



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 63 CORRESPONDIENTE AL 1º MARZO DE 2007

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail: Grp346@adinet.com.uy

***Cartas de los Lectores**

***MVD 01.03.07.

Como es de conocimiento, el suscrito se encuentra restableciéndose de una importante operación que lo mantuvo internado en Sanatorio y HMC, 45 días. Con tal motivo por la presente quiero agradecer desde lo más profundo de mi corazón las innumerables muestras de preocupación y de que logre mejorar, por los integrantes del Simbólico, personal de la FA y amigos personales. Así mismo quiero destacar el apoyo recibido de los SOM. Ricardo Díaz y Juan Misol que en forma espontánea compartieron los avatares de la enfermedad, compartiendo con mis familiares la pesada carga de cuidarme y acompañarme en mis etapas de CTI, por espacio de un mes y de sala en Impasa y HMC. A perjuicio de sus propias actividades y estados de salud, fueron fundamentales para mi restablecimiento. Tengo con ellos una deuda que nunca podré pagar. Reflejaron en todo momento la amistad que lleva hasta el sacrificio, que el clima que se vive en la cabina de pilotos produce en cada misión de Transporte. Amigos nuevamente Muchas Gracias. Cnel. Av. Atilio Bonelli

***Estimado:

Desde la ciudad eterna le envié este afectuoso saludo. El recibir sus noticias hace que uno siempre se sienta ligado a nuestra querida Fuerza Aérea. Cuando uno está lejos es que valora realmente las pequeñas grandes cosas del diario vivir que lo llenan y maduran sin que uno se de cuenta. Su diario es una de ellas. Además, estoy deseando que llegue. Continúe y no afloje con la pesada labor de confeccionar este maravilloso vínculo de unión entre los que vivimos de la aeronáutica y la llevamos muy adentro. Recuerde que a los aviadores nos gusta volar, no escribir.

Como siempre a las órdenes. Un abrazo Cnel Quirós

***Estimado

Es para mí un gusto volver a comunicarme con Usted. Tal pueda recordarme ya que desde mediados de los '80 compartimos en muchas oportunidades las funciones de tripulantes de los FH-227 y F-27. Yo soy el Teniente Walter Boedo, aquel que lo llamaba desde Operaciones del Grupo 4 para ofrecerle algunos vuelos. Además, recuerdo haber compartido con Usted una misión a la Antártida en 1988 (si la memoria no me falla). Las imágenes que mas me han quedado de ese momento son: un decolaje que realizamos juntos en el 572 desde la Base Antártica en donde el tiempo en alcanzar la velocidad de rotación fue eterno y no así el final de la pista, que se nos venía rápidamente; y un cruce en donde después de 3 horas y media de vuelo desde la Antártida, el continente estaba "perdido", ya que no recibíamos señales del ADF y tampoco lográbamos captar alguna imagen con el radar. No creo que actualmente los tripulantes del Hércules tengan esas "emociones" (o sufrimientos) que supimos conocer quienes pasamos por el Grupo 4. Agradezco el envío del Boletín, el que me ha permitido mantenerme en contacto con la FAU, además de la actividad de tenis que hago en el Club en donde me encuentro con varios camaradas de armas. El último artículo del Cap. Álvaro Sosa, es impresionante. Es como ver una película de Hollywood, pero que el protagonista es un compañero de nosotros. Me gustaría contar con la dirección de e-mail de él para establecer contacto y aunque sea a la distancia, enviarle un aliento. Ahora sí, viendo estas situaciones, vuelvo a preferir las odiseas que pasamos en los Fokker y Fairchild en la Antártida, al barro y humedad que sufre a diario.

Le presento dos sugerencias:

1.- Veo que el Grupo Simbólico de Transporte ha logrado un importante banco de direcciones de e-mail. Sería tal vez muy bueno que se publicara una lista de todas esas direcciones y a quienes corresponde, ya que de esa forma se podría lograr incrementar la comunicación entre antiguos colegas y amigos, y de todos quienes participan o reciben noticias del Grupo Simbólico de Transporte y también de las dependencias de la FAU.

2.- Recuerdo que Usted ha integrado la comisión investigadora de los OVNI's, ¿se podrían publicar algunas de esas investigaciones y sus resultados?. No digo publicar "el Libro Azul" de Uruguay, pero sería un excelente condimento para el contenido de la actual publicación.

Le agradezco por todos los esfuerzos que realiza en el armado de la publicación y aprovecho a enviarle un gran saludo.

Tte. 1ro. (Av.) Walter Boedo

**Estimados todos, dondequiera que estén, les deseo mucha felicidad, salud y éxitos. Luego les adjunto un pequeño relato que lo único que pretende es hacerme sentir mas cerca de ustedes, y de paso que les pueda entretener por algún momento. Abrazos, cariños y afectos.

Cap ALVARO SOSA

****DEL BARRIO, ALGO MAS...**

Hace ya dos meses que he llegado al Congo y mentiría si les dijera que conozco algo más allá de mis narices de este vasto país-continente. Salvo por algunas incursiones (excursiones), visitas bah! a la ciudad mas cercana, no he visto otros paisajes que los de estas montañas que nos contienen de toda polución cultural. Mucha gente me ha transmitido su preocupación porque han visto algunas noticias del Congo presentadas por cronistas de "guerra" sobre la situación violenta y descontrolada.....acá no viene un periodista ni nada que se le parezca, estamos a más de 2000 kms de la capital. Es como si se pretendiera pensar que las cosas que pasan en Río de Janeiro a diario pueden afectar en Montevideo.

Nada que ver un lugar con otro, Congo es un país casi tan grande como Brasil. Si yo dijera que conozco el Congo, mentiría, conozco este paraje del Congo que se llama Kavumu y parte de la ciudad mas cercana que se llama Bukavu....pero del resto del Congo no tengo ni idea. Sin embargo he visto cosas muy interesantes que muestran realidades muy diferentes a la cotidianeidad a la que nos tiene acostumbrados el modelo de la "sociedad occidental y cristiana", pese a que aquí -en contraposición con el África oriental- la mayoría son cristianos y por supuesto todos están al oeste del eje diametral demarcado por aquella curiosa "guerra fría".

Acá la gente duerme debajo de árboles, cuando llueve se cobijan con las grandes hojas de las palmas de los bananos, las mujeres cargan cientos de kilos y caminan decenas de kilómetros por jornada. Muchas veces se mastica algo de comida -cuando la hay- sólo una vez al día. La estrategia personal varía y muchas veces se me ocurre que no existe como tal, pero la táctica es tratar de sobrevivir, no hay muchas más ambiciones.....así y todo, sonrío. Esa sonrisa es la que encuentro ausente en nuestros preocupados rostros de los países del primer mundo y de aquellos otros países, que como el mío, han crecido al influjo de los destellos de las sociedades más "desarrolladas" y cuyas estelas pretendemos perseguir con una avidez que casi siempre termina en desazón. Por eso las muecas de desasosiego, las miradas perdidas de los ríos humanos que inundan las urbes con su pujante movimiento de ansiedad consumista, de expectativas sobredimensionadas, de necesidades secundarias y a veces hasta innecesarias...lo más parecido a eso acá es la desnivelada Bukavu. Allí el carácter urbanístico empuja a sus habitantes y visitantes a vestir ropas de reconocidas marcas europeas y abusar de la tecnología celular con sus múltiples usos (tantos que al fin ya ni se comprende muy bien como hacer una simple llamada, como las famosas navajas suizas donde uno nunca encuentra la pequeña hoja que sirve para cortar).

Los caballeros con sus trajes domingueros (por su apariencia no por el día de uso) y las damas con sus multicolores vestidos ajustados que comienzan con una pañoleta a modo de torniquete al tono con la pieza principal, la cual luce aparatosos escotes y muy entallados diseños coloridos, llamativos y chillones. Las correntadas de niños y adolescentes portando su aire estudiantil con uniformes católicos y libros o cuadernos paseantes, de esos que acostumbran a viajar bajo los brazos de la muchachada. Hasta aquí la vista parcial de los más sofisticados personajes de la ciudad hasta la altura de 20 centímetros del suelo. A partir de allí, de esa mínima altura, se dejan de distinguir las diferencias sociales con el resto de los ambulantes bukanenses o bukaveños -según la pobre traducción al español de una palabra que no existe, porque en realidad en el idioma local ellos no se identifican con la villa sino con la región, o sea son "kivussiens", referidos a su marco geográfico determinante, el impresionante Lago Kivi. Es a esa altura como decía, que los de peor condición, los que no lucen ropas dignas, los que no acceden a los reflejos "ejemplarizantes" de la modernidad, los que no conocen el peso de un libro ya sea en gramos o en sustancia intelectual, los que no aspiran a tomar conciencia de "ciudadanos", todos ellos -llegado ese nivel de altura- se igualan. A veinte centímetros del suelo son todos alcanzados por la inundación del barro y ya cualquier parafernalia pierde su brillantez para opacarse por la mezcla de la arcilla y el agua de la lluvia. Yo diría básicamente que conozco dos Bukavu. Uno en el que la diversidad es manifiesta y que se extiende desde el cenit hasta los implacables salpicones del barro. De allí para abajo...una inmundada unificación que sentencia con justicia la igualdad más absoluta, siendo implacable tanto con los naturales pies descalzos como con la industrializada calzatura de origen italiano. Pero el justiciero barro de Bukavu no perdona aunque no bajemos nunca la mirada. El está allí para recordarnos en cada paso lo difícil que resulta caminar y afirmarse aunque nos deslumbren las imágenes de las alturas. En la base de cada una de nuestras plantas está la vulnerabilidad. Cuenta la historia que un muzungu (como se le denomina al hombre blanco en la lengua Swahili - la más extendida en toda el África Central- y que significa literalmente "del color de un espectro"), de los primeros colonos en llegar, preguntó como se llamaba esta villa a orillas del lago a un pastor local. El extranjero fue malinterpretado por el lugareño. El chico que cuidaba el ganado entendió la entonación interrogativa pero le respondió aludiendo al nombre del animal que estaba cuidando. En perfecta pronunciación Mashi (dialecto local) contestó "NKAVU", que significa vaca. El blanco visitante asumió la palabra como el nombre del lugar y de esa confusión extrae su nombre esta ciudad de la cual; les he relatado... Sin embargo el uso popular degeneró en "BU-NKAVU" para convertirse luego en Bukavu. Lo más interesante de todo esto es el BU asociado al vocablo original, que significa... barro. O sea que la interpretación del nombre original sería algo así como "VACA EN EL BARRO". Como no hacerme un tiempo para hablar entonces de lo que desde el origen del nombre de este lugar está presente como componente fundamental de su identidad. Como no detenerme a interpretar el justiciero valor del barro para esta sociedad. Si no lo hiciera, estaría desperdiciando la hermosa oportunidad de haber dedicado casi dos meses de mi vida a ignorar esta porción de la inmensidad congoleña que estoy experimentando. Mentiría si les dijera que conozco el Congo, pero de los pormenores del barro de Bukavu... en eso sí ya me tengo más confianza.

***C O M U N I C A D O**

EL PLAZO PARA ADHERIRSE A LA IMPUGNACION DE LA REFORMA TRIBUTARIA SE TRASLADÓ PARA EL PROXIMO LUNES 12 DE MARZO. INSCRIPCIONES EN EL CENTRO MILITAR O CIRCULO MILITAR "GENERAL ARTIGAS". LOS DATOS REQUERIDOS SON: GRADO, NOMBRE Y APELLIDO, DIRECCION, TELEFONO, CEDULA DE IDENTIDAD Y NO. DE COBRO EN EL S.R.P.FF.AA.

***Agradecimientos a los colaboradores.**

Cap A Sosa, Tte1° W Boedo, Tte. Cnel W Alvarado, RRPPFAU. Sr. Daniel Nolé

*Internados en el HMC

Cnel. Juan Balserini. 16/01 Alta
Sgto. Nelson González 27/12 Alta
Sgto. Felipe Cabrera 06/01 Alta
Tte.1ro. Carlos Zarate. 05/02.
Cap Igor Parada 07/02 Alta
May. Humberto Coccaro 14/02 Alta

*Fechas para Recordar.

Marzo.

9/50 Decola de regreso desde USA el C-47 FA 508, que había llevado el segundo grupo de tripulaciones de B-25 y arriba a Carrasco el día 20

17/13. Día de la Aviación Militar. Se inician las actividades aéreas militares

17/- DIA DE LA FUERZA AÉREA

17/69 Llegaron desde Wichita, Ka. USA los Beech Queen Air A 65 U8F FAU 540 y 541 tripulación: Pilotos: Cnel Calafi, TteCnel. P. Benvenuto, May. A. Sanchez, Cap. S. Badano, Tte1° R. Zecca; Tecnicos: Tte1° A Cardozo, Sgts 1° L Paredes, G. Falcone y H. Gato.

25/91 Se accidenta el C-95 FAU 581 en vuelo desde Durazno a Carrasco

27/47 Creación del Grupo de Aviación N° 3 Bombardero al que se le asignan 2 P.T-26 los números 647 y 648 y fue nombrado como su primer Jefe el Tte. Cnel Ramón Irazabal quien se hizo cargo el 10 de abril.

28/85 Se realiza el primer vuelo en C-212 a la Antártida con el FAU 532 Tripulación.....

*/59 Creación del TAMU con vuelos al interior por las Rutas del Este y del Oeste, en 2 frecuencias semanales.

*La Foto del Mes



* Marzo 1969. Fabrica de Beechcraft. Wichita-Kansas. FAU 540 y 541.

* Recuerdos de otros tiempos

El Código Q.

QAB. Destino

QAL. Aterrizaje

QAM. Informe meteorológico

QFZ. Pronostico meteorológico

QTH. Posición

QNH. Presión corregida a la altura del aeródromo

*Noticias de la FAU y Uruguay.

****AEROSUR de Bolivia tramita certificación**

Aerosur de Bolivia se presentó ante la Dinacia para certificarse aunque aún no definió las rutas que volaría. Esto se suma a la aprobación de las rutas de puente aéreo de TAM y la concreción de los trámites administrativos de Lapsa, que pretende volar entre Ezeiza y Colonia y la ruta entre Argentina y Punta del Este. Gol también pidió una nueva frecuencia San Pablo-Montevideo.

**** RESCATE EN ALTA MAR 06 de Febrero de 2007**

Un helicóptero de la Fuerza Aérea Uruguaya realizó el rescate de un pasajero a bordo del Crucero "Róterdam" que se encontraba a 60 km de la costa de Montevideo. El Centro Coordinador de Rescate Carrasco recibió, a las 22:30 horas del día lunes 5 de los corrientes, la solicitud de la Armada Nacional para realizar la evacuación aeromédica de un turista norteamericano de 69 años de edad que presentaba un accidente vascular encefálico. El crucero "Róterdam", de bandera holandesa había zarpado del Puerto de Montevideo y se encontraba a 30 km al sur de la Isla de Flores cuando solicitó la evacuación del pasajero accidentado. Un helicóptero Bell 212 perteneciente al Escuadrón Aéreo N° 5 de la Fuerza Aérea despegó desde Carrasco a las 23:00 horas con una tripulación constituida por 2 pilotos, 1 mecánico, 1 médico, 1 enfermero y 2 rescatistas, habiéndose alertado previamente al Hospital Policial el cual posee un helipuerto. La operación nocturna de la aeronave consistió en izar al paciente utilizando la grúa de rescate del helicóptero, mientras el buque navegaba y los vientos reinantes eran de más de 40 km/h. El helicóptero arribó al Hospital Policial a las 00:05 horas dejando al paciente, que se encontraba consciente y estable, para su posterior asistencia.

****Rescate en la Antártida.**

La Armada Nacional comunica que a fines del pasado mes de enero, encontrándose el buque ROU 04 "General Artigas" en la Antártida, en la Bahía Maxwell de la Isla Rey Jorge, se recibió una solicitud de ayuda para efectuar una misión de búsqueda y asistencia. Cinco glaciólogos de nacionalidad alemana, que se encontraban realizando trabajos en el Glaciar Collins, llevaban 48 horas sin comunicaciones con la Base Rusa "Belinhausen" desde donde eran monitoreados. Recibida dicha solicitud, el ROU 04 "Gral. Artigas" dispuso el decolaje del helicóptero A 071, aeronave recientemente donada por la Marina de Brasil, por intermedio de la Empresa Gerencial de Proyectos Navales (EMGEPRON). El helicóptero realizó un plan de búsqueda, teniendo como punto de partida la huella de los trineos dejadas en la nieve por los científicos antes mencionados, navegando en una zona, de altas cumbres y nubosidad, debiendo enfrentar vientos de 35 nudos, con rachas aún mayores y temperaturas bajo cero.

Luego de una hora aproximada de búsqueda, logró ubicar a los glaciólogos, entregándoles un nuevo equipo de comunicación, debido a que el que poseían estaba fuera de servicio. Verificadas las comunicaciones, el helicóptero retornó a bordo del ROU 04 "Gral. Artigas".

****Partida del Contingente de la Fuerza Aérea Uruguaya en Misión de Paz de las Naciones Unidas en Etiopía y Eritrea.**

El viernes 9 de febrero a las 10.00 horas, parte desde la Brigada Aérea I de Carrasco y a bordo de una aeronave C-130 (Hércules), la Dotación de Relevo del Contingente de la Fuerza Aérea en Misión de Paz de las Naciones Unidas en Etiopía y Eritrea. La Fuerza Aérea Uruguaya tiene destacado un Estado Mayor en la ciudad de Asmara (Capital de Eritrea), encontrándose emplazado el Contingente en la ciudad de Adigrat (Etiopía) y sus medios aéreos, dos helicópteros Bell 212, en la ciudad de Axum (Etiopía) El vuelo transporta 30 efectivos, sus correspondientes vituallas y carga necesaria para atender los requerimientos de la nueva dotación. La travesía demandará tres días, realizándose escalas técnicas en Recife (Brasil), Isla de Sal (Océano Atlántico), Zaragoza (España), Palermo (Italia), Luxor (Egipto) y Asmara (Eritrea). El día 15 de febrero el Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Uruguaya emprenderá su regreso, transportando la dotación saliente, estimándose arribar a Montevideo el día 18. La operación de relevo del contingente demandará aproximadamente 70 horas de vuelo. La dotación de relevo será despedida en la Planchada Militar de la Brigada Aérea I con la presencia del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte. Gral.(Av.) Don Enrique A. Bonelli, de autoridades de la Fuerza Aérea y de familiares de los integrantes del contingente.

***Noticias aeronáuticas del mundo.**

****Finalizada la revisión del programa A400M.**

La revisión de dos meses de duración del programa A400M encargada por los CEO de EADS el pasado septiembre, ha sido completada esta semana con la presentación de la misma a OCCAR y al Consejo de Administración de EADS. Esta revisión ha supuesto la más completa evaluación jamás realizada sobre un programa de desarrollo de EADS. El equipo de revisión, que ha incorporado expertos externos y "veteranos" procedentes de la revisión del programa A380 efectuada el verano pasado, ha realizado entrevistas, tanto a nivel de dirección como a niveles más operativos, visitas a las instalaciones industriales y análisis de datos, capitalizando datos de referencia del A380 así como de otros programas que pudieran ser aplicables. En este estudio se establece que el programa A400M progresa según los tiempos acordados contractualmente. No

****Exquisitez estatista: las aerolíneas.**

Oliver Laufer

Cuando se habla de ineficacia estatal, hablamos entonces de un Estado que expandió sus funciones a campos que no le pertenecen. Las funciones estatales tienden al parasitismo por naturaleza porque éstas trascienden y distorsionan el funcionamiento normal del mercado. Por eso al hablar de un hospital sin recursos o un colegio al que se le caen las paredes, lo primero que se piensa es que el Estado está realizando ineficazmente las funciones que naturalmente le pertenecen. Sin embargo no es así. Estas instituciones no funcionan precisamente porque deben estar separadas del Estado, y éste está expandiéndose más allá de sus fronteras, siendo claramente negativos sus resultados y siendo esta ineficacia una consecuencia del estatismo, y no, léase, de un sistema deficientemente administrado. Pero ahora imaginemos que el Estado se quiere hacer más grande y desea alcanzar otros sectores más exquisitos como la aviación, por ejemplo. Entonces el hospital sin recursos o el colegio al que se le caen las paredes trasladados al sector aeronáutico traen catastróficas consecuencias con resultados más visibles al público. Este pequeño ensayo demostrará por qué el Estado es inmensamente deficiente en sectores que no le pertenecen. Y como la aviación, siendo uno de estos sectores, puede aportarnos amablemente un claro ejemplo histórico que corrobora esta tesis.

Aeroflot y la intervención estatal El Estado, entonces, al intervenir crea deficiencia. Eso es una obviedad muy clara para quienes contrastan la sanidad y educación pública con la privada. Pero ya es costumbre, incluso dentro de núcleos supuestamente liberales, aceptar a estos dos sectores nombrados como típicos pesares de nuestra chequera fiscal. La aviación sin embargo es más delicada. Aeroflot fue fundada en el Moscú de 1932, al tiempo que Stalin ejecutaba su plan quinquenal de la economía nacional, el piatiletkas. A la sazón, Aeroflot desde entonces fue la aerolínea bandera del Estado soviético y desde ese preciso momento, la aerolínea más peligrosa del mundo. El Estado es una institución que se financia casi exclusivamente de la política fiscal. Por lo que, a más competencias estatales, mayor presión fiscal. Las aerolíneas estatales viven de la tributación, y por tanto, dependen del Estado y no del mercado. Manipulan, pues, sus flaquezas ante el mercado con los subsidios estatales. Aeroflot, desde el año 1953 hasta hoy, ha sufrido 127 accidentes aéreos. Todos salvo uno, con víctimas mortales. En suma, 6795 vidas perdidas. Asimismo, en 1992 la aerolínea lanzó la mitad de su capital al sector privado de la economía y los accidentes desde entonces se detuvieron.

obstante, los retos que supone este programa hasta la primera entrega en el 2009 se consideran significativos y la revisión ha identificado claramente algunas áreas críticas: Diseño de sistemas (en particular el cableado eléctrico), la madurez de los sistemas militares de misión, modificaciones de los motores y algunos trabajos a ser realizados en la Línea de Montaje Final.

El equipo de trabajo ha propuesto acciones mitigadoras muy detalladas que permitan cumplir con el programa de entregas comprometido con los clientes. Estas acciones han sido respaldadas por los dos CEO y por el Consejo de Administración de EADS. El seguimiento de la implementación de estas acciones, será realizado personalmente por Louis Gallois y Thomas Enders cada dos meses. _Avia Global (Fecha de Publicación: 06/12/2006)

Quienes no relacionan este cambio directo con la disminución de la intervención estatal en la aerolínea, deben entonces repasar un poco su historia reciente. Desde la privatización parcial de Aeroflot han ocurrido tan sólo dos accidentes aéreos con víctimas mortales, esto es en catorce años. Durante los catorce años previos a la privatización, Aeroflot sufrió 67 accidentes con víctimas mortales, con una media de cinco accidentes mortales cada año. Entonces ¿Por qué dejó Aeroflot de sufrir accidentes tras la privatización parcial de la empresa? Precisamente porque comenzó a trabajar dentro de un mercado notablemente más libre que el anterior. La oferta y la demanda se adecuaron de forma natural en una balanza de precios y la empresa comenzó a funcionar bajo el peso de la competencia. Tras la privatización se importaron nuevos equipos de fabricación estadounidense y europea y aumentaron a su vez los controles de calidad y seguridad. Cubana de Aviación

Pero al estudiar más detenidamente a las aerolíneas de los países socialistas, encontramos que el problema no ocurrió únicamente en la Unión Soviética. Cuba presenta la misma crisis e incluso peor, habiendo sufrido la aerolínea Estatal Cubana de Aviación 13 accidentes aéreos con víctimas mortales. Porcentualmente hablando, una media entonces de 24 accidentes por cada millón de vuelos. Esto es, si Cubana de Aviación tuviese el tráfico de pasajeros que tuvo Aeroflot en su tiempo, los accidentes habrían superado el millar.

Aerolíneas privadas

En comparación, mientras Aeroflot ha sufrido más de 127 accidentes aéreos con víctimas mortales, American Airlines, ha sufrido desde el año 1.952 tan sólo 12 accidentes con víctimas mortales (esta cifra excluye el 11 de septiembre de 2001). Teniendo entonces con Aeroflot -en su era completamente estatal- un 90,6% más de oportunidades de sufrir un accidente aéreo.

Si la media de accidentes con Aeroflot era de cinco acontecimientos cada año, con American Airlines es de un acontecimiento cada cinco años.

Por qué ocurren los accidentes aéreos

Mientras que en las aerolíneas estatales la gran mayoría de los accidentes ocurren por deficiencia en el mantenimiento de los aparatos, en las aerolíneas privadas esto se traslada en una gran mayoría de los casos a error humano. Estos datos no aportan verdades absolutas pero se basan en mayorías estadísticas. Además, mientras las aerolíneas estatales utilizan aparatos de construcción soviética y estatal, por ejemplo, las privadas utilizan aviones

provenientes de empresas privadas, teniendo recursos provenientes del mercado para actualizar la flota cuando se encuentre debido hacerlo.

Conclusión

Este ensayo pretende demostrar únicamente que el Estado puede asumir roles que van más allá de sus fronteras, pero las consecuencias serán siempre negativas. A menor presión fiscal, peor calidad de servicios públicos y mayor calidad de vida y ahorro. A mayor presión fiscal, servicios públicos más

**** USAF busca nuevas opciones para destruir blancos enterrados.**

La US Air Force está ampliando su búsqueda para encontrar el arma adecuada para destruir blancos ocultos enterrados profundamente en la tierra. Explora especialmente nuevas opciones desde la bomba Massive Ordnance Penetrator (MOP) de 30,000 lb (13,600 kg). También sería una nueva alternativa expandir la modernización de las bombas existentes de 5,000 lb, de la clase de armas penetradoras, tales como la BLU-109 y la BLU-113, con la nueva tecnología desarrollada por el programa Hard Target Void Sensing Fuze (HTVSF).

****Demanda de aviones turbohelices.**

Los constructores de aviones turbohélices están experimentando un brutal incremento en sus ventas, con motivo de los aumentos de los precios del combustible, aumento de la competitividad, y la subsecuente presión para bajar los precios y los costos de las aerolíneas. En febrero de 2007 la empresa francesa ATR reportó un crecimiento de un 30% de crecimiento en sus negocios comparando el año 2006 con el 2005.

****Se crea lujoso crucero volador**

Será uno de los cruceros más exclusivos, tendrá amplias habitaciones con spas, restaurantes, bares e incluso tiendas de regalos, transportando hasta 200 pasajeros en su travesía. La diferencia con los cruceros tradicionales es que éste no surcará los mares, sino que volará por el cielo. Es el nuevo Aeroscraft que la empresa estadounidense de dirigibles Aeros está desarrollando en California y cuyo primer modelo estará listo en dos o tres años. La compañía lo define como un cuarto tipo de vehículo, que podrá servir tanto para los viajes de lujo como para el transporte de mercancía, e incluso para usos militares. El Aeroscraft alcanzará una velocidad máxima de 280 kilómetros por hora y los diseños más grandes contarán con 200 metros de longitud y capacidad para transportar hasta 500 toneladas. La baja altitud de vuelo del ML16 permitirá ver ciudades y océanos de cerca, pues volará a una altura máxima de 3.300 metros. El Aeroscraft podrá aterrizar tanto en tierra como en mar, y podrá alcanzar las zonas más remotas, una característica que lo hace interesante para usos humanitarios e industrias como la petrolera y la del gas.

China necesitará 3.000 aviones.

En los veinte años comprendidos entre 2006 y 2025 la China necesitará alrededor de 3.000 aviones de pasajeros y de carga, de un valor total de 300.000 millones de dólares. Hacia 2025, sus aviones de pasajeros aumentarán en cerca de tres veces, de los 760 a finales de 2005 hasta 2.700. La carga aerotransportada dentro de China se multiplicará por seis, por lo cual serán necesarios cerca de 400 aviones.

***Antártida**

****La Antártida se enfría y los verdes se calientan por Gorka Echevarría Zubeldia**

Stephen Schneider, profesor de Biología en Stanford, señalaba en 1992 que "hay una tendencia hacia el enfriamiento global, quizá cercana a una pequeña era glacial", y parece que entonces se estaba acercando un poco más a la verdad de lo que está haciendo actualmente al defender todo lo contrario. Dave Foreman, fundador de *Earth First!* un grupo ecologista radical, por su parte, empuñando la espada del enfriamiento decía en 1993 que "Una nueva época glacial está a punto de llegar y yo la recibo como un cambio necesario. No encuentro solución alguna a la destrucción de la tierra que no pase por una drástica reducción de la población humana". Actualmente es de los que daría su alma por el Protocolo de Kyoto pero no por el género humano. La verdad es que este artículo es un réquiem a los pobres ecologistas, que tanto tiempo llevan advirtiendo que el planeta se calienta, cuando en realidad ahora se sabe que la Antártida se enfría. El estudio de la *National Science Foundation's McMurdo Dry Valleys*

poderosos y menor capacidad de ahorro entre los individuos, por tanto menores riquezas en manos de la gente. El Estado crea deficiencia por naturaleza, y si la aviación es una forma fácil de corroborar este dictamen, entonces la educación, la seguridad social y la medicina se pueden sumar a la misma impresión y cada día lo pueden hacer más instituciones. Avia Global (Fecha de Publicación: 06/12/2006)

Long-term Ecological Research demuestra cómo, entre 1986 y el año 2000, el enfriamiento ha sido de 1,23 grados Fahrenheit. Tampoco es de extrañar que los modelos climáticos en que se apoyan el Proyecto de Kyoto y los ecologistas en general sólo tuvieran en cuenta una península del Antártico cuando algunos de los más "brillantes ecologistas" dicen cosas como estas: "Es necesario implementar un tratado climático a escala global incluso si no hay evidencia científica que apoye el efecto invernadero" (Richard Benedick presidente del National Institute for the Environment). Conviene recordar que las conclusiones de los modelos climáticos señalaban que las regiones polares serían las primeras en sufrir el calentamiento de la tierra por el incremento de las emisiones de gases que producen el efecto invernadero. Sin embargo, está sucediendo lo contrario. Tal y como Richard Lindzen ha apuntado en la revista *Geophysical Research Letters* de 26 de Junio de 2002: "los datos obtenidos de mediciones de la superficie de la tierra sugieren la existencia de un calentamiento de alrededor de 0,25 grados centígrados mientras que los satélites demuestran que no ha habido incremento significativo alguno" ¡Desconfíen de los apocalípticos... se equivocan tanto!

***Computación**

****Tendencias del malware para el 2007**

Autores: Ignacio Sbampato, Vicepresidente de ESET para Latinoamérica y Lic. Cristian Borghello, Technical & Educational Manager de ESET para Latinoamérica

Si hace años nos hubiéramos atrevido a decir que los virus informáticos originales tenderían a desaparecer, sin dudas hubiéramos escuchado muchas risas. Sin embargo, esta es la tendencia que continúa marcándose año a año. Todo indica la disminución progresiva de los virus tal y como los conocemos para, lamentablemente, seguir dando lugar a un nuevo tipo de malware más peligroso: aquel que busca el dinero de los afectados. Los últimos dos años no han sido especialmente novedosos en cuestión de programas dañinos y a menos que algo significativamente importante cambie las bases actuales, todo hace pensar que esta situación se mantendrá: más spam transportando más gusanos y troyanos, más aprovechamiento de la Ingeniería Social y de las redes de intercambio de información, más botnets, más phishing perfeccionando las técnicas actuales, etc. La cantidad record de vulnerabilidades y bugs corregidos durante el 2006 se debe en gran parte a iniciativas privadas de descubrimiento de agujeros en las aplicaciones más conocidas, como los exploradores, los sistemas operativos y las herramientas ofimáticas. El aumento de vulnerabilidades 0-day, la irresponsabilidad con que se las maneja y la aparición cada vez más veloz de PoC (Pruebas de Concepto) y exploits para estos agujeros permiten la aparición "espontánea" de gran cantidad de malware debido a que los creadores de los mismos aprovechan las vulnerabilidades y su forma de explotación para aumentar la cantidad de sistemas infectados y por ende sus ganancias económicas. Esta tendencia ha llegado al tal punto de masificación entre los delincuentes, que actualmente, se venden vulnerabilidades y exploits que se descubren sobre cualquier tipo de sistema como el nuevo Windows Vista de Microsoft.

Por otro lado, la parte social del problema comienza a hacerse relevante y muestra de ello es el aprovechamiento de las comunidades virtuales online, como mySpace, Second Life y juegos como World of Warcraft y Lineage. Este tipo de comunidades ya se han convertido en lanzadera para nuevos vectores de ataque y han puesto de manifiesto nuevamente que el usuario final es el eslabón más débil de la cadena. Estos ataques ya no aprovechan las vulnerabilidades en los servidores como años atrás, sino de los programas clientes de los usuarios, mucho más numerosos,

generalmente más vulnerables y pocas veces parcheados. Por otro lado, las comunidades virtuales en donde existe la posibilidad de realizar transacciones, pueden ser aprovechadas por programas y personas dañinas para robar estos datos virtuales, venderlos o estafar y lograr dinero real. En la actualidad, los sistemas operativos Windows de Microsoft son los más utilizados por el común de los usuarios, y por lo tanto, el principal objetivo de los creadores de códigos maliciosos. A fines del 2006 se lanzó el nuevo sistema operativo Windows Vista, el cual incluye varios cambios en su arquitectura interna que pueden llevar a nuevas técnicas de infección, además de que muchas de las actuales seguirán vigentes. Cuando este sistema operativo se haga más masivo, seguramente veremos códigos maliciosos que exploten hipotéticas vulnerabilidades. Además, el crecimiento en la cantidad de usuarios de Linux, Mac OS y otros sistemas operativos llevará a un incremento en la cantidad de malware enfocado a los mismos, dado que se convertirán en objetivos más interesantes para los creadores de códigos maliciosos. La evolución de la informática lleva a que nuevos vectores de ataque comiencen a ser utilizados para propagar malware. Ante la convergencia actual de tecnologías, se notan las primeras pruebas de concepto para estos nuevos vectores, como pueden ser las plataformas de 64-bit, los teléfonos móviles o la tecnología VoIP.

Siempre que una nueva tecnología global ha aparecido, los responsables del malware han buscado la forma de aprovecharla con fines dañinos y/o criminales. Por ejemplo, en el caso de VoIP, podremos ver ataques orientadas a grabar las conversaciones con fines de robo de información confidencial y/o suplantación de identidad. Aunque hasta ahora no se conocen códigos maliciosos de gran proliferación mundial que exploten las amenazas mencionadas, esto es debido a la dispareja implementación de las nuevas tecnologías. A medida que las mismas se conviertan en estándares, veremos un incremento importante en las amenazas informáticas específicas. A continuación veremos una breve reseña de otras amenazas que podrán verse en los meses sucesivos, muchas de las cuales ya son utilizadas actualmente: El poder de la distribución de la información ya ha comenzado a dar sus frutos y los creadores de malware no son ajenos a esta realidad. La explotación de la redes P2P para diseminar programas dañinos ya es

ampliamente utilizada desde hace años, pero estas técnicas se perfeccionarán con la aplicación de engaños más reales, como es el caso del lanzamiento del "crack universal de Windows Vista" con un troyano. En el punto anterior notamos que la piratería y el uso de programas ilegales es una de las claves para la propagación de malware, sobre todo en países en donde la tasa de uso de programas ilegales es tan alta como en América Latina. Es fundamental que los usuarios finales y las corporaciones lo analicen y consideren alternativas de solución viables a corto plazo. El volumen de spam alcanzado parece no tener límites, y eso sucede gracias a las personas inescrupulosas que contratan los servicios de los spammers. La demanda es tal que estos últimos no dudan en usar todas las herramientas disponibles a su alcance para satisfacer las necesidades de sus clientes. Los gusanos y troyanos diseminados mediante spam tienen como objetivo crear grandes redes de sistemas infectados (botnets) para que los mismos sean utilizados para enviar más spam. De no encontrar una solución jurídico-técnica, puede ser uno de los problemas más graves con los que se ha encontrado Internet desde sus inicios. El perfeccionamiento de técnicas de phishing y vishing será un imperativo para los creadores de este tipo de engaños, pero más lo será la instalación masiva de troyanos bancarios que aprovechen técnicas de modificación de sitios webs, grabación de

**** Pautas generales para mantenerse alejado de los virus**

Recuerde estas pautas para mantener alejado de su computadora cualquier riesgo de virus o troyanos:

- 1) Mantenga actualizado su programa antivirus. De poco vale tener un antivirus si no lo mantenemos actualizado con los upgrades, updates o add-ons correspondientes. De todos modos, hoy en día las actualizaciones de la mayoría de los fabricantes son diarias y automáticas. Si tiene un producto que no se actualiza automáticamente, piense seriamente en cambiarlo.
- 2) No abra ningún mensaje ni archivo recibido a través del correo electrónico, que no haya sido solicitado, sin importar su remitente. Tampoco haga clic en enlaces sugeridos en aquellos correos o mensajes instantáneos que no solicitó. Ante cualquier duda, simplemente se debe optar por borrar el mensaje (y archivos adjuntos). Como se dice vulgarmente, "la confianza mata al hombre", en este caso a la PC.
- 3) Manténgase informado de cómo operan los virus, y de las novedades sobre éstos, alertas y anuncios críticos, en sitios como el nuestro.
- 4) No descargue nada de sitios Web de los que no tenga referencias de seriedad, o que no sean medianamente conocidos. Y si se bajan archivos, proceda como con los archivos adjuntos. Cópielos a una carpeta y revíselos con su antivirus debidamente actualizado, antes de optar por ejecutarlos o abrirlos.

*** Del Club Fuerza Aérea.**

**Sr. Socio:

Estamos informando del convenio que existe entre el Ministerio de Defensa y la Empresa de Servicio de Compañía "Alcance". La promoción existente hasta el próximo 15 de marzo es para grupos familiares (abuelos, hijos y nietos). Hasta la fecha mencionada estos grupos de 6 o 7 personas tienen un considerable descuento por las 8 horas de compañía en sanatorio o domicilio. Para mayor información favor comunicarse con la Sra. Beatriz Simonassi a los teléfonos 601.97.70 - 099 125. 486. Cabe subrayar a los Socios Suscriptores de ésta Institución que no pertenezcan al Ministerio de Defensa sírvanse consultar con la misma persona por otros descuentos. Los saluda atentamente. LA COMISION DIRECTIVA

** Estimado Socio:

Queremos informarle en esta oportunidad que se detallan a continuación los costos de alojamiento en nuestra Sede Balnearia según el régimen de Baja Temporada (alojamiento y desayuno) por día y por persona.

En otro orden de cosas avisamos que se encuentra a disposición para su conocimiento el nuevo Reglamento de Biblioteca y el formulario correspondiente para la solicitud de libros para sus hijos estudiantes. Recuerde que los derechos del Socio no son transferibles a familiares y amigos.

Los saluda atentamente LA COMISION DIRECTIVA

imágenes y vídeo para poder robar datos confidenciales. Seguirán prevaleciendo las técnicas de instalación de keyloggers para robo de información que el usuario pueda teclear. A estos se suman el spyware y el adware (generalmente denominados PUP-Potencial Unwanted programs), los cuales seguirán abusando de la confianza del usuario para su instalación y posterior robo de información. La ya establecida técnica de ocultamiento y modificación de procesos del sistema (generalmente denominada rootkits) se perfeccionará y los programas dañinos comenzarán a aplicar estas técnicas masivamente para dificultar su detección y remoción.

* Conclusión

Como puede verse, la principal preocupación de los próximos años serán las organizaciones delictivas que, cada vez más organizadas, utilizan las redes de información para perpetrar hechos como los descritos para maximizar sus beneficios económicos. Estas bandas, que trabajan desde distintos países y cumpliendo distintos roles dentro de sus organizaciones delictivas, no dudarán en seguir perfeccionando y agregando nuevas técnicas de ataque a las ya existentes.

* Más información:

<http://www.eset-la.com/>

http://es.wikipedia.org/wiki/Voz_sobre_IP

****Parador de Playa Hermosa.**

PRECIOS BAJA TEMPORADA

SOCIOS

ADULTO SOCIO (MAYOR DE 7 AÑOS) \$ 180 I.V.A incluido

HIJOS DE SOCIOS DE 3 A 7 AÑOS \$ 90 I.V.A. incluido

HIJOS DE SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

*SOCIO ADULTO Y MENOR QUE PASE EL DIA Y NO DUERMA EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR \$ 70 I.V.A incluido

NO SOCIOS INVITADOS

ADULTO Y MAYORES DE 7 AÑOS \$ 310 I.V.A incluido

NO SOCIO DE 3 A 7 AÑOS \$ 180 I.V.A. incluido

NO SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

* NO SOCIOS ADULTO Y MENORES QUE PASEN EL DIA Y NO DUERMAN EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR \$ 130 I.V.A. incluido

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

EL CUENTO DE HADAS MAS CORTO Y FELIZ DEL MUNDO

Había una vez un Príncipe bien parecido, atlético, ágil, con gran dominio sobre su corcel y sus armas que le preguntó a la Princesa, que era bella, muy bella:

- Ohh, Milady, desearía casarse conmigo???

- Y ella respondió: No!!

Y el Príncipe vivió feliz muchos años yendo a pescar, a cazar, jugaba a las cartas con sus amigos, salía con las mejores putas, tomaba whisky y cerveza hasta desmayarse, se tiraba pedos y eructos cuando quería y nadie le rompía las bolas.

REFLEXIONES AERONAUTICAS.

-Sí las alas están volando más rápida que el fuselaje, probablemente sea un helicóptero, y por la tanto, inseguro.

-Si algo no se ha roto todavía en su helicóptero, es que está a punto de romperse

-¿Cuál es la similitud entre los Controladores de Tránsito Aéreo y los Pilotos? Si el piloto se equivoca, el piloto muere; si el CTA se equivoca, ... el piloto muere

-Un aterrizaje suave es suerte, dos seguidos es mucha suerte, tres es un error de la naturaleza.

-Si usted se enfrenta a un aterrizaje forzoso, vuele el avión tan lejos como sea posible hasta que se estrelle

-Si un avión todavía está en una sola pieza, no haga pruebas con eso, dirija el maldito a aterrizar cuanto antes.

-Nunca vuele en la misma cabina que alguien más arriesgado que usted.

-El único momento en el que ud. tiene demasiado combustible es cuando ud tiene fuego a bordo.

-Velocidad, altura y conocimientos. Dos de estas condiciones son siempre necesarias para completar exitosamente el vuelo.

-Nunca cambie suerte por destreza

-Cuando falla un motor en un avión bimotor, usted siempre tiene suficiente potencia remanente para llegar al lugar donde se va a estrellar.

-Los pronósticos meteorológicos son horóscopos con números.

-Las 3 últimas palabras más famosas en aviación son: "¿Por qué está haciendo eso?", "¿Donde estamos?", y ¡¡¡¡Ay mierda!!!!

-Una reflexión acerca del progreso en las aerolíneas: Antes los pilotos podían dejar embarazada al personal de cabina, ahora el personal de cabina puede dejar embarazada a una piloto.

-Existieron los buenos tiempos cuando el sexo era seguro y volar era lo peligroso.

-La humanidad tiene un record perfecto en aviación; nunca dejó abandonado a nadie allá arriba!

-Las linternas son recipiente tubulares de metal que se tienen en el bolso de vuelo con el propósito de guardar pilas agotadas

-Cuando un vuelo se está desarrollando increíblemente bien, de algo nos olvidamos.

-Solamente recuerde, si usted se estrella a causa del mal tiempo, su funeral será en un día soleado.

-No hay razón para volar a través de una tormenta en tiempo de paz.

Direcciones interesantes de la Web.

<http://www.windows.ucar.edu/tour/link=/spanish.html&edu=high> web espacial

http://www.pncvd.it/foto/fotopag3/fiume_calore.jpg disfruten viajar con salud

www.fausernet.novara.it/fauser/biblio Biblioteca dei Classici Italiani

www.cultvox.com.br Cultvox Libros gratis

www.ebooksbrasil.com libros electrónicos gratuitos

www.nuovorinascimento.org/n-rinasc/homepage.htm Nuovo Rinascimento - especializado Renacimiento italiano:

www.gutenberg.net Libros gratis

www.sololiteratura.com textos sobre autores hispano-americanos

grin.hq.nasa.gov Great Images in Nasa

www.loc.gov Biblioteca del Congreso EEUU

***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"**