



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

### **Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346**

**Nº 68 CORRESPONDIENTE AL 1º AGOSTO DE 2007**

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. [Grp346@adinet.com.uy](mailto:Grp346@adinet.com.uy)

#### **\* Pedido Urgente**

Para poder hacer que en el "Museo Aeronáutico de Chile" nos hagan las piezas que faltan del C-47 CX-BDB que voló en PLUNA y que se exhibe en el Museo, se necesita conseguir urgente los Manuales de C-47, especialmente los -2 al 5, a fin de identificar las partes. Les pedimos a todos los que tengan algún material de lo solicitado, los lleven al Museo al Director Cnel Rodríguez o al SOM Ricardo Díaz. GRACIAS

#### **\* Programación de las Reuniones de Camaradería de este año:**

La segunda será el viernes 3 de agosto y la tercera el viernes 23 de noviembre.

#### **\* Colaboradores.**

Agradecemos a quienes han colaborado con el Diario a través de diversos envíos de información, artículos o fotografías: Por favor sigan haciéndolo.

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

\*\*Estimados todos, Esperando que el invierno austral se comporte con mesura y deje los excesos de lado, les mando una nueva entrega de mis vivencias. Les deseo salud, felicidad y éxitos. Sinceramente, May. ALVARO SOSA FARIAS

#### **LAURA, DE VERDI**

En Kavumu Airfield la gente local me dice que ya estamos entrando la estación seca (ellos manejan el concepto de "rainy season" o "dry season" en vez de las cuatro estaciones a la que en nuestro país estamos acostumbrados) pero lo sorprendente de todo esto es que diariamente arrecian unas tormentas que parecen haber sido inspiradas por la dramática y emotiva intensidad operística del inigualable Verdi. Por lo visto la sequía permanece intacta en el imaginario popular pese a que muchos regímenes han pasado y ya ni siquiera la meteorología responde a una previsible tendencia.

Aquí nada es previsible.

Obertura.

Las luces de la jornada comienzan a desaparecer casi espectralmente, el escenario aeroportuario se va oscureciendo y la escenografía de fondo de las montañas van perdiendo nitidez y ganando una fantasmagórica y tenue presencia hasta desaparecer completamente bajo una manta grisácea y densa de humedad. Sin embargo estábamos apenas pasados el mediodía.

La percusión de los truenos anunciando la proximidad de las próximas descargas nos indican la alta y conflictiva actividad de las masas de aire justo allí encima de nuestras cabezas. El viento de los bronces en oleadas de arrachadas embestidas hace volar lo que encuentre a su paso en arremolinadas y antojadizas direcciones.

Las cuerdas (violines) comienzan a salpicar los primeros goteos de llovizna insignificante para dar lugar a un "in crescendo" de precipitación y sonido.

Los actores corren, crece la angustia del drama de la tormenta y cuando estamos viviendo el punto de mayor irritación por la gran empapadura... súbito, los platillos con un metálico estrépito suenan en cada aparición espontánea del haz luminoso, paralizante y mortífero de las descargas del rayo.

Ese es el punto más alto de la tragedia, la angustia en su cúspide con todos los instrumentos pegando directo al corazón. Aunque estemos rodeados de personas, ese momento se dirige sólo a nosotros... Recién ahora entiendo el famoso concepto del romanticismo del "sturm und drang", al fin y al cabo, Verdi algunos años después y sus tormentosas obras no estaban tan divorciados de ese viejo movimiento del romanticismo de fines del siglo XVIII que exaltaba la esencia de la naturaleza en su íntima relación con los sentimientos humanos.

Ese 15 de Junio cada uno en el aeropuerto estaba presenciando con absoluta fascinación y emoción esa gran función verdiana cuando todos los integrantes de la Airfield Support Unit pudimos escuchar por frecuencia aeronáutica que teníamos en "final approach" al DC-9 de Bravo Air Congo matrícula 9Q-CVT...

A las 14:35 la orquesta hizo un largo silencio...la función terminó abruptamente y sólo quedó un campo aeronáutico bajo tormenta y unas mudas miradas que cruzamos en tierra.

Ahora sí empezaba la trama.

Esta aeronave ya tenía su historia por aquí y nosotros la conocíamos.

Aria.

Carrera de aterrizaje. "Overspeed" (por los motivos que los investigadores -si los hay- determinen), vibrante tronar de turbinas en disonantes aullidos y un reverendo despiste de "Laura" (tal el nombre bautismal que luce en su nariz) que queda totalmente 90 grados apuntando hacia el Este en la cabecera opuesta de la pista 17-36.

Con sus trenes de aterrizaje en el barro que la lluvia contribuyó a conformar en las zonas adyacentes a la pista, la máquina detuvo totalmente su vertiginosa carrera y exhaló su último esfuerzo en un bramido desesperado de una reversa que no dio ningún resultado.

Treinta toneladas empantanadas.

Noventa y ocho personas a bordo conteniendo el aliento en un instante de absoluto desconcierto e incertidumbre...y ahora que viene? Ese silencio que aguarda por lo peor... Ese momento en que no podríamos afirmar si fuimos capaces de respirar o de escuchar nuestros propios latidos.

Una obertura muy impactante sin dudas.

A partir de allí apareció el demonio del caos para los locales.

Los incontenibles trabajadores locales se disparan en una loca carrera hacia el lugar. Las puertas de la aeronave que comienzan a abrirse, los pasajeros que se desesperan por abandonarla...

Confusión total, riesgos máximos, recaudos mínimos, prudencia ausente.

Solo.

Desde ese momento comenzamos una ejecución en perfecto canon musical contrastante con el desordenado ditirambo local.

Inspirados por la diosa disciplina, nosotros (los uruguayos que integramos la Airfield Support Unit) abrimos un perfecto andante molto vivace.

Azarosamente, recibí la batuta de la orquesta y cuando quise acordar estaba a cargo del dispositivo de recuperación.

Ahora cada decisión, cada movimiento, cada hombre estarían bajo mi responsabilidad.

Un desafío.

Coro e grande orchestra.

He aquí sólo algunos pasos de los que el equipo tuvo que afrontar bajo una severa tormenta eléctrica, con lluvia torrencial y corriendo contra-reloj frente al advenimiento de la oscuridad:

Unicidad de Mando.

Comando y Control.

Ejecución descentralizada.

Rigor y seguridad de procedimientos.

Conformación del Equipo de Inspección Primaria.

Determinación de la situación general por parte del Equipo de Inspección Primaria.

Informe de situación general al Jefe de Operaciones Aéreas.

Evaluación de requerimientos y recursos disponibles.

Determinación de un Plan de Recuperación en caso de ser requerido.

Selección del personal y asignación de tareas (quienes?, qué?, cuándo? y cómo?)

Espera del requerimiento conjunto de los responsables de la aerolínea y de las autoridades de aviación civil local.

Autorización inmediata de las autoridades de MONUC para responder a la emergencia.

Orden de cumplimiento de tarea.

Ejecución

Aproximaciones frustradas, vuelos derivados, cierre de las operaciones.

A las 16: 15 la orquesta abre el segundo acto con una franca y decidida fanfarria, un toque claro al desafío, la aparición de los protagonistas (aquellos que retan al destino). Clarines que llaman a la lid.

Inicio del dispositivo.

Un dispositivo en que el equipo trabajó con una excelencia merecedora de mención.

Armonía, compás, afinación.

Años de ensayo, de experiencia, de procedimientos aprendidos, repetidos, ensayados. De escenarios hipotetizados y dificultados imaginados hasta el límite de lo imposible. El famoso concepto de capacitación de personal, valor capital de toda organización cuyos costos trascienden lo material.

He aquí la importancia de tantas horas de Conservatorio.

Todo ello, sumado a un fuerte sentido de compromiso y de responsabilidad de todo el grupo. Confiados en el profesionalismo, con una confianza que no es sinónimo de soberbia, sino que por el contrario, responde a una justa y conciente auto-evaluación de nuestra dedicación y capacidad.

En escena.

Riesgos? Sí los hubo pero fueron calculados.

Adrenalina? Toda la necesaria para asumir cada uno su papel con empeño y sana rebeldía.

Adversidades? Muchas. Todas enfrentadas y sorteadas con éxito.

En el medio de estas escenas, una y otra vez pude distinguir la sagacidad de mis hombres, la inteligencia, el temple y su voluntad.

Bajo una tormenta "de manual" se le ató las patas de tren principal a "Laura" y con el empuje de dos camiones REO (vehículos militares de reconocida aptitud para esfuerzos mayores) se la remolcó hasta encima de la pista.

La maniobra más riesgosa estaba hora completada.

Las lingas no habían dañado los cilindros del tren, no hubo siquiera un caño de los sistemas hidráulicos tocado. Los camiones habían traccionado coordinadamente.

Una operación ruda desarrollada con precisión quirúrgica.

Entre las escenas de monitoreo de las tareas de mis camaradas, bajo la lluvia torrencial, podía ver un personaje que casi no se apartaba de mi lado y que no era de mi equipo.

Su camisa blanca totalmente mojada hacía que la tela se le pegase al cuerpo. Un cuerpo delgado de altura regular. Su cara era la propia imagen de la desazón...Su figuraba lucía como si tuviera que estar soportando toda la presión del mundo sobre sus espaldas (tener la responsabilidad de un centenar de almas no debe ser poca cosa) . Un Atlas en negativo.

Ese era Mr. Roger, el Comandante de la aeronave que siempre actuó con diligencia y espíritu colaborador en los momentos que necesitamos su intervención (fuera por corroboraciones técnicas como por coordinaciones en el manejo de temas propios del control de la aeronave), pero que por momentos parecía no coordinar sus sentimientos con sus movimientos. Yo imaginaba su estado de estupor y aturdimiento, creo firmemente que en su mente se había instalado una clásica pregunta que aparece ante las contingencias: "por qué a mí?"

Su mirada trataba de eludir la barrera de agua de la lluvia para no perder de vista a "Laura", en definitiva ella era "su aeronave".

Ya sobre pista todo fue menos agresivo, pero requería de paciencia y delicadeza. Aproximamos el TPX, un equipo de tracción sofisticado que con sensor láser detecta el modelo de tren de nariz que tiene frente a sí y selecciona automáticamente el mecanismo que permite remolcarlo. Así, en una lenta pero impecable maniobra, la gente de mi equipo comenzó el "towing" de la aeronave. Un parsimonioso cortejo acompañamos la marcha bajo la tormenta de "Laura" hacia un estacionamiento digno. Recorrimos gran parte de la pista hasta el taxiway y luego la llegada a la tarmac como lo tendría que haber hecho sin ayuda unas horas antes.

Los neumáticos del tren principal dejaban a la vista 7 telas como cicatriz de su despiste.

A las 17:35 Ejecuto los acordes de la "Marcha Triunfal" y declaro dispositivo de recuperación finalizado y orden de redesplicue de todas las unidades operando y stand by.

Para mi equipo había sido una prueba muy importante que se había superado a total satisfacción.

Ahora yo podía sentirme más que satisfecho. Todo había salido bien. Muy bien.

Ultimo compás.

Mis hombres, habían interpretado la obra magistralmente. Nadie fuera de tiempo, todas las entradas en su momento. Afinación ideal. Silencios y esperas puntuales.

Ritmo y armonía. Dejo la batuta sobre el atril. Y extendiendo mi mano al primer violín para a través de él saludar a toda la orquesta

Un orgullo.

Cierre

Subo la escalerilla de "Laura" todavía con mi chaleco reflectivo escurriendo agua y paso a la cabina para despedirme de la tripulación, me encuentro con Roger en absoluta soledad y silencio apoyando la frente en sus manos entrelazadas y éstas sobre el comando izquierdo del avión. Al escuchar mis pasos, se incorporó, no disimuló estar al borde de las lágrimas y con sólo un cruce de miradas y un fuerte apretón de manos fue suficiente para decirnos mucho más de lo que podríamos haber conversado en horas.

La fraternidad aeronáutica nos permite esas armonías.

Telón.

Creo que muchos de nosotros jamás nos podremos olvidar de la despistada de "Laura".

### **\*\*Club FUERZA AEREA**

Estimado Consocio:

Se pone en conocimiento que durante la temporada baja (hasta el 30 de noviembre de 2007), la Sede Balnearia de Playa Hermosa estará abierta también para familiares (**que no integren el núcleo familiar**) al mismo precio que para socios, debiendo realizar la reserva el socio, como titular responsable de dicha reservación.

El servicio que se brinda es con desayuno incluido, excepto que anticipadamente se requiera pensión completa (mínimo para este servicio grupo de 10 personas).

Encaso de optar por pensión completa, se deberá señalar con un 20 % del total de la estadía.

Las reservaciones se otorgarán por formulario y fecha de anotación.

Existe la posibilidad de locomoción desde y hasta la Sede Central para grupos de 6 personas o más. Consulte en Secretaría y haga sus reservaciones.

### **A COBRAR AL HUESPED (Precios por persona y por día en base doble) IVA incluido.**

|                              | <b>PENSION COMPLETA</b>                       | <b>SOLO DESAYUNO</b> |
|------------------------------|---|----------------------|
| Socios mayores:              | \$ 350,00                                     | \$180                |
| Socios menores de 7 años:    | \$ 230,00                                     | \$ 90                |
| Socios menores de 3 años:    | Alojamiento gratis y menú especial a la carta |                      |
| Familiares de socios:        | Igual que para socios.                        |                      |
| No socios (particulares)     | US\$ 25,00                                    |                      |
| No socios menores de 7       | US\$ 15,00                                    |                      |
| No socios menores de 3 años: | Alojamiento gratis y menú especial a la carta |                      |

**Extras: Platos de la carta y/o bebidas, etc.: lo que marque la carta.**

### **Para huéspedes no alojados Menú del día (almuerzo o cena) con aviso anticipado:**

|                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| Socios mayores:           | \$ 125,00                |
| Socios menores de 7 años: | \$ 60,00                 |
| Socios menores de 3 años: | Menú especial a la carta |
| Familiares de socios:     | Igual que para socios.   |
| No socios (particulares)  | \$ 225,00                |
| No socios menores de 7    | \$ 110,00                |

No socios menores de 3 años: Menú especial a la carta  
**Extras: Platos de la carta y/o bebidas, etc.: lo que marque la carta.**

**Facilidades de pago para Socios:**

1. Contado en Sede Balnearia sin recargo.
2. 1ra. Cuota contado sin recargo y 2da. Con 5% de recargo.
3. En dos cuotas con 10% de recargo.
4. En tres cuotas con 15% de recargo.

Saluda a usted atentamente  
LA COMISIÓN DIRECTIVA

**\*Internados en el HMC**

Cnel Hugo Ferrarri 28/05 Alta  
May Paulino Benitez 28/05 **Fallecido**  
SOM. Miguel Angel Bornia 31/05  
May. Jose Beder 13/06 Alta  
Brig. Gral. Walter Machado. 14/06 Alta  
Sgto. Nelson H. Charquero. 15/06 Alta  
Cnel. Esau Prada. 25.06 Alta  
Cnel Raúl Vendrell 25/06 Alta  
Cnel Rogelio Puig 26/06 Alta  
Tte.1º Enrique Marfetán. 28/06 Alta  
SOM Linidoro Araujo 28/06 Alta  
May Wilson Feijo 02/07 Alta  
May. Rafael Bittencourt 05/07 Alta  
Tte.1º Enrique Marfetan 17/07/07 **Fallecido**  
May. Rafael Bittencourt 19/07/07 Alta  
SOM Nery Antúnez. 12/07 Alta  
Cbo 1ª Benito Mantuano 10/07 Alta  
Brig. Gral. José Piñón 21/07  
Cap. Gregorio De Los Santos 23/07. Alta  
Tte 1º Jorge Maubrigades 31/07 Alta  
May. Rafael Bittencourt. 02/08

**\* Fechas para Recordar.**

**Agosto**

3/92 Se recibe el C-130B FAU 592 que había decolado el 29 de junio de PETERSON AFB- (NORAD HOME) siguiendo la ruta de HOMESTEAD AFB.-CARACAS MAIQUETIA- MANAUS INT.- VIRU VIRU INT. BOLIVIA. - SUMU. La tripulación: Pilotos, Tte. Cnel. Olmedo. Tte. Cnel. Dobrich. Cap. A. Zanelli. Cap. A. Ihlenfeld. Observadores. Tte. Cnel. E. Bonelli., Cap D Durañona, Navegantes Cap. A. Franco Cap. J. Gomez. Ingenieros de Vuelo. Cbo. M. Martínez y R Burgos, Cargo Master Cap F Ruiz y Cbo J Pintos.  
3/81 Llegan los C-212 FAU 530 y 531 desde Sevilla por la ruta del norte con tripulaciones de la FAU. (Agradecemos que nos hagan llegar por Email los nombres de los tripulantes.)  
5/55 Creación del Grupo de Aviación Nº1 ahora Escuadrón Aéreo Nº 1 (Ataque)  
6/50 Arriba a Glendale USA el C-47 FA 510 con la 2º parte de las tripulaciones de los F-51  
7/88 Se da de baja al C-47 FA 514 Ultimo en actividad.  
7/54 El C-47 FAU 507 apoya el rescate en el Banco Inglés del pesquero Isla de Flores.  
7/79 Creación de C.R.I.D.O.V.N.I.  
7/73 Decola desde HAGERSTOWN MD FAIRCHILD REPUBLIC el FH-227D-LCD FAU 572, Nº Serie: 574 Ex N2785R Registrado /73 CX-BIM comprado en sustitución del FA 571 accidentado en la cordillera, tripulación Cnel Luis Revello, Tte. 1º Adolfo Pereyra y Sgto. 1º Arol Sánchez y arriba a Carrasco el día 12. Alta en el Grp. Avn. Nº4 por O/CGFA 1540 13-9-73 Desactivado el 9 Ago.1989 y Baja por O/CGFA 3134 del 11-10-90  
8/49 Salen 2 C-47 a Ecuador con ayuda médica los FAU 507 y 508  
10/18- DIA DE LOS MÁRTIRES DE LA AVIACIÓN MILITAR  
10/61. Se cumple el 1er vuelo de TAMU a Bs. As.  
13/71 Llegan desde EE.UU. los FH-227D Fairchild Hiller FH-227D-LCD FAU 570 Nº/S 571 Ex N2741R Registrado CX-BHX  
14/9/71 y FAU 571 Nº Serie 572 Ex N2745R. Altas en el Grp Avn Nº4 por O/CGFA 1427 26-8-71. Tripulaciones: Cnls Wilder

Jackson y Julio Ferradás Mays José Mella y Oscar Vilche, Caps Abelardo Ríos y Ramos Suárez SOMs Emilio Rau, Agustín Sena, Pereyra y Ramos, como delegados de Logística Cnel A Bustamante y Tte 1º H De los Santos.

15/95 Creación del Escuadrón de Vuelo Avanzado

17/99 Con el C-130 FAU 591 se realiza el 1º vuelo antártico de invierno. La tripulación Tte.Cnel.(Av.) Miguel A. Dobrich, el Tte.Cnel. (Av.) Pablo Tarabal y el Tte.1º(Av.) Fernando Bideau, pilotos; el Tte.1º(Nav.) Ramiro Pose y el Tte.1º(Nav.) Daniel Sánchez, navegadores; el Inst. A.T. Raúl Parapar y el A.T. Ppal. Richard Chaure ingenieros de vuelo; A.T. 1º Neil Ganicoche, mecánico de vuelo; y el Inst. A.T. Ricardo Agüero y el Cbo.2º Ernesto García, supervisores de carga aérea. Regresa el 20 de agosto 1999 a Carrasco.

15/47 la Base Aérea 1 se muda para el aeropuerto de Carrasco que se estaba construyendo.

18/54 Fundación del Museo Aeronáutico "Cnel. Jaime Meregalli"

18/78 Creación del Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales

18/78 Llega desde Brasil el C-95 FAU 585 con capacidad de fotografía en sustitución del FA 584 accidentado en Salto.

18/70 Creación de la Dirección del Transporte Aéreo Militar Uruguayo (Tamu)

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

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

24/94 Arriba a Inhambane-Mozambique el C130B. FAU 591. Misión logística de apoyo al Batallón Uruguay y transporte de carga humanitaria para la Cruz Roja de Rwanda 13.900 KG. Tripulación: Tte. Cnel. Olmedo Tte. Cnel Sangenis Cap. Zanelli y Cap Ihlenfeld. Había decolado el día 20 de Carrasco por la ruta Galeao- Recife- Widewake AFB. Isla Ascensión- Akra Ghana- Kinshasa- Lubumbashi Zaire - Maputo Mozambique- Inhambane Mozambique y regresó el día 25 por la ruta Inhambane- Maputo - Kinshasa- Widewake AFB. Isla Ascensión- Recife- Carrasco arribando de regreso el día 28

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

28/91 Creación del Servicio Meteorológico de la FAU

28/75 Fundación del Instituto Antártico Uruguay

### \*La Foto del Mes



De izq. a der.: Jackson, Ferradás, Bustamante, Suárez, Vilche, Mella, Rau, Sena, Peryra, De los Santos, Ramos, Ríos

### \*Noticias de la FAU y Uruguay.

#### \*\* MESA REDONDA: "ENSEÑANZA E INVESTIGACIÓN DEL DERECHO ESPACIAL EN AMÉRICA LATINA"

Dentro del marco de la tercera Reunión Regional de Ciencia Tecnología y Sociedad (CTS III), organizada por la Sociedad Uruguaya para el Progreso de la Ciencia y la Tecnología (SUPCYT), tuvo lugar el día 21 de junio pasado en la Facultad de Derecho de la UDELAR, una Mesa Redonda sobre "Enseñanza e Investigación del Derecho Espacial en América Latina".

La apertura de dicha reunión académica estuvo a cargo de la Señora Decana de dicha Casa de Estudios, Prof. Esc. Dora Bagdassarián, seguida de las palabras de la Secretaria General de SUPCYT, Ec. María Juliana Abella.

La presentación del tema estuvo a cargo del Prof. José Monserrat Filho de Brasil, de la Prof. Dra. Silvia Maureen Williams de Argentina y del Prof. Dr. Eduardo D. Gaggero de Uruguay, quienes expusieron sobre la evolución del Derecho Espacial y de las



actividades espaciales, destacando la naturaleza multidisciplinaria de las mismas, ya que abarcan las ciencias, la tecnología y las ciencias sociales.

Luego de las exposiciones de los participantes de la Mesa Redonda, quedó demostrada la necesidad de que nuestros países impartan la educación del Derecho Espacial en todos los niveles de la enseñanza, en particular en el ámbito universitario, con el objeto de formar especialistas que brinden un apoyo a los planes de desarrollo y cooperación internacional.

Como fruto de dicha reunión, se aprobó la Declaración de Montevideo sobre Cooperación en Derecho Espacial, firmada por los Profesores Monserrat, Williams y Gaggero, en la que se realizan una serie de reflexiones, recomendaciones y propuestas que tienen por objeto contribuir al desarrollo de la enseñanza del Derecho Espacial en la región.

Cabe destacar que a la Mesa Redonda asistieron profesores de la Facultad de Derecho y de Enseñanza Secundaria, representantes del Comando General de la Fuerza Aérea, de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, del Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial, así como también estudiosos e interesados en la temática abordada.

#### **\*\*DECLARACIÓN DE MONTEVIDEO SOBRE COOPERACIÓN EN DERECHO ESPACIAL**

Los participantes de la Mesa Redonda sobre "Enseñanza e Investigación del Derecho Espacial en América Latina", realizada en la Facultad de Derecho de la Universidad de la República (UDELAR), en el marco del III Encuentro "Ciencia, Tecnología y Sociedad" (CTS III. Montevideo. 20 al 22 de junio de 2007), DECLARAN QUE:

1) A ejemplo de los anteriores, el III Encuentro, organizado por la Sociedad Uruguaya para el Progreso de la Ciencia y la Tecnología (SUPCYT), la Sociedad Brasileña para el Progreso de la Ciencia (SBPC), la Asociación Argentina para el Progreso de la Ciencia (AAPC) y la Asociación Ciencia Hoy de Argentina, fue de suma importancia para discutir temas de interés común y elaborar proyectos conjuntos de investigación en áreas vitales del conocimiento entre miembros de las comunidades científicas de los tres Estados;

2) La Declaración de Buenos Aires sobre Cooperación en Derecho Espacial, firmada en 2004 durante el I Encuentro (CTS I), fue un marco en nuestros esfuerzos para crear mecanismos de colaboración hacia la difusión, enseñanza y estudio del Derecho Espacial en la Región.

3) Las actividades espaciales son de naturaleza multidisciplinaria; unen las ciencias y tecnologías y las ciencias sociales, y deben reservar un área específica a la enseñanza e investigación del Derecho Espacial, que necesitan ser mejor estudiados en nuestros países;

4) El emprendimiento conjunto de actividades espaciales con la concertación de programas en temas estratégicos, optimizando las sinergias de recursos humanos y materiales en ciencia y tecnología espaciales, constituye un polo esencial y prioritario para nuestro desarrollo, que puede impulsar la anhelada y efectiva integración regional;

5) El Derecho, una conquista de la cultura humana, cumple un papel insustituible como estímulo y garantía de todos los actores en las actividades espaciales, públicos y privados;

6) Resulta indispensable facilitar y aumentar la cooperación entre nuestros Estados y nuestras comunidades académicas en el ámbito del Derecho Espacial, efectivizando su intrínseca concepción interdisciplinaria. En el conflictivo ámbito de la política internacional del mundo actual y concretamente en el de las actividades espaciales, la regulación jurídica internacional, dentro de cuyo marco todos los países deben actuar, debe promover el desarrollo de programas espaciales de todos los países y organizaciones internacionales;

7) La herencia humanista de los juristas precursores que, desde Argentina, Brasil y Uruguay, se anticiparon y acompañaron doctrinariamente la salida del ser humano al espacio, afirmando los intereses de todos los pueblos, sea cual fuere su grado de desarrollo científico o económico, subraya la necesidad de asegurar la efectiva vigencia del Derecho Espacial, lo que requiere formar conciencia de la función tutelar de las naciones, sin discriminación, de la Humanidad entera;

8) Nuestros Estados desde hace varias décadas han venido desplegando una efectiva cooperación jurídica a través de los organismos especializados, que se ha proyectado en el Grupo Latinoamericano de la ONU, COPUOS, UIT, UNESCO, OACI, OMI, y han tenido activa participación en conferencias internacionales, especialmente en las UNISPACE I, II y III, así como en las Conferencias Espaciales de las Américas (CEAS I,II,III,IV y V) y en otros foros científicos mundiales, como la Federación Internacional de Astronáutica, el Instituto Internacional de Derecho Espacial, la Academia Internacional de Astronáutica y la International Law Association (ILA);

9) Es sumamente recomendable que la educación del Derecho Espacial se expanda a todos los niveles de la enseñanza, con especial énfasis en el ámbito universitario, mediante cursos de grado y de postgrado, cursillos para docentes de otras disciplinas que integran las ciencias espaciales y para ejecutivos o dirigentes de empresa y comunicadores sociales;

10) Nuestros Gobiernos, considerando la experiencia de los 50 años de la Era Espacial e inspirados por el hecho de que tenemos juristas pioneros en el Derecho Espacial, deben incrementar la formación de especialistas en esta compleja área del conocimiento como un respaldo indispensable a sus planes estratégicos de desarrollo y de cooperación internacional, asegurando condiciones para su permanencia y efectividad;

11) Proponer como medidas concretas para la pronta ejecución de los propósitos expuestos:

- la implementación y dictado de cursos de divulgación de Derecho Espacial en nuestras Universidades así como en los países de Latinoamérica que lo requieran;

- la atención de las necesidades financieras de los centros de investigación nacionales para que puedan seguir prestando sus servicios a otros organismos gubernamentales y a empresas públicas o privadas, en ciencia y tecnología para la innovación;

- la inclusión del Derecho Espacial en los planes de estudio de las Facultades de Derecho, como materia (obligatoria u opcional) para ampliar las posibilidades profesionales de los estudiantes y profundizar sus conocimientos jurídicos en las ramas más modernas del Derecho.

12) Solicitar el apoyo de las autoridades pertinentes para establecer un Centro Regional de Estudios de Derecho Espacial, de estructura virtual, para servir a nuestros países, al cual podrían acceder institutos y especialistas de la región, del continente y del mundo. Su administración será ejercida por las entidades especializadas ya existentes en nuestros Estados.

13) Convencidos de que las ideas y medidas aquí presentadas pueden contribuir a formar en la región cuadros especializados en un

campo de actividad que se tornó absolutamente estratégico para todos los países del mundo, estamos prontos a dar nuestro aporte en la materialización de esos planes.

Prof. Dra. Silvia Maureen Williams, Profesora de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. (Argentina)

Prof. Dr. Eduardo D. Gaggero, Profesor de la Universidad de la República (Uruguay)

Prof. José Monserrat Filho, Vice-Presidente de la Asociación Brasileña de Derecho Aeronáutico y Espacial (SBDA). (Brasil)  
Montevideo, 21 de junio de 2007.

#### **\*\* Código Aeronáutico Uruguayo Vuelos de cabotaje ¿Una cuestión de soberanía?**

*Fernando Nin Rial: Especialista en Transporte y Seguros. Profesor de Introducción al Derecho del Transporte de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica del Uruguay.*

21/06/2007 Fecha de Publicación

La ley 18.058 en su artículo único sustituyó el artículo 113 del Código Aeronáutico Uruguayo, en el que se establecía que los servicios aéreos internos serán realizados únicamente por empresas nacionales.

Son los servicios que vulgarmente se llaman de cabotaje. Permitiendo entre otros efectos la vigencia del Acuerdo de Cielos Abiertos celebrado con la República de Chile, en lo que hace al cabotaje recíproco concedido en el mismo entre las partes.

La expresión cabotaje, señala Luis Tapia Salinas es netamente española, y se empleó en Derecho marítimo como navegación entre cabo y cabo, que luego por aplicación tradicional, vino a significar transporte entre dos puntos del territorio de un estado.

Enrique Mapelli, con su inigualable claridad define el cabotaje como el transporte aéreo de personas, mercaderías y correos realizado mediante remuneración siempre que el lugar de embarque y el de desembarque estén situados en territorio de un mismo estado. Y subraya: "constituye el cabotaje una auténtica restricción a la libertad de transporte y comunicaciones, fundada en la soberanía de todo Estado para regular su propia navegación y para reservar a sus nacionales de una actividad de tipo interno".

Esta reserva de la actividad interna a los nacionales de un estado se consagró en el denominado Convenio de Chicago de 1944, en cuyo artículo 7 expresa en forma contundente el derecho de cada estado de negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler con destino a otro punto situado en su propio territorio.

Casi todas las legislaciones internas, incluyendo a nuestro país, reservó los vuelos internos a empresas nacionales. La posición proteccionista defendida a ultranza por Inglaterra en la Conferencia de Chicago de 1944 prevaleció en casi todos los países del orbe, que muchos, incluyendo el nuestro, hicieron de esta postura, una cuestión de soberanía.

Es evidente que esta posición defendida por muchos en nuestro país impidió el desarrollo de la aviación comercial dentro del territorio nacional. Porque además de colocar escollos burocráticos para los propios nacionales, el desarrollo de una actividad de por sí no muy lucrativa, pero sí muy importante, se vió constreñida por una falta total de política aeronáutica que facilitara las comunicaciones por vía aérea.

También influyó el concepto de la defensa de nuestra "soberanía" aérea, el hecho que la aviación civil estuviera en la órbita del Ministerio de Defensa y bajo las autoridades militares de la Fuerza Aérea. Ahora bien: si uno analiza con detenimiento los diversos tratados bilaterales que se han firmado últimamente, y mas recientemente, el tratado que se suscribió nuestro país con la Unión Europea pero no ratificado hasta la fecha por el parlamento, la política aeronáutica está tomando otro rumbo, quizás mas lógico y ajustado a las realidades de un país de tres millones de habitantes, con un mercado poco atractivo para la actividad aerocomercial. Y en ese marco se inscribe la nueva redacción del artículo 113 del Código Civil: "Sustitúyese el artículo 113 del Código Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay, aprobado por el decreto-ley N° 14.305, de 29 de noviembre de 1974, por el siguiente: "Artículo 113. (Servicios aéreos internos).-

Los servicios aéreos internos serán realizados exclusivamente por empresas nacionales. La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar servicios aéreos internos por empresas extranjeras siempre que los mismos derechos sean otorgados en régimen de reciprocidad. A menos que el Estado los explote directamente, los servicios aéreos internos de transporte regular de pasajeros, correo y carga serán realizados por concesionarios y los no regulares mediante autorización".

La palabra "exclusivamente" no refleja el concepto pretendido por el legislador en el artículo modificado, y hubiera sido mejor que se obviara. Pero, fundamentalmente, este artículo permite tener mas herramientas para construir una política aérea nacional e internacional mas coherente, al no restringir la negociación en los acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Estados por normas que carecen de vigencia en la práctica, y que lejos de proteger, terminan minando toda posibilidad de desarrollo aerocomercial de un país.

#### **\*\*Detienen en Canarias a un piloto sospechoso de tráfico de 25 kilos de cocaína**

La Policía española ha detenido a un piloto uruguayo que efectuó un amerizaje de emergencia en una playa del sur de Gran Canaria donde posteriormente se halló una bolsa con 25 kilos de cocaína.

El piloto, identificado como Gregorio V.C., de 54 años, fue detenido después de que se presentara en la Playa del Águila, donde amerizó, con varias garrafas de combustible para tratar de trasladar su hidroavión hasta un aeroclub cercano donde en un principio pretendía aterrizar, indicaron fuentes policiales a Efe, que señalaron que procedía del continente africano.

Precisamente, la falta de combustible fue lo que obligó al piloto a efectuar el amerizaje en la citada playa, dijeron las fuentes. El amerizaje se produjo después de que una patrulla de la Policía advirtiera que el aparato iba sin luces y obligara al piloto a aterrizar en el mar.

El piloto, que efectuó la maniobra sin problemas, fue conducido a la Comisaría donde se comprobó su identidad, se le solicitó su permiso de vuelo y pasaporte, y se le dejó marchar por tener todo en regla, si bien, posteriormente, al hallarse la droga, se inició su búsqueda.

El detenido prestó declaración en la Comisaría de Maspalomas, manifestaron las fuentes, que añadieron que un helicóptero de la Policía también rastrea la zona por si hubiera más droga.

Fuente: observa.com.uy

## **\*Noticias aeronáuticas del mundo.**

### **\*\*A330 MRTT de reabastecimiento en vuelo de EADS**

Salió del hangar de conversión de las instalaciones de EADS CASA en Getafe el primer avión A330 MRTT perteneciente a una nueva generación de aviones de reabastecimiento en vuelo. Este avión es el primero de los cinco que se entregarán a la Fuerza Aérea australiana. ADG

### **\*\*Los F-16 de la FA Chile ya entraron en operación.**

La flota completa de 28 cazabombarderos F-16 que Chile adquirió a Holanda y Estados Unidos ya están operando normal. 10 F-16 son nuevos y fueron comprados a Estados Unidos en 2002, por un monto de \$us 600 millones y 18 son de segunda mano y fueron compradas a Holanda en diciembre de 2005, por un valor de \$us 185 millones. Los aviones están operando en las bases en las ciudades de Antofagasta e Iquique, en el norte del país. Chile inició hace cuatro años un proceso de modernización de su Fuerza Aérea, que debe culminar en 2015 con el reemplazo de toda su actual flota compuesta por unos 50 aviones, principalmente versiones del Mirage.

### **\*\*Instalan un radar en Morón**

La ministra de Defensa de Argentina, informó que para principios de julio finalizará la instalación del radar cedido por el Ejército del Aire de España. Fue dado en calidad de préstamo por el gobierno español a la Argentina y funcionará desde el aeropuerto de Morón. Se trata de un radar primario de última generación que se encuentra ya en la estación aérea y que servirá para el control del tráfico aéreo. Además está en proceso de instalación un radar secundario que para la misma fecha estará en funcionamiento. Con la incorporación de los dos radares se duplicará el sistema de control aéreo en la Argentina, debido a que los aparatos se sumarán a los instalados en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

### **\*\*Le Bourget, Un avión no tripulado que recuerda la capa de Batman**

El Neuron, recuerda a la capa de Batman. Es un avión no tripulado con forma de manta, sinuoso, de color negro, del negro más negro que pueda imaginarse. Y sin cabina, no hay pilotos. Una máquina para la guerra de doce metros de envergadura. Lo que hay aquí expuesto es sólo una maqueta. El Neuron es el futuro avión de combate no tripulado europeo. Tecnología de punta. Su primer vuelo está previsto para 2011.

### **El US Joint Cargo Aircraft será Spartan**

El US Army y la US Air Force (USAF) han seleccionado en conjunto al C-27J Spartan como avión de transporte táctico, construido por un equipo liderado por L-3 Communications, para el programa Joint Cargo Aircraft (JCA), se destinaron US\$ 2mil millones. L-3 Communications, con sus subcontratistas Alenia Aeronautica (Finmeccanica Company) y Boeing, ganaron el concurso a sus principales competidores el equipo de Raytheon y EADS CASA North America que ofertaron el C-295.

### **\*\*Un tractor de arrastre choca contra AA en Miami**

*PeriodistaDigital/agencias*

Un tractor de arrastre chocó contra un avión de Aerolíneas Argentinas en el aeropuerto de Miami sin que el incidente causara heridos aunque sí impidió la salida de la aeronave hacia Buenos Aires, según informó la compañía.

La colisión se produjo cuando el tractor embistió el motor del avión Boeing 747/400 de Aerolíneas que se encontraba en una de las plataformas del aeropuerto con 303 pasajeros a bordo.

El choque causó daños en la cobertura exterior de uno de los cuatro motores de la aeronave, según precisó en un comunicado Aerolíneas Argentinas, integrante del grupo español Marsans.

"El incidente se produjo cuando las condiciones meteorológicas sobre el aeropuerto de La Florida eran sumamente desfavorables", señaló la compañía. Debido al retraso en la salida del vuelo, la compañía dispuso el traslado de los pasajeros a hoteles en inmediaciones del aeropuerto y la reubicación de parte de los viajeros en vuelos de otras empresas hasta tanto el avión chocado pueda volver a operar. Fecha de Publicación: 06/07/2007

### **\*\*Embraer aumenta su cartera de pedidos**

*ADG/agencias*

Embraer atraviesa por buenos momentos después de haber anunciado que en el último trimestre del pasado año obtuvo pedidos por valor de 14.800 millones de dólares.

Buenos tiempos para Embraer que sumó en el cuarto trimestre de 2006 una cartera de casi 15.000 millones de dólares y que hasta el mes de marzo hizo entrega de 25 jets.

La cartera de pedidos en el sector comercial de Embraer se compone de 454 pedidos firmes, por un valor de 15.000 millones de dólares, y 690 opciones de compra, de aerolíneas clientes de decenas de países de todo el mundo.

Durante 2007 la empresa proyecta entregar de 165 a 170 aviones durante todo el año, 40% de ellos en los primeros seis meses.

A estas cifras hay que unir el acuerdo suscrito con la aerolínea Lufthansa por el que el constructor brasileño suministrará 30 aviones Embraer 190, más una opción de compra por otros 50 aparatos.

Un responsable de Embraer dijo que el contrato con Lufthansa AG se completará en algunas semanas y que las primeras entregas están previstas para el 2009.

## **\*Curiosidades- El Origen de las Cosas**

*Jacuzzi*

La empresa Jacuzzi fue fundada al inicio del siglo XX por 7 hermanos, inmigrantes italianos que se instalaron en los Estados Unidos. La empresa funcionaba muy bien fabricando helices de aviones y bombas para irrigación para la agricultura. En 1956, una persona de la familia necesitaba un tratamiento de hidroterapia. Entonces los ingenieros de la empresa adaptaron una bombas de agua para ser usadas en una bañera. Entonces Roy Jacuzzi pensó que sería un buen negocio y comenzó a colocar en el mercado bañeras con hidromasaje en el año 1968.

## **\*Computación**

APRENDAMOS A USAR EL CORREO ELECTRONICO

ATENCION !!! DE UNA VEZ POR TODAS VEAMOS SI LO RESOLVEMOS ENTRE TODOS : NO NOS ENGANCHEMOS MAS CON LOS MENSAJES EN CADENA QUE NO SON CIERTOS, JUEGAN CON NUESTRA SENSIBILIDAD, UTILIZANDO LA MENTIRA, Y NO



HACEN MAS QUE PERJUDICAR A NUESTROS EQUIPOS DE COMPUTACION

### **USO ADECUADO DEL CORREO ELECTRÓNICO**

Este mensaje tiene unos cuantos consejos acerca del uso del correo electrónico. Es en beneficio suyo y de todos los demás. Por favor tómese unos minutos para leerlo. Es muy importante.

1) ¿Qué son los SPAM?

SPAM son los mensajes publicitarios. Por definición son mensajes y ventanas NO SOLICITADOS.

2) ¿Cómo saben su dirección?

Lo más habitual es que la tomen de mensajes que se envían masivamente, como los chistes, los que a su vez se re-envían a TODA LA LISTA DE DIRECCIONES DE E-MAILS. Después esas direcciones se venden e intercambian entre hackers.

3) ¿Cómo hacer para evitarlo?

A) Cada vez que mande un e-mail a más de un destinatario, por favor use 'CCO' es decir, Con Copia Oculta. El CCO hace que las direcciones de los destinatarios NO FIGUREN en el mensaje. POR FAVOR usen CCO. En ingles figura como BCC y en cualquier otro idioma, siempre buscarlo como copia escondida, y siempre esta en el tercer renglon.

B) Cuando haga un REENVÍO de un mensaje, tómese 2 segundos para BORRAR las direcciones del e-mail que Vd. ha recibido.

4) ¿Que son esos e-mails de "salve a una pobre niña" con cáncer?

Todos, ABSOLUTAMENTE TODOS esos e-mails que piden que haga un re-envío SON FALSOS. Borre esos mails y tírelos a la papelera.

Además, algunos van acompañados de virus.

NINGUNA EMPRESA SERIA (MICROSOFT, etc) NUNCA, REPITO NUNCA dona dinero por re-enviar este tipo de mensajes.

5) ¿Y los virus?

No mande ni abra archivos .exe, ni .dat, ni adjuntos dudosos, ni vaya a un link que mencione en el mail, a menos que sepa que viene de alguien de confianza. Ese es el típico lugar en donde van los virus. No basta con pasar un antivirus, los antivirus SIEMPRE están atrasados. Y en una "campaña" de e-mails en un día llegan millones y los Anti-virus apenas van a detectarlo una semana más tarde.

6) ¿Y las cuentas "REMOVE" / "QUITAR"?

!!! SON FALSOS TAMBIÉN !!! Es decir, cuando mandan un SPAM (correo no solicitado) y le piden que si no quiere recibirlos, les conteste, es solo para comprobar las direcciones de e-mails verdaderas. Al responder, automáticamente les está diciendo que su dirección es válida y no solo le seguirán mandando correos, sino que venderán su dirección masivamente a otros spammers.

JAMÁS responda. JAMÁS !.

7) ¿Que más puedo hacer?

JAMÁS le compre nada al que le mande spam.

8) Por favor comparta este mensaje con otras personas, recuerde re-enviarlo con CCO (copia oculta) y borre la dirección de la persona que se lo mandó a usted, que siempre queda grabada en el separador de re-envíos.

Estimados amigos: Ahora hablaremos de "El cuento de las cadenas".

No hay ninguna niña muriéndose de cáncer llamada Amy Bruce y, si la hubiera mucho menos la Fundación "Pide Un Deseo" (Make-a-Wish) va a donar nada a nadie. Este tipo de mails es fácilmente corroborable entrando al website de la Fundación y buscando el convenio: si fuese cierto, créanme que estaría en el site con todos los datos de Amy.

Entre en: [http://www.wish.org/home/frame\\_chainletters.htm](http://www.wish.org/home/frame_chainletters.htm)

Se habla de ese caso específicamente. No vuelvan a caer en esto y ayudemos a que Internet y nuestro buzón sean lugares más limpios donde trabajar. Las cadenas son instrumentos que utilizan los webmasters de sitios pornográficos, compañías que venden cualquier cosa, casinos en línea, empresas que negocian vendiendo listas de correo y otras molestas empresas que utilizan el spam para vivir.

Ejemplos de cadenas mas usuales en correo electrónico:

1. Ayudar a un niño enfermo.

2. Que Ericsson / Nokia / Motorola están regalando celulares.

3. Nuevo virus: no lo abra!!!! (Se llaman falsas alarmas ó Hoaxes).

4. Que el Sr. Bill Gates va a regalar US \$ 5,000.00 y un viaje a Disneyworld. Totalmente falso.

5. Del tipo que amaneció en la tina sin un riñón.

6. Gasolineras que explotan por los celulares.

7. Agujas infectadas de HIV en los cines y en los teléfonos públicos.

8. Sulfato de sodio en su shampoo.

9. Asalto en el área de estacionamiento de los shopping centers.

10. Esto le traerá más suerte cuanto más rápido y a más personas se lo envíe. Envíeselo a muchas personas .

Los Hackers acceden a través del e-mail a nuestros ordenadores con

programas como Netbus ó BackOrifice, pudiendo controlar nuestra PC y hacer estragos; y luego nosotros, sin saberlo, se los re-enviamos a nuestros amigos.

Existen tres maneras de detener esto:

1. No re-envíen cadenas. Es la mejor manera de querer a sus amigos.

2. Si no lo creen, al menos re-envíen las cadenas con las direcciones en el campo CCO (BCC en ingles) (copia oculta) y no en el campo "TO" (Para:).

3. Al colocar las direcciones en el campo "CCO", quienes reciben la cadena no podrán ver las direcciones de las demás personas a las que también se les ha enviado (por ejemplo, este mail lo envié con sus direcciones en "CCO"): Vean que no aparecen otras direcciones.

4. Cuando deseen reenviar algo, borren en el nuevo mail la dirección de quien se los remitió y de otros posibles remitentes anteriores, es decir, no dejen registrada ninguna dirección de correo electrónico en sus correos.

Al menos no vamos a estar dando las direcciones de nuestros familiares y amigos tan fácilmente.

Este mensaje está siendo distribuido por toda la red y se seguirá propagando en beneficio de todos.

NO OLVIDE: ENVIE SUS MENSAJES CON LAS DIRECCIONES OCULTAS (CCO)

## \*Antártida.

### \*\* Estudio para emplear agua dulce de témpanos.

Nikolai Osokin, Instituto Geográfico de la Academia de Ciencia de Rusia

Hoy el consumo de agua dulce a escala mundial se sitúa en torno al 0,01% de la cantidad planetaria. Surge esta pregunta: ¿dónde se encuentra la parte restante? Precisamente un 70% de esta parte está conservado en los hielos antárticos. Este gran reservorio natural de agua dulce y más limpia del planeta se repone anualmente por 2500 m<sup>3</sup> de hielo. Puesto que cada año el continente entrega unos 2.000 m<sup>3</sup> de agua dulce en forma de hielo, es un ideal y autorrepostable depósito de agua dulce.

El uso de icebergs para obtener agua dulce adquiere importancia especial, dado el empeoramiento, en las últimas décadas, de la situación ecológica de ríos, lagos y depósitos de agua. Esto causa una fuerte influencia antropogénica en agua natural, lo que inevitablemente desemboca en la reducción de la cantidad de agua y en el empeoramiento de sus características.

Actualmente, a nivel de ideas y proyectos no realizados, existen dos principales métodos de obtener agua dulce de los icebergs. El primero es transportar pequeños icebergs (hasta 0,1 km<sup>3</sup>) por fuertes remolcadores. Naturalmente tendrán que ir cubiertos por una película protectora especial, pues de lo contrario simplemente van a derretirse. El segundo método prevé arañar estos icebergs in situ, para después transportar este hielo en buques tanques.

La idea de utilizar el hielo de iceberg para obtener agua dulce no es un invento reciente. Todavía en 1773, la tripulación del famoso capitán James Cook obtuvo unas 15 toneladas de agua de icebergs antárticos para su navío The Resolution. A partir de allí parece que no ha cambiado nada. El agua obtenida de icebergs se vende como una bebida exótica. En este contexto valga la pena recordar que el consumo de agua dulce en el siglo XX creció 7 veces, siendo imposible detener este proceso. De marchar todo así, el consumo de agua de icebergs antárticos será rentable.

## Club FUERZA AEREA

Estimado Consocio: Nuestra Institución, está en búsqueda de una persona con la preparación que se detalla a continuación para la Sección Contable:

- Administrativo/a Contable con conocimientos de Memory Conty, experiencia comprobada y buena disposición. Amplios conocimientos contables, muy buen manejo de facturación, deudores, conciliaciones bancarias, asientos contables, sueldos, trámites, etc.

La idea de ésta Comisión Directiva es encontrar dentro del entorno familiar de nuestros Socios, alguien que reúna el perfil antes mencionado. Los interesados deben traer curriculum vitae a la Secretaría del Club de lunes a viernes de 0900 a 17.00 horas.

LA COMISION DIRECTIVA

## \*Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

### \*\* Viaje a NY

Una Gallega toma el avión a Nueva York con un pasaje en clase económica. Cuando llega al avión busca su asiento y de repente se encuentra con los asientos de primera clase. Viendo que parece que estos son mucho más grandes y confortables, decide sentarse en el primer asiento vacío que ve. La azafata revisa su boleto y le dice a la chica que su asiento es de clase económica. La Gallega responde: - Soy joven, gallega y bonita, y voy a sentarme aquí hasta llegar a Nueva York.

Frustrada, la azafata va a la cabina y le informa al Capitán del problema con la pasajera. El Capitán envía al copiloto a hablar con la gallega y le confirma que su asiento es de clase económica.

La Chica responde: - Soy joven, Gallega y bonita, y voy a sentarme aquí hasta llegar a Nueva York.

El Copiloto no quiere causar problemas por lo que se retira a la cabina para comentarle el problema al Capitán.

El Capitán le dice que su novia es galaica y que él puede hacerse cargo del problema ya que está acostumbrado a manejar esas situaciones. Así que va a ver a la muchacha, y le susurra algo al oído... Ella inmediatamente se levanta y dice: - Muchísimas gracias - ... saluda al Capitán y se va a sentar a su asiento de clase económica. El Copiloto y la azafata, quienes estaban observando incrédulos la escena, corrieron a preguntarle al Capitán qué le había dicho a la gallega para convencerla.

A lo que el Capitán responde: - Le dije que los asientos de 1ª clase no van a Nueva York!!!!

### ULTIMO RECURSO

- ¡International 315 a torre de control!, ¡Torre de control! ¡Tengo fuego en los motores 1 y 2! ¡No hay presión de aceite en el 3! ¡Tengo trabada la palanca de mando y nos estamos despresurizando por una grieta en el fuselaje! ¡Contesten, por favor! ¿Qué hago?

- ¡Torre de control a International 315! Repita conmigo: "Padre nuestro, que estás en los cielos..."

### SALVESE QUIEN PUEDA

"Señores pasajeros, les habla el capitán. Si observan hacia su derecha, verán que el motor de ese lado está en llamas. Si miran hacia la izquierda verán que hemos perdido parte del ala de ese lado. Si miran hacia abajo verán que estamos sobrevolando el mar, infestado de tiburones. La manchita amarilla que ven en el mar es una balsa salvavidas. Las tres manchas azules que tal vez puedan ver en la mancha amarilla somos la azafata, el copiloto y yo... Esto es una grabación... esto es una grabación..."

### PILOTO AUTOMATICO

- Señores pasajeros, les habla el capitán: a partir de este momento, el control del avión pasará al piloto automático, con toda la seguridad que brinda la tecnología de última generación...

- Señores pasajeros, les habla el piloto automático: he sido conectado y, a partir de este momento, nada puede fallar... itocl... fallar... itocl... fallar...

## \*Direcciones interesantes de la Web.

<http://www.sonnyradio.com/F15.wmv> Mid air collision

<http://www.sat-gps-locate.com> PONÉS EL NUMERO DE TELEFONO Y RASTREA CON GPS DONDE ESTA

[http://www.dailymotion.com/video/x1ok1e\\_jetman2007](http://www.dailymotion.com/video/x1ok1e_jetman2007) Espectacular!!!!!!

[http://es.wikipedia.org/wiki/Faro\\_A%C3%A9reo\\_de\\_Rinc%C3%B3n\\_del\\_Bonete](http://es.wikipedia.org/wiki/Faro_A%C3%A9reo_de_Rinc%C3%B3n_del_Bonete) Sobre un Faro Aéreo en Rincón del Bonete

<http://www.youtube.com/watch?v=WcR7U2tuNoY> Impresionante

<http://www.youtube.com/watch?v=DOoggsbxfJo&mode=related&search=> F-14

<http://www.pilotoviejo.com/memoriaspv12.htm> sobre el F-51 FA252

\*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](mailto:grp346@adinet.com.uy) y en asunto "desuscribir diario"