



OFICINAS GENERALES: Avenida de Parayas, 38. 39011, Santander. **TELÉFONO:** 942 35 40 00. Fax: 942 34 18 06 - 942 34 10 07. **PUBLICIDAD Y SUSCRIPCIONES:** C/Calvo Sotelo, 6 Esc. A, 1º Dcha. 39002, Santander. **TELÉFONO:** 942 22 12 11. Fax: 942 21 26 34. Apartado de Correos, 28. 39080, Santander. Franqueo Concertado: 39-5. **DELEGACIÓN DE TORRELAVEGA:** C/Hermilio Alcalde del Río, 12. 39300 TORRELAVEGA. Teléfono: 942 88 23 20. Fax: 942 80 08 76. © **EDITORIAL CANTABRIA S. A.** Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, distribución y comunicación pública, total o parcial de los contenidos de esta publicación, en cualquier forma o modalidad, incluida, expresamente, la mera reproducción y/o puesta a disposición de los mismos como resúmenes o revistas de prensa con fines comerciales, sin previa, expresa y escrita autorización de EDITORIAL CANTABRIA, S. A. **EDITA:** Editorial Cantabria, S. A. **DEPÓSITO LEGAL:** SA 2-1958. **CONTROL DE DIFUSIÓN:** OJD.

EL PATRÓN

Las policías locales de Cantabria celebran San Miguel y estuvimos en todos los actos



UNA DE FERIA

Todas las imágenes de la feria de Puentenansa con 2.000 cabezas de ganado



MANUEL ALCÁNTARA

HUECAS LAS FILAS



Nada me ha enseñado más sobre la naturaleza humana que visitar el vestuario del vencido, después de un combate importante. ¿Dónde estaban sus amigos, que le palmeaban las anchas espaldas y le llamaban campeón antes de poner en juego el título? Aunque supieran que todo título y toda victoria es un juego que en buena parte, que es la peor, dominan los tahúres ¿Por qué se llevan tan mal los perdedores? Quizá porque no es más fácil repartir equitativamente los males gananciales, pero debieran ser más coherentes y menos crueles. José María Aznar le echó una bronca, por cierto en saco roto, a Mariano Rajoy. Todos llevan mal la derrota, salvo los que antes se han llevado todo lo que podían y un poco más.

Sólo los que se proclaman antisistema no están descontentos, pero los sistemáticos insisten y se enrocan en sus posturas, aunque sean muy incómodos. No hay nada como un fracaso para hacer una criba de hinchas. Los partidarios huyen de sus partidos para refugiarse en otros, guarnecidos por algún pacto donde puedan haber hasta las próximas elecciones. Surgen propuestas nuevas y los eventuales líderes se disponen a escucharlas. El objetivo común es ahora cargarse el bipartidismo, que no siempre ha sido una serpiente aunque haya reptado por la selva nacional. Las lenguas bífidas van a seguir hablando por lo menos hasta que se cure de su lesión Messi y se reponga de su relativo planchazo Artur Mas.

La pugna por el liderazgo en la crisis siria, que terminará por afectarnos, se ha diluido de momento. «Lo pequeño mío es grande», decían los latinos, y lo que más nos importa es nuestro pequeño país, empeñado en ser más chico todavía si España se queda sin Cataluña y, sobre todo, si Cataluña se queda sin España. La solución para vivir juntos puede ser irnos todos a Marte, donde la NASA ha hallado nuevas pruebas de que hay agua. Por lo menos, si no hay fuentes, quedan charcos. Como después de las elecciones comarcales.



El Fulmar, un avión no tripulado empleado en la regulación y el control del tráfico. :: A. FERRERAS

alturas son mucho más bajas, lo que permite que el Fulmar pueda ser empleado en la vigilancia de carreteras o, en caso de siniestro o un corte de la vía, «para poder ver en directo las posibilidades y alternativas» a la situación, explica De Santos.

El UAS puede llevar en su panza diferentes tipos de sensores, desde cámaras electroópticas de día o de visión nocturna, incluso sistemas mixtos, hasta cinemómetros o radares de control de velocidad, o «un sistema de megafonía que permita acercarse al lugar de un accidente y desde el centro de control dar instrucciones sobre cómo proceder hasta la llegada del personal de emergencia», destaca Raúl de Santos. Además, y debido al bajo nivel de ruido que produce el propulsor, el avión podría emplearse también para fiscalizar las emisiones sonoras de un vehículo determinado.

Otra de las aplicaciones de este 'drone' es el seguimiento de un transporte peligroso a lo largo de un tramo. «El vehículo queda fijado como objetivo y el Fulmar realiza de manera totalmente automática su seguimiento», explica el experto.

Los sistemas UAS ofrecen a los responsables del tráfico la misma versatilidad que la que se puede tener con un helicóptero —exceptuando la evacuación de víctimas— «pero con una economía muchísimo mayor, dado que el coste de la hora de vuelo es cien veces menor que la un helicóptero».

Este modelo de UAS se puede también equipar para vigilancia de recintos, mantenimiento y supervisión de líneas de alta tensión o trazados ferroviarios, control de fronteras y costas, vigilancia de incendios forestales, etc... «Al final se trata de un sensor que estás poniendo en el aire para vigilar o recibir señales», añade De Santos.

i **Vea el vídeo del 'dron' en la web www.eldiariomontanes.es**

Los otros pájaros de tráfico



J. LUIS ÁLVAREZ
Una empresa española lanza un 'dron' capaz de regular y vigilar desde el aire la circulación de una forma barata y eficaz

A los helicópteros de la Dirección General de Tráfico les ha salido un eficaz competidor, más barato, más operativo y con un mantenimiento más económico y sencillo. Se trata de los Sistema Aéreos no Tripulado (UAS, por sus siglas en inglés),

más conocidos como 'drones'. Unas pequeñas aeronaves teledirigidas que cada vez tienen más aplicaciones en la vida civil. En sus orígenes, durante la Segunda Guerra Mundial, eran empleados en entrenamientos militares como blanco de la artillería. Con la llegada de las nuevas tecnologías han ido aumentando su abanico de usos.

Una de sus últimas misiones es la regulación y la vigilancia del tráfico. «Es un sistema que se puede desplegar desde cualquier sitio», explica Raúl de Santos, responsable de proyectos del Sistema Fulmar. El avión —de tres metros de envergadura y uno de longitud— se lanza desde una catapulta desmontable de cerca de cinco metros de largo. Un piloto lo controla desde una estación en tierra que, además

de los parámetros de vuelo, recibe imágenes en directo. El UAS, una vez terminada la misión, se recoge con una red portátil montada en dos mástiles, «lo que evita que haga falta tener una pista o un aeropuerto para despegar o aterrizar». «En menos de 30 minutos está listo para ser lanzado», agrega.

Este 'dron', desarrollado por Thales España y fabricado en fibra de vidrio y con un peso de 20 kilos, está propulsado por un motor de combustible pesado (diésel, JP8 o JP5, estos dos últimos derivados del queroseno) que le concede una autonomía de vuelo de unas ocho horas, con un radio alcance de hasta 80 kilómetros y una velocidad de crucero de 100 km/h. Su techo de vuelo es de unos 4.000 metros, pero para el control de tráfico las

DON CELES OLMO



Curso de iniciación a la costura y reciclaje

precio Oferplan	antes	descuento
16€	35€	54%

oferplan.eldiariomontanes.es