

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

**Nº 47 CORRESPONDIENTE AL 1º DE NOVIEMBRE DE 2005**

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

Estimado amigo:

El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, tiene el placer de invitarlo a la última Reunión de Camaradería de este año, que se realizará el viernes 18 de Noviembre de 2005 a las 12.00 horas en el Parrillero "Caballeros del Aire" del Club de la Fuerza Aérea, entrada por la calle Cannes 1799. En esta reunión se cobrará un tique de \$100.

Asimismo se ofrecerá durante la reunión un tique de colaboración voluntario de \$50, a fin de recomponer en parte, los gastos de la reunión de camaradería con motivo del 10º aniversario del Grp. 346.

Esperando contar con su presencia en este nuevo día de reencuentro de amigos, reciba nuestros más cordiales saludos.

Cnel. Av. José P Banfi  
Secretario

Cnel. Av. Atilio Bonelli  
Presidente

### **\*IMPORTANTE:**

#### **CONVOCATORIA A LOS SOCIOS HABILITADOS PARA VOTAR**

EL DIA 18 DE NOVIEMBRE DE 2005 EN EL HORARIO DE 11.00 A 17.00 Hs. EN LA SEDE DEL CLUB DE LA FUERZA AÉREA, SALÓN " CABALLEROS DEL AIRE" (CANNES 1799), EN CUMPLIMIENTO A LO ESTABLECIDO EN LOS ESTATUTOS SE REALIZARÁ EL CORRESPONDIENTE ACTO ELECCIONARIO CON LA FINALIDAD DE ELEGIR LAS NUEVAS AUTORIDADES PARA EL PERÍODO 2005-2008. VOTAN SOCIOS FUNDADORES Y ACTIVOS.

LA CÉDULA DE IDENTIDAD ES EL DOCUMENTO QUE HABILITA A EJERCER EL DERECHO DE VOTO  
LA COMISIÓN ELECTORAL

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

\*\*Estimados amigos; Oí una cosa rara; que el Estado comprará un C-130 para el Cuerpo de Bomberos, para combatir incendios forestales, pero que lo tripulará la FAU. ¿Podrá ser posible que haya plata para esto y no para retirar los repuestos para los que lo necesitan?

Muy atentamente Cnel. Oscar Vallejo

\*\*Me parece muy bueno el objetivo del Diario Digital; sobre todo para mí que estoy alejado de los centros de actividad de la FAU. Le doy la primicia que estoy terminando de escribir un libro de relatos aeronáuticos que revive, sin comprometer nombres ni a la FA, los hechos ocurridos a un piloto aviador a lo largo de sus experiencias. Fue un placer recibir este correo.

Afectuosamente May Av. (R) Carlos Piriz Mondino

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

Reiteramos que la colección de fotos de aviones del Grp 346 (actualmente 3960 fotos) se encuentra a disposición de quienes los soliciten y se entregan en forma totalmente gratuita. El primer CD contiene fotos de la Fuerza Aérea y el segundo CD contiene fotos de la Aeronáutica Militar, Aviación Naval, Compañías Aéreas Uruguayas, Eritrea y Antártida.

\*\*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. 1° Pedro Rondan 9/9 Alta  
May Francisco Ribas 11/10 Alta  
Alf Fabrizio Ruiz 2/10 Alta  
Cnel Eliseo Cheloni 5/10 Alta  
May Washington Longo 11/10 Alta  
SOM Enrique Cutti 14/10  
Cap Miguel Bruni 18/10  
Sgto 1° Hugo Charquero 18/10  
Brig Alberto Castillo 23/10 Alta  
May Wilson Feijo 24/10  
May José Pérez Calvo 28/10 Alta

### \*Fechas para Recordar.

#### Noviembre.

4/92 Arriba a Carrasco el C-130 FAU 591 procedente de Camboya en apoyo a las tropas uruguayas de ONU.

6 Día del Retirado de la Fuerza Aérea

7/98 Decola el C-130 FAU 592 hacia Managua con ayuda humanitaria. Regresaron a Carrasco el 11 de Noviembre.

9/70 Con tripulaciones de la FAU, arriban a la BA1 en Carrasco los FAU 510 C-47- B- 1 DK 43-48275 N° Fabrica 14091-25536 y FAU 511 C 47- B- 50 DK 45-1111 N° Fabrica 17114-34381 (fueron los segundos con estas matrículas), desde Howard AFB

9/75 Transportados desde EMBRAER por tripulaciones FAU, arriban los C-95 FAU 582, 583 y 584 completando la compra inicial de 5 aviones.

11/1883 Nace en Sinacoubre (Francia) el aviador Pablo Castaibert, Precursor y Constructor Aeronáutico-

12/51 Se firma el Decreto de creación de PLUNA (ente autónomo)-

17/98 Decola el C-130 FAU 592 hacia Tegucigalpa transportando una planta potabilizadora de Ose y regresaron el 20 de noviembre.

18/54 Creación de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

20/16 Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica.

22/60 Se entregan en la BA1 los C-47 matriculados FAU 512 y 513.

22/50 Arriba a Carrasco el FA 510 acompañando al grupo azul de F-51-

23/50 Arriba el FA 509 acompañando al grupo rojo de F-51.

29/47 Llegan los AT-11 FA 105 al 109.

### \*La Foto del Mes



\*Línea muerta del Grp.Avn.Nº6. Los 5 aviones con el esquema de pintura de fábrica. Circa 1975.

### \*Investigación sobre el FAU 510 realizada por el Sr Tabaré Ifrán

#### \*\*USAAF 42-100558 "Buzz Buggy" FAU G4-510

##### Introducción

En 1970 el Museo del Aire de Bourget (Musée de l' Air du Bourget) recibió un C-47 del Arma del Aire francesa. Ese Douglas era el 92449, serial 12251 con marcas anteriores USAAF 42-92449.

En junio de 2004 recibe un nuevo esquema de pintura, aquel acorde a los últimos tiempos de la guerra simulando ser el C-47A-65-DL serial 19021, con marcas USAAF U5 N 2100558 apodado "Buzz Buggy".

En la segunda guerra mundial, no sólo las B-17 recibían nombre y buen trabajo de arte gráfica debajo del puesto de ambos pilotos, también se seguía esta costumbre en los C-47.

Buzz Buggy fue un dibujo animado de esa época. El primer C-47 en llevar su nombre fue el 42-7577, aeronave que desapareció en la Francia de finales de 1943.

El 20 de abril de 1950, en las manos de los Mayores Alberto García y Hugo Torre, arribaba a nuestro suelo un digno exponente del flagelo bélico que había terminado apenas cinco años atrás; el C-47 19021 ex 42-100558 FAU 510...ya no con las heridas de la guerra sino con un porvenir en nuestra Aeronáutica Militar, arma que en aquellos años tenía un horizonte y futuro prometedor gracias a la incorporación de nuevo material de vuelo.

##### Activación y preparación del 436 TCG<sup>1</sup> y 81 TCS<sup>2</sup> para los acontecimientos bélicos de junio de 1944.

Situémonos ahora en la guerra, precisamente en la costa sur-este británica.

El 3 de marzo de 1944 arribaron a Membury<sup>3</sup> 56 C-47 para unirse a la novena fuerza aérea norteamericana.

Nuestro C-47 fue asignado al grupo de transporte de tropa 436<sup>4</sup>, específicamente operaba dentro del escuadrón de transporte de tropa 81<sup>5</sup>, el cual tenía a su cargo 14 C-47.

Este grupo y sus correspondientes escuadrones fueron activados en 1943. Sólo un Skytrain se perdió durante el entrenamiento, más fueron 11 los muertos en total luego de muchos accidentes.

El jefe del grupo 436 era el Teniente Coronel Adriel N. Williams, mientras que el jefe del escuadrón 81 era el Mayor David W. Brack.

<sup>1</sup> Troop Carrier Group.

<sup>2</sup> Troop Carrier Squadron.

<sup>3</sup> Denominada para la USAAF como base aérea 466. Estaba compuesta por los grupos de caza 366 equipados con P-47 y grupo de transporte de tropa 436 equipado con C-47, esta última trabajaba en conjunto con la división aerotransportada 101. Debemos aclarar que el grupo 366 abandona Membury el 1 de marzo de 1944, trasladándose al aeródromo de Hampshire. Membury se encuentra aproximadamente a 96 kms. al oeste de Londres.

<sup>4</sup> Este grupo, como tantos otros con asiento en la costa sur-este inglesa, pertenecía al Ala 53 de transporte de tropa. A su vez esta Ala tenía bajo su comando a los grupos 434, 435, 437 y 438.

<sup>5</sup> Los otros escuadrones que integraban el grupo 436 eran el 79,80 y 82.

En los próximos 3 meses se llevaron a cabo misiones de entrenamiento y preparación para el gran desembarco en los primeros días de junio en la costa francesa, precisamente Normandía.

En efecto, las primeras órdenes recibidas por las tripulaciones en Membury fueron de no salir del aeródromo, no realizar llamados telefónicos ni enviar ni recibir correspondencia personal. Otra orden era de acercarse a las aeronaves sólo en vehículos terrestres designados para ello. Pero la tarea principal asignada a todos los escuadrones fue de pintar en las alas y fuselaje de sus aviones rayas blancas y negras con la única finalidad de reconocimiento<sup>6</sup>.

El 29 de mayo, para aumentar la capacidad logística del desembarco aliado se une al grupo el escuadrón de transporte de tropa 85 con base en el Aeródromo cercano de Ramsbury. El 85 incrementó la flota del grupo en 18 Skytrains más.

### Campañas

En las primeras horas del 5 de junio de 1944 se llevó a cabo la primera operación del grupo 436<sup>7</sup>. Antes del amanecer, sendos paracaidistas tomaron posiciones en la localidad Ste. Mere-Eglise en Normandía. De esa manera se completó la fase Neptuno de la operación "Overlord".

La siguiente misión que contó con la participación del grupo fue denominada "Albany"<sup>8</sup>, la cual fue un total éxito. Esa noche de 6 de junio fue el turno de los planeadores. El grupo 436 despachó sus 74 C-47 y sus dos planeadores sobre la costa francesa. Lo más posible es que nuestro avión haya remolcado a uno de ellos como se verá.



**C-47 remolcando un planeador Waco C4-G Horsa Operación Market Garden, Holanda, año 1944.**

Su participación no termina allí. Carecemos de certeza, pero de lo que si estoy seguro es que en el mes de julio de 1944 parte del grupo 436 participó desde la ciudad de Votone, en Italia<sup>9</sup>, en la operación "Dragón" que consistió en recuperar del enemigo la parte sur francesa. En agosto, retornaron a su base de asiento en Inglaterra.

Luego de varias semanas de entrenamiento y ajustes técnicos en el material de vuelo todo el grueso del grupo 436 se volcó a su próxima misión. El domingo 17 de septiembre tuvo lugar la invasión aerotransportada de Holanda llamada "Market Garden". Para esta importante misión el grupo recibió 40 C-47 más, sumándose a los 74 que integraban el grupo. Dos días después de la invasión, el grupo 436 había perdido 11 máquinas.

El 25 de febrero de 1945 el grupo 436 abandona su base original para trasladarse a Melun en Francia. A fines de junio Membury pasa nuevamente a control de la RAF. En octubre de 1946 es desactivado el aeródromo testigo de las operaciones de nuestro FAU 510.

Las últimas misiones que cumplió el grupo 436, ya asentado en Francia, fueron principalmente la evacuación de heridos y prisioneros.

El 15 de noviembre de 1945, y una vez que las aeronaves y sus tripulaciones regresaron a Estados Unidos se desactivó el grupo.

<sup>6</sup> Debido a que muchas aeronaves fueron derribadas por fuego amigo en la invasión de Sicilia.

<sup>7</sup> Tenía como cometido transportar al batallón primero del Regimiento de Infantería paracaidista 502 y al Batallón completo de Artillería paracaidista 377.

<sup>8</sup> Albany fue parte de la misión principal mundialmente conocida como Día D.

<sup>9</sup> Estadísticamente, el Ala 53 de transporte de tropa arrojó sobre este país el 52% de los suministros destinados a cuerpos terrestres.

Nuestro primer G4-510 completó con éxito 11 misiones, tres de remolque de planeadores Waco C4-G Horsa, dos que consistieron en lanzamiento de paracaidistas y 6 de apoyo con suministros a convoyes ferroviarios.

La tripulación de este C-47, que para muchos fue el Douglas más famoso del grupo 436, estaba compuesta por Duane Smith, Sam Prisuta y Chavney Clapp, piloto, co-piloto y navegante respectivamente.(ver fotografía)

### **Punto de vista**

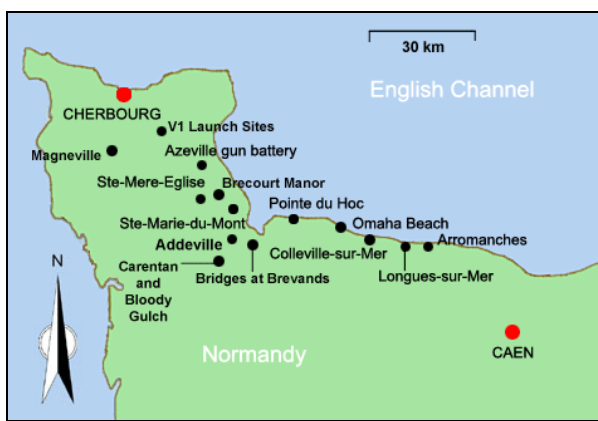
Estas pocas líneas son sólo muestra de reconocimiento de la labor realizada por este peculiar C-47 en la más funesta guerra que el Hombre jamás haya conocido.

Por más que rechine, al menos desde mi punto de vista y como máquinas que son, producto de la tecnología debemos tomarlas como tal, es decir, como instrumento de trabajo, de progreso, bélico que lleva a un fin, bien sea el transporte y lanzamiento de tropas aerotransportadas, evacuación, observación, entre otras.

Pero, reitero, personalmente, me gustaría saber como término sus días en nuestra Aeronáutica Militar o ya devenida Fuerza Aérea.

Tarea pendiente para el grupo simbólico de Transporte 346, o aquellos de grandes tareas investigadoras, en las personas de Juan Maruri, Rolando Grasso y Fernando Díaz, sin desmerecer a otros.

En 1970, llega el segundo FAU 510, modelo VC-47D, serial 14091, ex USAF 43-48275.



### Fuentes y ámbito web

Norfolk and Suffolk Aviation Museum.

Historia de la FAU segundo tomo 1996 por Juan Maruri.

U.S. Airborne in Cotentin Peninsula

Roger Day, Membury at war.

Bill Elmendorf - 436th TCG

### Agradecimientos

Eduardo Aguirre.

Atilio Bonelli.

Roger Day.

### Fotografías

Grupo simbólico de transporte 346

Eric Frikke

Roger Day

Ivan Coninx

Por correcciones escriba a [c130@adinet.com.uy](mailto:c130@adinet.com.uy)

Tabaré Ifrán- Setiembre de 2005.



Dos vistas de la pista del aeródromo de Membury. A la izquierda se pueden observar las instalaciones remanentes al año 1964. A la derecha se observa el estado de la vieja pista al año 1996.



A la izquierda el 19021 42-100558 fotografiado en Membury junto a su tripulación de vuelo. A la derecha el 12251 42-92449 en el Musée de l'Air du Bourget, situado en París, Francia, vistiendo ropas que no le son propias. Nótese en ambas fotografías el código U5 correspondiente al escuadrón de transporte de tropa 81.



A la izquierda el FAU 64-510 accidentado en lugar y fecha desconocida. A la derecha y en primer plano, estacionado junto al FAU 64-507 en Paysandú, año 1952.



Uno de los tantos compañeros del "Buzz Buggy" fue el C-47 100523. Aquí fielmente representado para la serie televisiva de HBO "Band of Brothers". Aeropuerto de Hatfield, UK, verano de 2002.

#### \* Noticias Aeronáuticas.

##### \*\* 29 Setiembre. Día de la Aviación de Transporte Aéreo Argentina

Con motivo de celebrarse el próximo día jueves 29 de septiembre del año en curso el "Día de la Aviación de Transporte" la Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo Militar - ATTA, lo conmemorará en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia - Provincia de Chubut; allí en la Patagonia Argentina, tan cara para sus integrantes por sus esfuerzos en el lugar, emociones, privaciones y sentimientos, por los cuales los transporteros tanto hicieron a través del tiempo; compartiendo allí recuerdos, de los duros, pero muy gratos momentos profesionales vividos. En esta ceremonia también agasajarán, acompañarán y apoyarán a los camaradas que prosiguen este esfuerzo, uniendo nuestro lejano sur. Para que todos conozcan a la Aviación de Transporte Aéreo Militar, a partir del 29 setiembre 2005 estará en la web la página de la ATTA, pudiendo ingresar a la misma haciendo click en [AQUI](#)

##### \*\*Argentina y Chile crean una fuerza de pacificación conjunta.

Argentina y Chile han decidido crear una fuerza combinada de despliegue para atender misiones humanitarias y de pacificación. La iniciativa fue anunciada a mediados de agosto por el MDN chileno y su contraparte argentina durante la visita oficial del MDN argentino a Santiago de Chile. La nueva fuerza conjunta esta dirigida para realizar y conducir despliegues internacionales para pacificación, u operaciones en áreas de desastre, bajo el paraguas de la ONU. Estará compuesta por personal y equipo de ambos países y de las tres fuerzas y la posibilidad de integración de fuerzas policiales aun se encuentra en estudio.

##### \*\*Pluna

En Diciembre retornará a Montevideo el Boeing 737-200 arrendado con tripulaciones a Conviasa. Inmediatamente se reincorporará a la realización de los vuelos regionales.

Se están realizando entrevistas con un grupo franco italiano que posibilitará que Pluna pueda comprar mediante la modalidad de leasing financiero un segundo ATR-42 para destinarlo a los vuelos entre Montevideo, Buenos Aires y Punta del Este.

##### \*\*LAN confirma compra de 25 aviones Airbus

LAN confirmó la compra de 25 Airbus A320, acompañados de una opción de compra para otros quince. Este nuevo pedido asciende a US\$ 750 millones. LAN lleva a 59 el número de encargos hechos a Airbus. Los aviones, correspondientes a los modelos A318 y A319, serán entregados a partir de 2006. Se preve su uso en las líneas interiores en Chile, así como en Uruguay, Perú y Argentina.

##### \*\*Boston Ovnis sobre el aeropuerto

El aeropuerto de Boston reportó retrasos en el tráfico aéreo tras la aparición de objetos voladores no identificados (OVNI) en los radares de los controladores de vuelo. No se trataban de aviones porque los puntos no correspondían a la posición de ninguno de los que estaban en ese momento en vuelo.

Los puntos misteriosos comenzaron a materializarse desde el lunes por la noche sobre los radares de los controles de Logan International Airport. Como medida de precaución el control de los vuelos fue transferido por algunas horas al centro radar de reserva de Nueva Hampshire, por temor a un mal funcionamiento del sistema de radares de Boston. Además los controladores aumentaron la distancia de seguridad entre los vuelos entre 5 y 8 kilómetros, precaución que causó el retraso de numerosos vuelos. El efecto dominó provocó retrasos de hasta cuatro horas y las autoridades de la aviación civil abrieron una investigación sobre el hecho.

Otros aeropuertos tuvieron problemas similares pero los objetos misteriosos aparecieron sólo en los radares de Boston.

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

Esc Alicia Presto de Gonzalez

EL CONVENIO DE CHICAGO DE 1944.SUS ACUERDOS SUPLEMENTARIOS. SUS ANEXOS.  
LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS URUGUAYOS.

Con los avances tecnológicos y el incremento de la actividad aérea, la comunidad internacional se vio en la necesidad de establecer un régimen jurídico para el espacio aéreo, datando sus primeros intentos de principios del siglo pasado.

La segunda guerra mundial tuvo una gran influencia en los progresos técnicos del avión y fue necesario resolver problemas técnicos y políticos así como conflictos económicos y jurídicos que se planteaban con el sobrevuelo en tiempos de paz sobre diferentes fronteras y asuntos vinculados a los derechos comerciales. Es decir, ¿qué acuerdos podrían celebrar los Estados para que los servicios aéreos de uno de ellos pudiesen ingresar en el espacio aéreo de otro?

El 7 de diciembre de 1944, se firma en Chicago el mencionado CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL principal instrumento regulador de la aviación civil, que retoma, adaptando a la época histórica, ideas plasmadas en las Convenciones de París de 1919, de Madrid de 1926 y de La Habana de 1928.

El Convenio se fijó como objetivos: promover el desarrollo ordenado de la aviación civil de posguerra y facilitar el transporte aéreo. Fue fruto de una transacción entre los Estados que predicaban una libertad absoluta en el espacio aéreo, tal el caso de Estados Unidos cuya aeronáutica se había visto fortalecida y que bregaba por un acuerdo multilateral de cielos abiertos ("open skies"), y otros Estados que reivindicaban soberanía sobre sus espacios aéreos y restricciones a la actividad aérea.

Dicho Convenio consta de 96 artículos en los que se establecen los privilegios y obligaciones de todos los Estados contratantes, la adopción de normas y métodos recomendados internacionales para regular la navegación aérea, así como recomendaciones a los Estados contratantes para que establezcan servicios e instalaciones de navegación aérea, proponiendo la facilitación del transporte aéreo mediante la reducción de trámites aduaneros y de inmigración.

Como ya se mencionó, el Convenio reconoce en su artículo 1º el principio de soberanía plena y exclusiva de todo Estado en el espacio aéreo sobre su territorio, considerando como *territorio* en su artículo 2º "*las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.*"

Habida cuenta de que la aviación puede ser utilizada con fines ilícitos, en la década del 80 se promovió la adopción del artículo 3 bis que dio lugar a un Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio de Chicago, Protocolo aprobado por Uruguay por Ley 15.762 de 14 de Setiembre de 1985. Este artículo se refiere a la violación del espacio aéreo, sin definirla. Para Mapelli, ésta se produce cuando una aeronave vuela sin someterse a las instrucciones que el Estado detentador de su soberanía ha establecido legítimamente. En su inciso b) dicho artículo establece entre otras consideraciones que: "*Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio....*"

En efecto; hay varios hechos ilícitos que se producen utilizando aeronaves que sobrevuelan el territorio del Estado, tales el contrabando, el espionaje, el transporte ilegal de personas y sustancias psicotrópicas y estupefacientes entre otros.

Uno de los temas más discutidos durante la Conferencia de resultados de la cual se aprobó el citado instrumento, fue el de la concesión recíproca de derechos comerciales en la aviación civil internacional

A ese respecto, el artículo 5º reconoce el derecho de los servicios aéreos internacionales no regulares a penetrar en el territorio de los demás Estados contratantes o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, reconociéndoles además la tercera y cuarta libertad del aire, aunque con determinadas reservas. Entre ellas, la posibilidad del Estado sobrevolado de exigir el aterrizaje por razones de seguridad, o que los vuelos se cumplan por determinadas rutas prescriptas.

Por su parte, el artículo 6º de dicho Convenio, establece que no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o hacia el interior de éste, sin su consentimiento previo.

Como las discrepancias respecto del otorgamiento sobre derechos aerocomerciales no pudieron resolverse en el propio Convenio de Chicago, se dictaron dos acuerdos suplementarios del mismo: *el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales y el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional*. En la actualidad, el primero de los Acuerdos nombrados cuenta con 122 ratificaciones y el segundo con 11. Cabe mencionar que Uruguay no es parte de ninguno de ellos.

En el Acuerdo relativo al tránsito, se expresa el concepto de primera libertad del aire, conocida como "derecho de sobrevuelo" y el de segunda libertad del aire o "derecho de escala técnica" que se ejerce para reabastecerse de combustible, efectuar un aterrizaje de emergencia o realizar reparaciones esenciales imprevistas.

Por su parte, el Acuerdo sobre transporte aéreo internacional o "Acuerdo de las cinco libertades" hace referencia a los derechos de tráfico tomados en el sentido de derechos de acceso a los mercados, consagra las cinco libertades del aire, agregando a las dos mencionadas del Acuerdo de tránsito, las llamadas tercera, cuarta y quinta libertad. De la combinación de diferentes supuestos, han surgido otras libertades, que se han denominado sexta, séptima (cabotaje), octava libertad o "cabotaje consecutivo", novena libertad o cabotaje "autónomo".

A consecuencia de la poca aceptación internacional del Acuerdo de Transporte Aéreo, los Estados regularon sus respectivos derechos de explotación por la vía de Convenios bilaterales.

Nuestro país tiene varios Acuerdos bilaterales con otros Estados, algunos vigentes, otros firmados y otros inicialados.

En todo acuerdo internacional aeronáutico, según lo dispuesto por el DECRETO-LEY 14.845 de 24 de noviembre de 1978, debe aplicarse el principio de la reciprocidad efectiva. En dicha norma se establece que las relaciones internacionales aeronáuticas de la República en materia comercial se fundamentarán en el principio de reciprocidad efectiva, principio que ya se encontraba en el Decreto 325/974 de 26 de abril de 1974 que establece las Normas de Política aeronáutica y que es retomado y ampliado por el DECRETO 316/979 de 5 de junio de 1979.

En los últimos tiempos es frecuente volver a utilizar la expresión "cielos abiertos" en tanto concepto aeropolítico, retomando la posición que ya fuera sustentada por los Estados Unidos en las reuniones previas a la firma del Convenio de Chicago.

Las discusiones acerca de las ventajas y desventajas de la llamada política de cielos abiertos, han sido numerosas.- Los Convenios de cielos abiertos posibilitan la explotación de los servicios aéreos libremente por parte de las líneas aéreas designadas por los Estados signatarios, en ambas direcciones entre los respectivos territorios y sin restricciones respecto del tipo de aeronaves, capacidad ofrecida, frecuencias y tarifas.



Existen en la actualidad Acuerdos multilaterales que adoptan la política de cielos abiertos, tal el caso del Convenio multilateral en el marco del APEC suscripto entre Estados Unidos, Brunei, Chile, Nueva Zelanda y Singapur.

La *integración regional* ha dado lugar a una *nueva normativa aeronáutica*, la Comunitaria de la *Unión Europea* y los Acuerdos regionales en América. Entre ellos, el Acuerdo de integración subregional andino conocido como *Acuerdo de Cartagena* y las Decisiones de la Comunidad andina 297(Integración del Transporte aéreo en la región sub-andina) y 320(Múltiple designación en el Transporte aéreo de la subregión andina) y el Acuerdo de Servicios Aéreos Subregionales, conocido como *Acuerdo de Fortaleza de 1996*, del cual Uruguay es parte.

Se está produciendo un cambio en la negociación sobre los Acuerdos relacionados con la explotación de los servicios aéreos, ya que se va hacia una negociación en bloque de los derechos aerocomerciales por parte de las distintas regiones, y el bilateralismo ya no será entre Estados sino entre bloques regionales.

Con el fin de desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, promoviendo en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos, el artículo 43 del Convenio de Chicago crea un organismo denominado ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL.

Dicha organización es una agencia especializada de las Naciones Unidas, integrada por 188 Estados, cuya sede se encuentra en la ciudad de Montreal, Canadá. Esta compuesta por una Asamblea, un Consejo y otros órganos que se han estimado necesarios.

Su principal objetivo es lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

Existe un compromiso de los Estados miembros del Convenio de Chicago, establecido en el artículo 37 en cuanto se comprometen a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organizaciones relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A tales efectos la OACI ha adoptado y enmendado en su caso, las llamadas Normas y Métodos recomendados Internacionales, conocidos como *Anexos al Convenio sobre Aviación civil Internacional*, los cuales tratan de temas diversos, tales como: Servicios de tránsito aéreo, Operación de aeronaves, Facilitación, Búsqueda y salvamento, Aeronavegabilidad, Transporte sin riesgos de mercaderías peligrosas por vía aérea, entre otros.

Estos anexos tienen un mecanismo sui generis para su entrada en vigencia internacional, el que se encuentra especificado en el Convenio.

Por otra parte, a efectos de cumplir con el objetivo de la uniformidad entre las legislaciones de los Estados, nuestro país ha incorporado los Anexos al orden interno.

Hasta el año 2003, la vía utilizada era a través de decretos del Poder Ejecutivo. Actualmente, en virtud de la Resolución del Consejo de Ministros N°. 1808/003 de 12 de diciembre de 2003, se delega en la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, determinadas atribuciones del Poder Ejecutivo, por lo que el mecanismo utilizado lo constituyen las Resoluciones de la DINACIA.

Asimismo, a los efectos de la ejecución práctica de los Anexos, se han dictado normas más concretas y detalladas, denominadas REGLAMENTOS AERONÁUTICOS URUGUAYOS, conocidos como RAUs, que tanto en los aspectos sustanciales como en los formales, se aproximan a los modelos de otros Estados a fin de cumplir con la anhelada uniformidad.

OTRAS NORMAS NACIONALES REFERENTES AL TEMA.

Complementando la normativa nacional vinculada al tema analizado, cabe referirse a algunos artículos del CODIGO AERONÁUTICO DE LA ROU (DECRETO-LEY N. 14.305 de 29 de noviembre de 1974).

El artículo 1º determina que la República ejerce soberanía en el espacio que se encuentra sobre el territorio y aguas jurisdiccionales uruguayas.

Por su parte el artículo 7º, establece que la circulación aérea y el transporte de personas y cosas, se declaran de interés nacional.

El artículo 24 dispone que "la actividad aérea puede ser prohibida o restringida sobre determinadas zonas del territorio o de las aguas jurisdiccionales uruguayas por razones de defensa nacional, interés público o de seguridad de vuelo."

Otras normas se refieren al control y vigilancia del espacio aéreo y a la normativa que rige la actividad aérea.

Así, el artículo 209 del citado Código, dispone que la POLICIA AEREA NACIONAL será ejercida por la Fuerza Aérea Militar, la que tendrá por cometido, sin perjuicio de las competencias especiales o concurrentes de otros organismos públicos, la vigilancia del cumplimiento de todas las normas que rigen la actividad aérea.

Por su parte, el artículo 5 de la LEY ORGANICA DE LA FUERZA AEREA (DECRETO-LEY 14747 de 29 de diciembre de 1977) establece como cometido de la Fuerza Aérea ejercer el control del tránsito aéreo y ejecutar las medidas de Policía aérea nacional en la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la nación, disponiendo el artículo 6º de la LOFA que "constituye jurisdicción de la Fuerza aérea la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la República".

En el año 1974, a los efectos de un eficaz ejercicio del cometido de Policía Aérea Nacional, se dictó el DECRETO 314/974 de 5 de julio de 1974, por el que se establece el Procedimiento para el transporte y uso de aparatos fotográficos y filmadores sobre el territorio nacional. De acuerdo al mismo, debe solicitarse y obtenerse una autorización del Ministerio de Defensa Nacional para efectuar un registro con cualquier tipo de sensor aerotransportable en zonas de vuelo prohibido (art. 24 CAU).

Por DECRETO 437/001 de 8 de noviembre de 2001 se dictó el REGLAMENTO DE LA POLICIA AEREA NACIONAL, disponiéndose en el artículo 1ro.1 que la misión de la Policía Aérea Nacional es mantener el orden público y ejercer el control de la seguridad de la actividad aérea, como autoridad policial, en la totalidad del espacio aéreo nacional y en toda la infraestructura aeronáutica nacional, aeropuertos, aeródromos, aeronaves, pistas de aterrizaje e instalaciones terrestres radicadas en los mismos.

Deberá asimismo controlar el cumplimiento de la normativa vigente, controlar que los procedimientos de sobrevuelo y / o aterrizaje de aeronaves extranjeras en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales se ajusten a las autorizaciones pertinentes.

Cabe hacer mención al DECRETO 808/73 de 26 de setiembre de 1973 que refiere al POTENCIAL AEREO NACIONAL. El citado Decreto establece en su Preámbulo que la aviación, sin perjuicio de su importancia para la Seguridad y Defensa Nacionales constituye uno de los instrumentos más aptos y modernos con que cuenta el Estado para propender a su desarrollo, declarando en su artículo 1º de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del potencial aéreo nacional.

En su artículo 7, dicho Decreto dispone que la Política Aeronáutica Nacional debe orientarse hacia dos aspectos fundamentales: seguridad y desarrollo económico y social.

Para brindar *seguridad* en el espacio aéreo jurisdiccional, se deberán tomar medidas en materia de Control aéreo, Defensa aérea, Policía del Aire y Servicio Aéreo de Búsqueda y Rescate. Por su parte los Artículos 2º y 4º de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea Uruguaya, disponen que " *Todos los organismos, personas y medios públicos y privados, vinculados a la actividad aeroespacial integran el potencial aeroespacial*", siendo la Fuerza Aérea según el inciso d) del Artículo 3º " *el órgano ejecutor del Poder Ejecutivo en materia de medidas de conducción, integración y desarrollo del Potencial Aéreo Nacional*.

Complementando esta temática, es preciso tener presente el citado

DECRETO 325/974 de 26 de abril de 1974, que en su Artículo 2º reitera que la ejecución de la Política aeronáutica nacional se hará ajustándose a la atención equilibrada y coordinada de los objetivos de la seguridad y desarrollo económico y social.

A los efectos de asegurar la necesaria unidad de doctrina, estas bases presidirán la formulación de todas las soluciones que tengan relación con los cometidos y la utilización de los medios del Potencial aéreo Nacional.

Otros decretos más recientes deben agregarse a lo anteriormente expuesto. De conformidad con el artículo 1º del DECRETO 21 /999 de 26 de enero de 1999, la DINACIA es la *Autoridad Aeronáutica* a que hace referencia el Código Aeronáutico ( ej.

Artículo. 80) y otras normas nacionales. Es así que el DECRETO 203/99 de 13 de julio de 1999 reconoce la calidad de autoridad aeronáutica de la DINACIA y dispone que ejercerá el control y la dirección del tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional C/C Carlos A. Curbelo.

Por su parte el DECRETO 507/02 de 31 de diciembre de 2002, reconoce a la DINACIA como la *ejecutora de la política aeronáutica civil* de la República y la encargada de proporcionar en todo el territorio y espacio aéreo nacional un sistema de infraestructura aeroportuaria y navegación aérea, en condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia, priorizando la excelencia en los servicios brindados a los usuarios.

En lo relativo a la *planificación de la utilización del espacio aéreo*, la Dirección de Circulación Aérea, dependiente de la DINACIA suministra los servicios de control de aeródromo, de aproximación de área, de información de vuelo y de alerta de tránsito aéreo, en el espacio aéreo jurisdiccional, entre otros cometidos que le fueran asignados por el Decreto 507/002 de 31 de diciembre de 2002.

La publicación denominada AIP URUGUAY brinda Información Aeronáutica a los usuarios del espacio aéreo uruguayo, siguiendo las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, en particular los Anexos 15(Servicios de información aeronáutica) y 4 (Cartas aeronáuticas) al Convenio de Chicago y el Manual para los Servicios de Información Aeronáutica (Documento OACI 8126).

El AIP en su Parte 2 -En Ruta ( ENR) , se refiere al Espacio aéreo de los Servicios de Tránsito Aéreo. Allí se describen las regiones de información de vuelo (FIR: flight information region) que está constituido por el espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y alerta. Se describen también las regiones superiores de información de vuelo (UIR), las áreas de control terminal (TMA) y otros servicios aéreos regulados.

Por el DECRETO 267/003 de 1 de Julio de 2003, se designa a la citada

Dirección como *autoridad de seguridad competente* ante la OACI.

Este decreto crea el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y aprueba el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil cuyo objetivo es proteger la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la aviación civil internacional en nuestro país que pueden verse afectadas por amenazas u actos ilícitos, proporcionando las salvaguardas necesarias.

De esta forma, Uruguay complementa las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago y las disposiciones relativas a la Seguridad de la aviación contenidas en los Anexos 2, 6, 9, 11,13 y 14 y en los Convenios Internacionales que regulan las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, reprimen el apoderamiento ilícito de las mismas y los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil y de violencia en los aeropuertos.

Estos instrumentos se conocen como el Convenio de Tokio de setiembre de 1963, de la Haya de diciembre de 1970, de Montreal de setiembre de 1971 y el Protocolo de Montreal de febrero de 1988, habiendo sido los tres primeros ratificados por Uruguay por Decreto-ley 14.436 de 30 de setiembre de 1975 y el último citado, por Ley 16.891 de 12 de diciembre de 1997.

El espacio aéreo, su delimitación, su régimen jurídico, el alcance de la soberanía de los Estados sobre el mismo, constituyen temas inagotables y por mucho tiempo serán objeto de opiniones encontradas.

Lo importante es conciliar los intereses en juego, en aras del bienestar de los pueblos.

### \* De interés.

### \* Del Club de la Fuerza Aérea.

Señores Socios:

Siempre preocupados por brindarles un mejor servicio, queremos recordarles varios puntos importantes:

- 1) Al acercarse la temporada veraniega es necesario ir previendo los carnet de Salud que serán exigidos en el **uso de la piscina**; por supuesto que esto es por el bien de su salud y sobre todo por nuestros niños.
- 2) También queremos subrayar que tanto para el uso de la Sede Balnearia, para las canchas de tenis y todas las actividades del club, vuestros hijos tienen los derechos adquiridos por el socio activo hasta los 18 años, ( no aplicable a Socio Individual) recuerde que luego de esa edad deben tramitar en la Institución su afiliación individual.
- 3) Solicitamos muy encarecidamente que nos comuniquen todos los cambios de su ficha personal, ya sea dirección nueva, dirección de correo electrónico, cambio de Estado Civil, número de su teléfono celular, o cualquier dato que nos facilite la comunicación permanente, para mantenerlo informado de todas nuestras actividades y novedades.
- 4) Continúa abierta nuestra Sede Balnearia a precio de baja temporada (solamente desayuno y alojamiento), y rogamos reservar

con tiempo suficiente llamando a Secretaria ya que hay comprometidos algunos fines de semana.

5) Ante algunos malos entendidos y a efectos de que el socio no se vea involucrado en experiencias desagradables queremos puntualizar, que los derechos adquiridos por el socio " **NO SON TRANSFERIBLES A FAMILIARES O AMIGOS**"

Lo saluda muy atentamente. **LA COMISIÓN DIRECTIVA**

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

**Piloto:** "Golf Juliet Whiskey, Solicito instrucciones para decolaje.

**Voz desconocida:** Es fácil... abra los gases suavemente, controle temperaturas y presiones, mantenga el avión derecho usando.....

**ATC:** Pan Am 1, descienda a 3,000 pies sobre QNH 1019

**Pan AM 1:** Podría dármele en pulgadas?

**ATC:** Pan Am 1, descienda a 36,000 pulgadas sobre QNH 1019

**Control:** Air Force 123, cuál es el número de su ladero?

**Piloto:** Uh... aproximación, somos un solo avión.

**Control:** Entonces... Usted tiene tránsito a su derecha y muy cerca!

**ATC:** "Cessna Bravo Golf Cuáles son sus intenciones?"

**Cessna:** "Conseguir mi licencia de Piloto Comercial y Habilitación por Instrumentos"

**ATC:** "Le decía en los próximos cinco minutos, no años."

**Beech Baron:** Uh, ATC, verifique si usted quiere que carreteé enfrente de ese 747.

**ATC:** Sí, es OK. Ahora no tiene hambre.

**Piloto Alumno:** "Estoy perdido. Estoy sobre un gran lago y con rumbo hacia la gran E."

**Control:** "Haga varios virajes de 90 grados, así puedo identificarlo en el radar."

(pausa)...

**Control:** "Okay. Ese lago es el Océano Atlántico. Le sugiero virar hacia la gran W inmediatamente..."

**Piloto:** "Barnburner 123, solicito 8300 pies."

**Control:** "Barnburner 123, dígame la razón para la altura solicitada."

**Piloto:** "Porque las 2 últimas veces que estuve a 8500, estuve próximo a colisionar con un idiota que venía en la altura equivocada!"

**Control:** "Esa es una buena razón. 8300 aprobada"

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

[www.asociacionatta.com.ar](http://www.asociacionatta.com.ar) Asociación del Transporte Aéreo Militar Argentino

\*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 diario"