1 milla adelante, reduzca la velocidad a 90 nudos"

**Piloto** (un poco molesto) "Señor, ¿usted sabe cuál es la velocidad de pérdida de un C-130?"

**Control:** "No, pero si se lo pregunta a su copiloto, él probablemente pueda decírselo."

-----  
**\*Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.univision.com/content/audio.jhtml?cid=376562&channelName=Miami&requestid=234111>

Hagan doble click en el sitio y oigan... parece un diálogo de otro mundo.

[www.google.esrth](http://www.google.esrth) Imágenes satelitales del mundo

[www.avioncitos](http://www.avioncitos)

[www.elplata.info/](http://www.elplata.info/) Muy buena información de actualidad política, económica y social. Además es posible suscribirse gratis y envía las novedades

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

\*\* [Para desuscribirse:](mailto:grp346@adinet.com.uy) Email a [grp346@adinet.com.uy](mailto:grp346@adinet.com.uy) y en asunto "desuscribir boletín"