

DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 52 CORRESPONDIENTE AL 1º ABRIL DE 2006

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

***Fe de erratas.:**

**1º. En el Diario de Febrero: la fecha correcta del accidente del C-95 en Salto y la matrícula del avión es: 20 junio 1977 C-95 FAU 584.

**2º. En el Diario de Marzo: la fecha correcta de la creación del los Grupos 2 y 4 es: 8 de Mayo de 1951

***Agradecimientos a los colaboradores**

** Al Tte. Cnel Walter Alvarado por la colección de fotos actuales.

** Al Cpt. Alberto Rodrigo US Flight Operations por sus fotos y artículos aeronáuticos.

** Instr.AT Oscar Lemos por sus excelentes fotos antárticas.

** May Hugo I Parentini

*** Cartas de los Lectores**

** Estimados amigos, No solamente les escribo para acusar recibo del diario, sino para expresarles que me gusta lo que hacen, las informaciones que brinda el diario me han servido de ayuda varias veces y al tener archivados todos los números que me han enviado, recurro a él para corroborar datos y también como referencia.

Quiero también mencionarles que un colega piloto me recomendó el libro de Ricardo Zecca titulado "Cargueros del Aire", así que hace una semana, al volver a casa desde Tacuarembó lo compré y comencé a disfrutar realmente de esta joya de la aviación nacional. Es tan atrapante que lo leí muy lentamente, casi saboreándolo para que no se me terminara enseguida.

Como tuve la suerte de oficiar como despachante de 707 en AeroUruguay, desde 1988 hasta casi la fecha en que cerró sus operaciones, este libro me trajo recuerdos de personas, hechos y vivencias personales de aquellos tiempos. Conocí algunas de las anécdotas que nos cuenta ahora Zecca, en la época en que ocurrieron y cuando las tripulaciones venían a la empresa luego del turno de vuelo por el mundo, yo estaba con ellos escuchando casi embelesado todas aquellas experiencias y rezando para que algún día yo pudiera ser parte de estas tripulaciones, pero ese día nunca me llegó.

Comparto plenamente los conceptos de Zecca con respecto a Atilio Bonelli, porque lo conocí de cerca en AeroUruguay y lo vi en todo tipo de situaciones, conocí todas sus reacciones al enfrentarlas y también discrepamos en voz alta en alguna oportunidad. Y la opinión que me quedó es que era un luchador tesonero por naturaleza y que la aviación privada (y la nacional) con él tuvo el mejor de los paladines, el mejor de los mentores ya que la engrandeció a tal punto, que esta nunca ha vuelto a brillar como en aquellas épocas. Igualmente creo que Atilio Bonelli se merece un reconocimiento especial y aparte por su aporte a las alas nacionales. Finalmente saludo y felicito a Ricardo Zecca por este regalo que nos ha hecho al escribir con clara prosa (al decir de Juan Maruri) contándonos claramente y sin misterios cómo vivían dentro y fuera de la cabina los pilotos cargueros del aire uruguayos. Este libro ya tiene su sitio en mi biblioteca junto a la colección de Richard Bach, de Antoine de Saint Exupéry, de Michael Crichton, James Tobin, Hans Ulrich Rudel, Pierre Clostermann y Douglas Bader entre otros. Gracias nuevamente y hasta pronto. Claudio Maltese.

** He recibido el Diario de manera habitual hasta el presente y sin ningún contratiempo. Saludos a todos los integrantes del Grupo. Adelante! El trabajo es excelente. Hay que destacar el tiempo que se le dedica a coleccionar información, y eso a veces no es tan fácil como parece. Daniel Arrieta

**Gracias por la publicación la verdad me gusta un abrazo Tte Cnel(Nav) Jesus M. Altamirano

** Sres del Grp.346 Por la presente les estoy confirmando mi dirección de e-mail para el envío del diario del Grupo : uruart2004@yahoo.com **Una sugerencia:** Cuando publican fotos como en la última edición sería bueno que publicaran los nombres de las personas que aparecen en las mismas. De esta forma me parece que es una mejor forma de recordar a los que allí aparecen sobre todo es una forma de hacer conocer a los mas jóvenes que de repente no conocen a las personas que allí aparecen. Muchas Gracias. Tte. Cnel. (Nav.) Edison Díaz

** Srs. Grp Simbólico 346: Respondiendo a vuestra solicitud en cuanto a aportar sugerencias para el Diario me excuso y disculpo ya que de momento no tendría material de relevancia como para aportarles sino nada más felicitarles y agradecerles por la información que nos envían a través del mismo. Sin duda que de tener o disponer de algún material o idea se las enviare de inmediato. Envío un par de fotos extraídas de mis álbumes durante mi estadía en la Base Artigas en la Antártida, una de ellas es de la Sala de Radio, sector que representa con orgullo a la FAU en la Antártida, fueron sacadas en el mes de Diciembre como en verano no hay noche. Mis respetuosos saludos y hasta pronto Instructor Aerotécnico Oscar Lemos Comunicaciones Brigada Aérea N°1

** Con el mayor de los respetos, la creación del Grp. de Avn. No.4 (Transp.) no fue el 8 de Mayo ? Saludos May.(Av.) Hugo Parentini

** Acuso recibo, y un GRAN agradecimiento!!!!!!!!!!!!!! por la excelente línea de comunicación que se mantiene abierta con cada uno de nosotros por el esfuerzo de todos Ustedes. Felicitaciones y mucha energía positiva para este nuevo 2006 para seguir este lindo canal abierto de contacto aéreo. Antonio Farré

**El Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial (CIDA-E) acusa recibo del Diario Digital N° 51 correspondiente al 1° de marzo de 2006 y agradece la remisión de tan interesante material. Cordiales saludos, Esc. Alicia Presto Lausarot Jefe Asesoría CIDA-E DINACIA

** De acuerdo a lo solicitado acuso recibo. Felicitaciones por el material y agradeciendo el mismo, hago llegar mis respetuosos saludos. Cap.(Rva.) Hugo Bottaro

** Lo recibo con alegría siempre. a pesar de estar alejado, es un cordón que nos mantiene unido en una pasión: el vuelo. M. Schiavo

** Estimados: Les escribo para confirmar que continúo en esta dirección de correo electrónico y para recordarles que el aniversario de los Grupos 4 (el mejor) y 2 es el 8 de Mayo, no de Marzo. Me gustó la carta del hijo del SOM Arol Sanchez (alias "el bayano") y me gustaría si podemos ayudar al pedido del mismo. Fuimos muchos los que tuvimos el privilegio de volar con él y/o trabajar en mantenimiento. También tuve la fortuna de conocer al hijo del bayano cuando solamente era un postulante a la Escuela Militar, al saber ahora que es todo un Teniente del Ejército lo hace a uno ser conciente de que el tiempo pasa.

Un abrazo para todos. May Av. Edward C. Rode

** Con la satisfacción de siempre he recibido el N° 51 del Diario Digital de Noticias. A continuar adelante, seguramente habrán cosas a corregir, pero no soy la persona indicada para ello. Por el momento les agradezco las puntuales noticias. Tengo en mis manos un ejemplar de Cargueros del Aire de Ricardo Zecca que ya leeré oportunamente. Fraternalmente José Carlos Cuadro

** Acuso recibo del diario, el que me resulta muy interesante y emotivo. Atte. May. (Av.) (R) Félix Besio.

** Confirmando que mensualmente espero tu Diario Digital y que cuando me llega lo leo todo de un solo tirón. Gracias por tu magnífico trabajo. Desde Costa Rica, un abrazo, Pilotoviejo

**Por la presente tengo el agrado de acusar recibo del Diario de Noticias del 346. Asimismo aprovecho la oportunidad para agradecerle el mantenerme en su lista de destinatarios. El Diario del 346 constituye, en mi caso personal, un excelente vinculo con la historia y actualidad de la Fuerza Aérea, con la aviación y por supuesto con los camaradas en general. Hago propicia la oportunidad para reiterarme a sus gratas ordenes.

Cordialmente, Cnel. Nav Raul Romero Air Navigation Bureau ICAO

**A los efectos de vuestro registro, OFAMIA mantiene el interés en recibir los boletines y la información del Grp 346. Con atentos saludos Cnel Mariano Rodrigo

****A todos quienes llevamos el azul en el corazón. FELIZ DIA DE LA FUERZA AÉREA!!!! de quien los estima mucho y a la ORGA la extraña de corazón Cnel J. Delgado**

****La Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, desea felicitar a la Fuerza Aérea Uruguaya y a toda la Familia aeronáutica del Uruguay, en el 93 Aniversario de su creación.**

Presidente Dr Julio Salvo. Secretario Wilman Fuentes

****Señores integrantes de la FAU: Hago llegar a uds mis más sinceros saludos con motivo de conmemorarse en el día de la fecha un nuevo aniversario de la FAU. Saluda atentamente. Cap Rva.**

Hugo E Bottaro Ejercito Nacional

****Estimados Camaradas: Al cumplirse un nuevo aniversario de creación de la Fuerza Aérea reciban los mas calurosos saludos de un antiguo "Cazador". Ojala que todos los anhelos de índole personal y profesional que se planteen, se concreten. Y descuenten que desde mi intimo festejo, también levantara la copa en ese brindis de esperanzas e imposición de metas. Salud!!! y felicidades. Atentamente, Edgardo R. Menéndez Tte.Cnel. (Av) retirado**

****Estimados: He estado intercambiando mails con el hijo del "Bayano" Arol Sánchez, Tte. de Ejército en la actualidad, el cual desea llevar los restos de su padre al Panteón de la FAU, ya que se encuentran depositados en el Panteón de Bienestar Social. La semana que viene se realizará la reducción. Siendo que somos muchos los que tuvimos la fortuna de compartir la cabina de vuelo u horas de arduo trabajo en mantenimiento con el "Bayano" Sánchez, y hasta el actual Cte. en Jefe volé mucho con él, no podemos hacer una gestión para que esta simple solicitud se pueda cumplir? Creo que se lo merece. De mi parte estoy dispuesto a realizar las gestiones que sean necesarias, aunque hay personas que están en mejor posición para hacer algo.**

Un respetuoso saludo a todos, May(Av)(R) Edward C. Rode

***Internados en el HMC**

Tte.2º Gustavo Suffia 16/02 Alta

Alf. Gonzalo Ciaran 04/03 Alta

Cnel. Manuel Vilar 08/03 Alta

Cnel. Ruben Gómez Nesse. 13/03

Cap. David Míguez 14/03 Alta

Tte. Cnel. Jorge Álvarez 17/03 Alta

Cap. Álvaro Sosa 29/03

***Fechas para Recordar.**

Abril.

1 /36 Creacion de la Brigada Aérea I

2/65 Se recibe el C-47-B-1-DK N/S 43-48772 FAU 522, el primero que llevó esta matricula

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

4/70 Se reciben los Fokker F- 27 Mk. 100 Friendship FAU 560 y 561, desde Holanda por la ruta del Norte

7/72 Incidente del C 47 FAU 522; el 2º con esta matricula; correteando dentro de BA.1, cae en una zanja.

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

11/50 Se recibe en EE.UU. de N.A. el C-47 FAU 510 - C47A-65-DL N/S 42-100558 y el C-47 FAU 511 (El 1º con esta matricula) C47A-75-DL N/S 42-100838

11/50 Decola el C-47 FA 510 desde Glendale, USA, llegando el día 20 a Montevideo

14/81 Se recibe el Lear Jet 35A FAU 500

16/99 Creación del Escuadrón Aéreo Nº 7 (Observación y Enlace)

18/94 Se recibe el C-130 FAU 593

27/94. Creación del Escuadrón 3 de Transporte

29 /99 Creación de la Brigada Aérea III

*La Foto del Mes



*FAU 561 ATERRIZADO EN ANTARTIDA. 22 MAYO 1992.

*Noticias de la FAU

**EMERGENCIA.

Una embarcación naufragó frente a Colonia y un Helicóptero de Fuerza Aérea, con apoyo de Prefectura y Armada, realizó el operativo de rescate en plena noche, a aproximadamente una par de millas de Colonia. Sobre las 21.30 horas de ayer se produjo, en plena noche, el difícil operativo de rescate de los tripulantes que habían quedado a la deriva en el Río Uruguay. Uno de los tripulantes pudo agarrarse del casco de la embarcación y fue el primero que rescató el helicóptero de la Fuerza Aérea. El hombre rescatado fue llevado hasta el Campus Municipal, en cuya cancha de fútbol descendió el helicóptero. Las personas restantes lograron refugiarse en una parte alta de la casillería de la embarcación. El helicóptero volvió a partir hacia el lugar del accidente y un tiempo después regresó al Campus Municipal con otros tres rescatados: un hombre, una mujer y un menor de 12 años.

**17 de Marzo de 2006

Discurso del Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, Tte. Gral. (Av.) Enrique Bonelli, con motivo de la ceremonia del 93° Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya

La Fuerza Aérea Uruguaya tiene más de medio siglo de historia. De ella nos sentimos orgullosos y a ella hemos entregado nuestra vida y vocación.

En el correr del último año, la Fuerza Aérea ha acompañado con su mayor esfuerzo, la decisión del Sr. Presidente de la República de recorrer el camino que conduce a esclarecer los difíciles momentos que vivió nuestro País hace ya más de tres decenios.

Entendemos haber dado respuesta al pedido de nuestra sociedad, que ha sentido la necesidad de conocer lo acontecido en nuestro país y de superar los pasados desencuentros.

Hoy, debemos enfrentar serenamente estos hechos del pasado, que involucraron a la sociedad en su conjunto, y comprenderlos en su real dimensión, como forma de estar seguros de que no vuelvan a suceder.

Es mi más profundo deseo que nuestro esfuerzo sirva para lograr el reencuentro de todos los Orientales; y expresar y reafirmar a las generaciones actuales y futuras de la Fuerza Aérea, el compromiso institucional de la misma, con la libertad y el estado de derecho, para que estos hechos no ocurran NUNCA MÁS.

Es en el futuro, en el que queremos y debemos poner nuestra mirada, y analizar desde la perspectiva del presente cuáles deben ser los roles de las Fuerzas Armadas y especialmente de la Fuerza Aérea de nuestro país.

El mundo ha cambiado sustancialmente desde el fin de la denominada Guerra Fría. Quizás hemos permanecido demasiado tiempo en el enunciado abstracto y no profundizamos acerca de la naturaleza y características de esos cambios.

Tal vez no hemos percibido que, más que el cambio, lo impactante es la velocidad de los mismos y las consecuencias que tienen para las Fuerzas Armadas en general y para la Fuerza Aérea en particular.

La controversia fundamental que siempre surge cuando se plantea la necesidad de transformaciones en las instituciones y en la cultura militar es conocer qué es lo que necesita ser transformado.

Buena parte del debate se debe centrar en la transformación de las capacidades militares.

La complejidad de las amenazas modernas hacen también relevantes, para el mejor empleo de las Fuerzas Armadas, una mejor coordinación con otros elementos del poder nacional: político, diplomático, económico y psico social.

Es que la seguridad no es una tarea patrimonio de las Fuerzas Armadas; requiere de todos estos elementos funcionando concertadamente en aras del bien común.

Todos esos componentes -y la Fuerza Aérea como parte de ellos - deben estar preparados para responder a cuestiones tan variadas como, incidentes que afecten las comunicaciones, el transporte y la infraestructura crítica del país; desastres naturales, la eventualidad de pandemias, de ataques terroristas, el tráfico aéreo ilegal de drogas, armas o personas; los efectos de armas biológicas o de destrucción masiva o de accidentes bioquímicos; la participación en misiones de paz o de carácter humanitario.

Es necesario por lo tanto un profundo desarrollo de las relaciones cívico- militares, enfocadas a atender esas necesidades y desafíos de la sociedad uruguaya en su conjunto.

La realidad actual hace que la visión de una Fuerza Aérea y unas Fuerzas Armadas preparadas sólo para la guerra convencional o no convencional aparezca obsoleta, fuera de sintonía con las realidades actuales del país y del mundo.

Se requiere entonces replantear una nueva y flexible definición de defensa adecuada a la realidad geopolítica, y a su vez doctrinas de empleo y en consecuencia nuevos programas y objetivos para poder enfrentar esos nuevos desafíos.

Necesitamos reevaluar la misión de la Fuerza Aérea, nuevas estrategias, una nueva estructura de Fuerza y, fundamentalmente, adecuar los recursos humanos y económicos para el cumplimiento de aquéllas.

Necesitamos repensarnos a nosotros mismos; asumir que las operaciones combinadas son hoy una necesidad ineludible. Debemos analizar la estructuración de mandos combinados, en un proceso que asuma la integración operacional horizontal a todos los niveles, a fin de estar preparados para enfrentar adecuadamente las amenazas antes expuestas.

El eje de nuestra capacitación profesional debe ser el desarrollo de nuestra habilidad para enfrentar conjuntamente dichas amenazas, lo que implica un cambio cultural muy grande. Las Fuerzas Armadas - Ejército, Marina y Fuerza Aérea- deben coordinar y comenzar a hablar el mismo lenguaje en lo que respecta a presupuestos, expectativas y metas.

Recientes experiencias demuestran que aún los países más desarrollados y con mayores recursos han tenido graves problemas de coordinación para afrontar catástrofes tanto naturales, como otras provocadas por el hombre.

Los recursos dedicados a la preparación ante esas potenciales amenazas no deben ser considerados como un gasto, sino una inversión necesaria para el bienestar de nuestra sociedad, que previene o mitiga males mayores, ya que generalmente terminan castigando en mayor grado a los sectores más vulnerables de la misma.

La seguridad tiene hoy facetas multidimensionales y se ha convertido en un insumo, un componente de cualquier proceso de desarrollo sustentable.

Ello hace, por ejemplo, que el país debe necesariamente encarar reformas en sus aeropuertos, a efectos de cumplir con los requisitos establecidos en la convención de Chicago y sus anexos, y con los estándares internacionales de seguridad en la aviación, cada vez más exigentes requeridos por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), para poder mantener la categoría.

Por su parte, el control de nuestro espacio aéreo y el ejercicio de policía aérea y por tanto de una efectiva soberanía mediante adecuados sistemas de radares de vigilancia, es hoy una necesidad imperiosa en función de las realidades del tráfico aéreo ilegal de drogas u otros que eventualmente pueden representar un problema no sólo nacional sino internacional.

En una época donde los roles del Estado están siendo debatidos, donde su efectividad y eficiencia están siendo cuestionados, existe sin embargo un casi generalizado consenso en que la seguridad y defensa nacional hacen a la esencia y existencia del Estado mismo.

Esa esencialidad debería hacernos reflexionar acerca de la enorme relevancia institucional y práctica que tiene el adecuado cumplimiento por parte del Estado de esas funciones, que muchas veces son postergadas en base a un sentido de prioridades que en el largo plazo conducen a su debilitamiento, y descreimiento en él, por parte de la sociedad.

La participación en misiones de mantenimiento de paz es, para la Fuerza Aérea, un desafío profesional e institucional. Estas operaciones no son de guerra en el sentido convencional del término, si bien a veces pueden involucrar situaciones de combate.

La historia de dichas operaciones muestra la complejidad de las mismas y el impacto que tienen en áreas tan variadas como el marco del derecho internacional en el que se desarrollan, la doctrina de empleo, los requerimientos culturales, sociológicos y psicológicos de la relación e interacción entre los efectivos desplegados y las poblaciones autóctonas.

Las misiones de mantenimiento de paz tienen su propia sinergia, con características rápidamente cambiantes.

En ellas interactúan una gran variedad de instituciones y los esfuerzos de coordinación son complejos.

El Estado asume una gran responsabilidad, que requiere un adecuado entrenamiento del personal militar que participa en ellas.

La diversidad de tareas, a veces imprevistas, en medio de culturas diferentes, muestra que la educación militar clásica no es suficiente para enfrentar las eventualidades de estas misiones.

Nuestros oficiales y personal deben frecuentemente hacer frente a situaciones en las cuales deberán recurrir a los valores y conocimientos inculcados a través de su educación y a habilidades de negociación, más que a procedimientos o tácticas estudiadas en manuales militares.

Se hace necesario entonces repensar qué se debe enseñar.

Necesitamos nuevas definiciones de la educación profesional militar.

Una educación que debe formar mentes abiertas y brindar a cada oficial la capacidad de pensamiento crítico para analizar y tomar las mejores decisiones posibles en situaciones complejas, dinámicas e impredecibles.

La incertidumbre reinante en el mundo de hoy nos muestra que la cualidad más importante y necesaria para el personal militar será la capacidad de desarrollar, a través del proceso educativo, las habilidades para pensar críticamente los problemas.

Ello nos permitirá, a través de una amplia gama de experiencias, abordar los más diferentes escenarios y requerimientos estratégicos o tácticos que las cambiantes situaciones nos deparen.

Esos contenidos no pueden ser determinados sólo o primordialmente desde la perspectiva de experiencias locales de hace 30 o 40 años, sino a partir de los desafíos y amenazas que el mundo del siglo XXI depara para la Fuerza Aérea, las Fuerzas Armadas y el país, como un todo.

El ser humano -parafraseando a Ortega y Gasset- vive absorbido por su futuro; actúa en función de las expectativas que de él se hace.

El cuerpo de Oficiales y Personal de la Fuerza Aérea no escapa a esa realidad, que es la de todos los uruguayos. Tenemos las mismas necesidades, los mismos sueños y anhelos que los demás uruguayos: construir un porvenir mejor para nuestras familias, nuestros conciudadanos y las nuevas generaciones; y bajo el imperio de la ley y el derecho, ver crecer a nuestros hijos en paz y libertad.

**** XXX JORNADAS LATINO AMERICANAS DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL**

Realizadas en el Hotel San Rafael de Punta del Este, Uruguay, del 21 al 24 de Marzo de 2006

Organizadas por la ASOCIACION LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONAUTICO Y ESPACIAL

- ALADA.

ALADA URUGUAY, tuvo a su cargo la organización, planificación y conducción de estas exitosas jornadas a través de la siguiente COMISIÓN ORGANIZADORA: Presidente: Dra. Roxana Corbrán, 1ra. Vice Pte. Dra. Renee Tajés, 2do. Vice Pte. Dr. Ney de Souza, Sec. Dra. Silvia Miquelini, Vocales Liliana Celea y Dra. Emma Prestes.

TEMARIO y RELADORES

1. Situación actual del seguro en la Aviación Civil. Evaluación de alternativas.

Relatores: Dra. Angela Marina Donato (Secretaria General de ALADA)

Dr. José Pedro Pollak Varela (Miembro Plenario de ALADA) (Uruguay)

2. Problemática ambiental en la Aviación Civil.

Relatores: Dra. Ana Munhoz (Miembro Plenaria de ALADA) (Brasil)

Dr. Fernando Cisneros (Miembro Plenario de ALADA) (Ecuador)

Dra. Mariana García Torres (Argentina)

3. Las políticas aerocomercial y turística. Bases, estrategias y coordinación en América Latina.

Relator: Dr. Mario O. Folchi (Presidente de ALADA)

4. Nuevas normas de seguridad operacional en Estados Unidos de América.

Relator: Dr. George Harper (Miembro Plenario de ALADA) (Harper Meyer Pérez Ferrer & Hagen LLP- Miami, EEUU)

5. Concesiones aeroportuarias en América Latina. El caso Uruguay.

Tema informativo presentado por Puerta del Sur S.A. (Miembro Corporativo de ALADA) (Uruguay)

6. Las nuevas tendencias en la explotación de los satélites de comunicaciones.

Relatora: Dra. Marta Gaggero (Miembro Plenaria de ALADA) (Uruguay)

7. Propiedad sustancial y control efectivo de las líneas aéreas.

Panel integrado por los Dres. Emilia Chiavarelli (Italia), Alicia Miguel (Miembro Plenaria de ALADA) (Argentina) y Julio Martínez (Aviaglobal-Uruguay).

La FAU, tuvo una destacada participación al abrir los actos una acertada disertación por parte del Sr. Director de la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea, Cnel. Av. Alberto Zanelli, luego siguió una presentación formal del Sr. Presidente de ALADA, Dr. Mario Folchi, y cerrando la oratoria inicial el DGIA, Cnel. Av. Juan Marset perteneciente a DINACIA, dió clara idea del apoyo de FAU a estas jornadas.

De igual forma el Cnel. Av. Juan Marset, en el acto de clausura recibió del Dr. Folchi una plaqueta de agradecimiento al apoyo brindado y nuevamente en elogiado mensaje, agradece esta distinción y hace cierre virtual de los actos.

***Noticias Aeronáuticas en el Mundo.**

****Venezuela recibe sus primeros helicópteros rusos**

Los primeros 3 de los 11 helicópteros medianos Mil. Mi-17V-5 ordenados por Venezuela en junio 2005 comenzaron a entregarse a partir del 20 de diciembre 2005.

Bajo un contrato de u\$s 120 millones firmado en marzo 2005 Rusia esta entregando a las FFAA de Venezuela nuevos helicópteros 6 medianos Mi-17V-5, 3 de ataque Mi-35M y uno pesado Mi-26T. A lo que se suma un segundo contrato firmado en Junio 2005 por un valor de u\$s 81 millones por otros 5 Mi-17V-5.

**** Colombia firma la compra de Súper Tucanos.**

La FA de Colombia firmó un contrato por u\$s 235 millones por la compra de 25 Embraer EMB-314 Súper Tucano. Equipados con un sistema de designación de blancos por Láser y 2 ametralladoras .50 y 4 puntos sub alares para armas, combustible o sistema de reconocimiento y de datos

****El F-22 fue declarado pronto para el combate.**

El más nuevo avión de caza de la USAF fabricado por Lockheed Martin con capacidad "stealthy", F-22 Raptor está pronto para el combate después de 20 años de desarrollo. La USAF redesignó al Raptor F-22A como F/A-22 y comenzará a reemplazar al F-15C Eagle como el medio principal para superioridad aérea.

****GOL aumenta sus aviones Boeing.**

GOL Linhas Aereas Inteligentes ha concretado 2 de sus 36 opciones para la compra de Boeing 737-800. El rápido crecimiento a creado nuevas expectativas a la empresa que espera operar un total de

58 aviones para finales del 2006, y 90 para fines del año 2011. La flota actual comprende aviones Boeing de los tipos 737-300, 737-700 y 737-800, la actual flota de 737-300 será eliminada para fines del 2009. GOL opera actualmente 49 destinos, predominantemente dentro de Brasil, así como también a Argentina, Bolivia, Uruguay y Paraguay.

**FIDAE 2006

La decimocuarta versión de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, saldrá del viejo aeropuerto de Cerrillos y se realizará por primera vez en el sector norte del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. Uno de los atractivos serán los primeros F-16C/D Fighting Falcon de la Fuerza Aérea de Chile; que llegaron a principios de año, Boeing y Airbus exhibirán sus más recientes productos, Bombardier, Cessna, Gulfstream y especialmente se destaca Raytheon Aircraft Company, compañía que exhibirá su avión de entrenamiento T-6 B, aeronave de entrenamiento táctico de gran capacidad.

**GOL: central sudamericana de mantenimiento para Boeing 737

A partir de junio Gol Líneas Aéreas Inteligentes comenzará un centro de mantenimiento para aeronaves Boeing 737, desde las series 300 a 900. Será emplazado en el Aeropuerto de Belo Horizonte y tendrá un área construida de 18.000 metros cuadrados, de los cuales 6.000 serán destinados en exclusividad para mantenimiento mayor, con una capacidad de cinco Boeing 737, simultáneamente. A partir de fines de año, espera recibir la homologación 145, lo que le permitirá ofrecer servicios a terceros, civiles o militares de cualquier parte del mundo. Las habilitaciones alcanzarán todo tipo de inspecciones o chequeos en los modelos citados.

**Aerolíneas Argentinas / Austral incorporó otro avión

Dentro del plan de renovación de flota el 21 de marzo, procedente de Phoenix- Arizona (EEUU), se incorporó un avión MD-83, se trata de la decimocuarta del fabricante McDonnell-Douglas que se integra a la flota de Austral Líneas Aéreas. Está matriculada como LV-BEG y luego de efectuársele una inspección completa (tipo "C"), comenzará a operar rutas de cabotaje y regionales.

Los MD de la serie 80 están configurados para 140 pasajeros en la clase Turista y 8 en Exclusiva y su autonomía de vuelo es de 4.800 kilómetros.

*Astronáutica

**Luna Radioactiva

¿Cuánta radiación aguarda a los colonos de la Luna? Una nueva misión de la NASA se propone averiguarlo.

En la Luna, muchas de las cosas que pueden hacerle daño son invisibles: el impresionante vacío, las temperaturas extremas y la radiación espacial encabezan la lista.

La NASA puede controlar el vacío y la temperatura; los trajes espaciales y los hábitat proporcionan abundante aire y aislamiento. Pero la radiación es cosa diferente.

La superficie de la Luna está ampliamente expuesta a los rayos cósmicos y las erupciones solares, y parte de esta radiación es muy difícil de frenar con protectores. Además, cuando los rayos cósmicos impactan el suelo, éste produce una peligrosa lluvia de partículas secundarias directa a los pies. Toda esa radiación que penetra los tejidos humanos puede afectar el ADN, fomentando el riesgo de cáncer y otras enfermedades. La NASA planea enviar astronautas de vuelta a la Luna hacia el 2020 y, finalmente, establecer un puesto avanzado. Para que la gente viva y trabaje en la Luna con seguridad, el problema de la radiación debe ser resuelto.

Para medir cuidadosamente y trazar un mapa de la radiación medio ambiental en la Luna, la NASA está desarrollando una sonda robótica para orbitar la Luna a principios de 2008. Llamada Orbitador de Reconocimiento Lunar (LRO por sus siglas en inglés), este explorador allanará el camino para futuras misiones humanas, no solamente midiendo la radiación espacial sino también buscando agua helada y cartografiando la superficie de la Luna con un detalle sin precedentes. El LRO es una parte clave del Programa Robótico de Exploración Lunar de la NASA, dirigido por el Centro Goddard para Vuelos Espaciales.

Uno de los instrumentos a bordo del LRO es el Telescopio de Rayos Cósmicos para los Efectos de la Radiación (CRaTER, siglas en inglés de Cosmic Ray Telescope for the Effects of Radiation).

Colocando los detectores de radiación en el CRaTER tras varias capas de un plástico especial que tiene una densidad y composición similares al tejido humano, se conseguirán muchos de los datos necesarios: Excepto por viajes cortos a la Luna durante el programa Apolo, la mayoría de los vuelos espaciales humanos han sido cerca de la Tierra, donde el campo magnético de nuestro planeta proporciona un escudo natural. En órbitas bajas de la Tierra, las formas más peligrosas de radiación espacial son relativamente raras. Esto es bueno para los astronautas, pero deja muchas preguntas sin respuesta acerca de los efectos de la radiación en los tejidos humanos. CRaTER ayudará a llenar estos vacíos. Afuera en el espacio profundo, la radiación procede de todas direcciones. En la Luna, se podría esperar que por lo menos el suelo proporcionara alguna ayuda, con el cuerpo sólido de la Luna bloqueando la radiación desde abajo. No es así.

Cuando los rayos cósmicos galácticos colisionan con partículas en la superficie lunar, desencadenan pequeñas reacciones nucleares que libera todavía más radiación en forma de neutrones. ¡La propia superficie lunar es radioactiva!

Así pues ¿qué es peor para los astronautas: los rayos cósmicos de arriba o los neutrones de abajo?: "Ambos son peores".

Empleando un isótopo del helio con un neutrón menos, el LEND podrá detectar radiación de neutrones que emanan de la superficie lunar y medir cuán energéticos son esos neutrones.

El primer mapa global de la radiación de neutrones en la Luna fue efectuado por la sonda de la NASA Lunar Prospector en 1998-99. El LEND mejorará los datos del Lunar Prospector trazando un perfil de las energías de esos neutrones, mostrando qué fracción es de alta energía (es decir, la más perjudicial para las personas) y qué fracción es de energía más baja.

Con conocimientos como esos en la mano, los científicos pueden empezar a diseñar trajes espaciales, hábitat lunares, vehículos lunares, y otros equipos para el retorno de la NASA a la Luna sabiendo exactamente cuánta protección frente a la radiación debe tener este equipo para mantener a salvo a los humanos.

*Antártida.

****Nuevo aspecto de la Base Artigas, con sus nuevas construcciones.**

La BCAA, Base Científica Antártica Artigas, de Uruguay, en la Isla Rey Jorge, ostenta las nuevas instalaciones que sustituyen al histórico "wannigan científico" donde comenzaron muchas actividades pioneras hace más de 20 años. Se puede ver una foto de la primera ventisca del 2006, sobre el nuevo perfil de la Base, los invitamos a visitar: http://uruguay_antartico.blogspot.com/2006/03/nuevo-aspecto-de-la-base-artigas.html

La Base Artigas está ubicada en la Isla Rey Jorge, la cual forma parte del Archipiélago de las Shetland del Sur. Sus coordenadas son 62° 11' 04'' de latitud Sur y 58° 54' 09'' de longitud Oeste. Está ubicada a unos 100 Km. de la Península Antártica, y a 3012 Km de la ciudad de Montevideo y a 3104 Km del Polo Sur

Un equipo italiano detectó oro en la tierra de Victoria

Publicado en <http://www.mercado.com.ar/> - 9 feb 06

Giovanni Capone, Laura Crispini (universidad de Génova) y Francos Talarico (Siena) encontraron señales áureas, mientras investigaban el subsuelo -cerca del mar de Ross-en pos de indicios sobre formación de continente.

Los científicos estaban, en realidad, explorando rocas y polvo cerca de la superficie, para determinar hitos en una historia de 170 millones de años. Ese tiempo tomó la separación de la Antártida - pertenecía a Gondwana, un supercontinente austral- y su posterior fragmentación en dos enormes islas unidas por glaciares.

"No son pepitas ni polvo, sino formaciones de varios milímetros, encastradas en rocas de cuarzo. Las descubrimos -señala un informe elevado a ambas universidades- cerca de la bahía de Ob, en el sector australiano que da al Pacífico". El interés de los geólogos se cifra en la zona no por razones mineralógicas, sino porque fue un punto clave en la larga separación de Antártida, Australia y el subcontinente índico. La glaciación fue coetánea del fragmentamiento, mientras el futuro continente "absorbía" el polo sur.

Unión Europea y el Instituto Polar noruego realizan perforación en Reina Maud

Publicado en <http://actualidad.terra.es> - 26 enero 06

Científicos europeos han perforado un agujero de 2.774 metros de profundidad en el hielo de la península noruega 'Reina Maud', en la Antártida, que podría contener las respuestas a las incógnitas suscitadas por el fenómeno del cambio climático. El equipo de científicos cree que el hoyo esconde información sobre el clima de los últimos 900.000 años. Los investigadores calculan que 10 metros de hielo, extraído de la parte más profunda del agujero, aportará información relativa al clima de hace 110.000 años. El hielo contiene trazas de metales, iones, explosiones volcánicas y gases invernaderos, que servirá para esclarecer las causas del calentamiento global del planeta.

Perforación en el hielo

Publicado en Elpais.es - 8 feb 06

Una perforación en el hielo de la Antártida ha sido completada con éxito al alcanzar los 2.774 metros de profundidad, lo que supone un registro de las condiciones climáticas del planeta hasta hace unos 900.000 años, edad estimada de los hielos más antiguos. La perforación comenzó en 2001-2002 en la estación científica Kohnen, en Dronning Maud, y la ha realizado un equipo internacional liderado por el Instituto Alfred Wegener de Investigación Marina y Polar (Alemania). La investigación se inscribe en el programa europeo Epica que ya completó otra perforación en la Antártida, alcanzando los 3.270 metros de profundidad en Dome Concordia. Gracias a los análisis de las muestras de hielo extraídas allí los científicos vieron que la concentración actual de dióxido de carbono en la atmósfera es la más alta registrada en los últimos 650.000 años. El hielo en la Antártida se forma por acumulación de nieve capa tras capa, y va atrapando muestras de la atmósfera. La comparación de los datos de la estación Kohnen ahora culminada y los de Dome Concordia será muy útil para interpretar el pasado climático del planeta.

* De interés.

LA ÚLTIMA TRINCHERA DE LA SEGURIDAD AÉREA por Óscar Molina el 19 Febrero, 2006 - 20:46 España

La fría estadística nos dice que un alto porcentaje de los accidentes de Aviación tienen su origen en un fallo humano. Ciertamente es así, por más que ese recuento aséptico no profundice en los factores que conducen al error, que son muchos y variados. Un error profesional raramente se produce porque sí, no es como una seta después de una tarde de lluvia, sino que suele crecer en una tierra abonada y enmarcada en condiciones necesarias y a veces suficientes.

El Aviador es un profesional que desarrolla su trabajo sometido a una extensísima variedad de factores, y el buen término de la misión que tiene encomendada exige que sea capaz de manejar todos ellos en los entornos en los que pueda llegar a moverse. Por ello, el entrenamiento de un Piloto de Aviación ha de ser estricto y sometido a la mayor casuística posible.

El Comandante de aeronave se encuentra encerrado en una especie de cubo de varias paredes cuya rotura lleva al desastre. Su estado físico, su entrenamiento, la legislación aeronáutica, la meteorología, el estado del avión y los fallos técnicos que éste pueda llegar a tener, la obligación de la puntualidad o la operación económica son algunos de los múltiples factores que un piloto ha de saber manipular con acierto y en correcta conjunción para llevar a cabo una operación segura y eficaz. Conseguir esto no es fácil, pero no crean que se debe a que los aviadores seamos una especie de superdotados. No, se consigue a base de mucho entrenamiento, compromiso profesional, y la autodisciplina en el sometimiento a normas legales y procedimientos que hacen posible que Ud. pueda volar con seguridad. Sobre algunas de las circunstancias mencionadas no existe control, como puede ser la meteorología, pero sobre la mayor parte de las demás sí.

Hoy en día, la obsesión por el ahorro de costes nos lleva a volar en aviones cuyo gasto en mantenimiento está tasado al céntimo. Nos lleva a aquilatar al máximo el combustible que cargamos, y nos empuja a irnos al aire en los límites legales de la regulación de máxima actividad y descanso. Ello no es, en principio, peligroso "per se", porque existe algo que hace de poderoso cemento entre todas las paredes del cubo que les he descrito más arriba: la libertad profesional del Comandante de elegir en qué condiciones vuela y en qué condiciones no vuela. Un avión puede tener inoperativos elementos esenciales, puede tener como destino un aeropuerto sobre el que descarga un huracán, o ser asignado a una tripulación que esté pasada de la actividad máxima legal o que no haya cumplido el descanso mínimo

reglamentario. Pero mientras el Comandante tenga la libertad de negarse a volar en cualquiera de esos casos estará actuando como garante de su seguridad, y en el sujeto de ese juicio y decisión profesionales tendrá Ud. un aliado como pasajero. Si por el contrario se intenta violentar la capacidad de decisión de quien es responsable del vuelo, Ud. habrá salido sin saberlo de la última trinchera de la seguridad aérea. Estará Ud. volando en un avión contra el criterio profesional de quien más puede garantizarle que va a llegar a su destino sin sobresaltos. Y esto está empezando a ocurrir en España. Créanme.

Se presiona a Comandantes para que emprendan vuelos en condiciones que ellos no aceptarían de ser absolutamente libres para elegir, y la fórmula que se está usando para romper ese libre albedrío profesional es totalmente perversa. Los pilotos somos profesionales facultativos, ejercemos nuestra profesión con arreglo a unos conocimientos y juicio que determinan nuestras decisiones, pero también somos trabajadores por cuenta ajena. Nuestro pan depende de un contrato laboral con empresas de transporte aéreo. Lo que trato de decir es que empieza a producirse amenazas de represalias laborales a Comandantes que se niegan a volar determinados aviones o a hacerlo en determinadas condiciones que no consideran adecuadas, y a veces dichas coacciones hasta se cumplen. De hecho, en España un Comandante ha sido recientemente despedido de una compañía por negarse a despegar con un avión que a su juicio no se encontraba dentro de la legalidad en un asunto referente a su mantenimiento. Y ocurren más cosas. En muchas otras empresas en las que el trabajo de piloto es ciertamente precario, la tripulación que les lleva es presionada para, so pena de perder su empleo, no cumplir con la legislación de máxima actividad y descanso, causa determinante del accidente del tristemente famoso Yak 42 según las conclusiones de la investigación realizada. En otras, esgrimiendo razones meramente estadísticas, se elaboran listas con nombre y apellidos sobre qué Comandantes deciden cargar más combustible en sus aviones.

Vivimos tiempos donde la rentabilidad y los números en negro empiezan a ser razones suficientemente buenas para justificar todo, y si bien es cierto que la Aviación es muy segura, no es menos verdad que la cuerda empieza a estar excesivamente tensa. Recuerden este verano plagado de accidentes de compañías de las llamadas de bajo coste y piensen en un mercado global en el que todos han de competir con todos. Además, no se dejen engañar, la Aviación es muy segura porque en torno a ella trabajan multitud de profesionales que consiguen que lo sea. Desde los ingenieros que diseñan los aviones, hasta los que los volamos, pasando por los encargados de su mantenimiento, los controladores aéreos, los auxiliares de vuelo que pueden salvarle la vida en una evacuación o los expertos en leyes y medicina aeronáutica que elaboran la legislación aplicable. Si deformamos la cadena de la libertad de actuar sin sometimientos en cualquiera de estos eslabones, es evidente que esa cadena será menos sólida. Si en virtud de una competitividad que ha hecho del beneficio empresarial el "sancta sanctorum" de nuestra ética seguimos por ese camino, lo lógico es que la cadena acabe rompiéndose. Si además, el eslabón elegido es el del encargado de elaborar el producto final, estarán de acuerdo conmigo en que el riesgo es aún mayor, porque en el momento en el que el Comandante asignado al vuelo en el que Ud. es pasajero se vea obligado a salir de esa última trinchera que es su libertad de elegir, Ud. habrá salido con él de la mano. Habrá abandonado el último parapeto, y aunque irá en su avión, no irá con ese profesional que ya ha sido coaccionado para no ejercer como tal, irá Ud. en un avión en el que quien le ofrece la garantía de su seguridad es el mismo que ha intimidado a su Comandante para que abandone la esencia de su labor, la autonomía para decidir según un criterio que va mucho más allá de consideraciones económicas.

Todo esto empieza a ocurrir en un Estado que carece de los medios necesarios para ejercer el mínimo control sobre las operaciones aéreas. Por carencia de medios, de personal (dos inspectores de Aviación Civil para toda España) y sobre todo de voluntad política. Hoy por hoy, los hechos que les relato han tenido lugar sin que el Ministerio de Fomento haya tomado cartas en el asunto, o lo haya hecho sólo cuando a raíz de una investigación de sus inspectores algunas cosas han saltado a la luz.

No sé Uds., pero les aseguro que si algún día tienen que operarme a vida o muerte prefiero que las decisiones las tome el médico antes de que lo haga el Gerente del Hospital.

***Del SRPPMM.**

****INFORMACIÓN PARA QUIENES COBRABAN POR COFAC:**

<http://www.srpffaa.gub.uy/cofac>

Desde Abril de 2006, los pagos se volverán a realizar en COFAC.

- Los haberes estarán disponibles a partir de las 13 horas del 7/ABR.
- Los cobros por COFAC se mantendrán hasta Noviembre (inclusive).
- A partir de Diciembre, todos cobrarán por el BROU.
- Los trámites a realizar se les comunicarán oportunamente

****INFORMACIÓN PARA QUIENES AÚN COBRAN EN EL SRPFFAA:**

<http://www.srpffaa.gub.uy/calendario>

Los pagos se limitarán a quienes aún no regularizaron su situación (fuerza mayor), Anticipos, y Haberes Impagos de COFAC y del SRPFFAA.

El horario es de 08:00 a 12:00.

Miércoles 05 PERSONAL SUPERIOR y sus pensionistas

Jueves 06 PERSONAL SUBALTERNO y sus pensionistas

Viernes 07 ATRASADOS de todos los presupuestos

*** Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"**

Cosas inservibles en la aviación:

La altura arriba suyo

La pista que quedó detrás.

El combustible en el camión.

El tiempo pasado.

El manual de aproximaciones en el auto.

La velocidad que usted no tiene.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS.

P: Que separa a las azafatas de la escoria de la tierra?

R: La puerta de la cabina

P: Cuál es la tripulación ideal?

R: Un piloto y un perro...El piloto está ahí para alimentar el perro, y el perro está ahí para morder al piloto en caso que él trate de tocar algo.

P: Cuántos pilotos se precisan para cambiar una lamparita?

R: Solo uno. Él sostiene la lamparita, y el mundo gira alrededor de él.

P: Cómo sabe que hay un piloto en su fiesta?

R: El se va a encargar de decirlo.

P: Que usan los pilotos para el control de la natalidad?

R. Su personalidad

*** Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.planetdan.net/pics/misc/georgie.htm> para revolear

<http://uruguayagoniza.blogspot.com> Para ingresar y divertirse

<http://www.editorialbitacora.com/armagedon/inglaterra/inglaterra.htm> Batalla de Inglaterra

<http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/batallas/contextos/3698.htm>

La Batalla de Inglaterra

<http://www.battle-of-britain.com/> Battle of Britain

<http://www.spitcrazy.com/gallery.htm> Aviation Photo Gallery

<http://history.acusd.edu/gen/st/~jgaffney/aviation/ww2.html> Aviones de la Segunda Guerra

<http://www.europa1939.com/aviones/cazas/spitfire.html> Supermarine Spitfire

<http://www.fighterfactory.net/airplane-gallery/spitfire-video.php> Spitfire Aircraft Video

Aircraft of the RAF

<http://www.raf.mod.uk/bob1940/spitfire.html> Spitfire

http://www.bbc.co.uk/schoolradio/history/worldwar2audioclipslibrary_clip17.shtml Spitfires take off
Sonido de los Spitfire despegando

<http://www.spitfiresociety.demon.co.uk/> Home Page for the Spitfire Society

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

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