



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 66 CORRESPONDIENTE AL 1º JUNIO DE 2007

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

*** 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.

*** COMUNICADO** Disertación en el Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación a realizarse el miércoles 6 de junio, a las 19:30 horas. En el Club Uruguay, Sarandí 584.
Tema: "Hacia una Política Aeronáutica" Por el Cnel Av. Atilio Bonelli

***PRESENTACIÓN DE NUEVO LIBRO SOBRE LA AVIACIÓN NACIONAL**

Se invita a los lectores a la presentación del libro de Rolando Grasso "El Curtiss SNC-1 Falcon en el Uruguay", que se realizará el martes 26 de junio de 2007 en la Sala Tránsito del MDN. La presentación del libro, el autor y los comentarios, serán realizados por el historiador Juan Maruri, actual Presidente de la Academia de Historia Aeronáutica.
Entrada Libre.

*** Colaboradores.**

Agradecemos a quienes han colaborado con el Diario a través de diversos envíos de información, artículos o fotografías: Cte A Rodrigo, TteCnel A Paganini, E Blanco Calcagno, Cnel MA Quinelli, Cnel A Luzuriaga, Cnel E Casariego

***Cartas de los Lectores**

** Señor Presidente del Grupo Simbólico de Transporte 346 .Me dirijo a usted para agradecer la invitación para la primera reunión del grupo que usted preside. Informándole que por razones de enfermedad de un familiar en esta oportunidad no podré acompañarlos deseándoles una agradable reunión. Es oportuno reiterarles mi lealtad a ustedes y siempre estaré a sus órdenes cuando así lo requieran.

Un saludo afectuoso Sgto. 1º (R) Aniceto Sosa.

**Estimados amigos; Agradezco la invitación para la reunión del viernes próximo, pero lamentablemente no los podré acompañar por no encontrarme en ésta. Mucha suerte en este evento Con el mayor aprecio Cnel. Oscar Vallejo

**Estimados amigos: Lamento no poder acompañarlos en la reunión de camaradería del día 4 de los corrientes por motivos personales. Espero que como siempre la reunión sea un éxito.-

Saludos a todos

Tte.Gral (Av.) Carlos Pache

****UN DIA DE DOMINGO**

Deseando que salud y familias estén a pleno, les remito algunas de las notas como de costumbre para sentirme más cerca de todos ustedes aunque sea a través del pensamiento.

Reciban un fuerte y afectuoso abrazo, Cap ALVARO SOSA

-Hoy domingo, mientras la población local encaminaba sus pasos hacia las oraciones matinales, yo visité "El Santuario", un lugar a pocos kilómetros al norte de mi destacamento y en un camino que sube hacia las montañas. Allí se encuentra enclavado en un centro de investigación diseñado por los colonos belgas a mediados del siglo XX.

Tratar de describir este hallazgo en el medio de la semiselvática montaña podría compararse al asombro que hubiese causado la aparición de "El Dorado" a los conquistadores en América. Para aquellos que hemos transitado por las académicas arcadas del campo aeronáutico de Pando, caminar por los pasillos encolumnados de estos edificios, nos trae rápidamente a la memoria aquellas inigualables imágenes del nido profesional.

El centro de investigaciones se extiende en un predio impresionante, rodeado de palaciegos jardines, con magnos edificios dedicados al estudio y la investigación, así como de bungalows destinados a hospedar en su momento a los técnicos que trabajaban en los proyectos.

Hoy el pasado esplendor ya conoce de la decadencia y hasta la otrora hermosa vista desde la terraza del "Guest-House" hacia el Lago Kivu, se ve distorsionada por la exuberante frondosidad de los árboles crecidos al impulso de la vitalidad natural en donde ahora la mano del hombre no trabaja para modificarlo en aras de la belleza convencional.

Ahí en "El Santuario" está Carmen, una española que ha dedicado su actividad al cuidado y estudio de los chimpancés. Como un tesoro de "El Dorado", Carmen custodia a una "monada" de ejemplares (nunca más apropiado el término) pues allí recoge, aloja, alimenta, cura y cuida de los chimpancés que han sufrido un cautiverio ilegal o cuyas condiciones de vida salvaje los ha llevado a extremos de correr riesgo de vida.

Ella les conoce por su clasificación zoológica, pero además por sus nombres a cada uno, y de cada uno describe interesantísimos detalles como edad aproximada, tipos de carácter o procedencia y habilidades especiales (pues hay de los que al escuchar música demuestran que les han enseñado a bailar!!!).

Resulta que Carmen trabaja para una ONG española cuyo proyecto está a cargo de un señor que es amigo de un amigo mío. Ahora yo -el uruguayo- soy amigo de Carmen -la española- que trabaja con el español que no conozco personalmente que es amigo de mi amigo español que si conozco personalmente. Vais llevando?.

Aprovechando nuestro idioma en común nos dimos a la charla con fruición, aunque creo que como consecuencia de mi aceleración "mefloquinense" no le di muchas oportunidades de hablar más que en algunas concretas oportunidades en las que hacía la gramatical pausa para esperar una respuesta.

Sin embargo, en la conversación -casi monologar- no estuvo ajeno el tema de España, donde he estado hace muy poco.

Ese viaje a Europa fue preparado con muchas expectativas, un viaje que me llevaría al reencuentro con mis amigos ibéricos y además me dio la oportunidad de, por primera vez desde que llegué aquí en Noviembre, abordar un avión como pasajero (pese a que diariamente por temas laborales tengo que entrar a un número importante de las más diversas aeronaves MI-8, MI-17, MI-35, AN-26, AN-24, DHC-8, B-1900, HS-125, CRJ-200ER, L-100, B-727, y algún que otro etc. para sana envidia de mi cofradía de amigos aeronáuticos).

Más que contento con mis "petit vacances", mi primer destino desde Bukavu fue el aeropuerto de Entebbe, famoso por aquel rescate llevado a cabo por el grupo comando israelí en los setentas, y luego desde allí hacia Europa en alas de la legendaria y real KLM hasta Schipol como punto de tránsito (los ferry-men de los Fokker FAU se acordarán muy bien de esta ciudad).

Demás está decir que al aterrizar en el fantástico aeropuerto holandés tuve la oportunidad de reconocer la belleza de aquello que Florita (mi profesora de geografía) me enseñó a definir como "fiordos". Lo surrealista llegó cuando tuve que contener la respiración y quebrar el intimidante vértigo que me produjo el "shockeante" encuentro con la modernidad del primer mundo. Aunque no fue fácil, tuve que adaptar mis pisadas de terreno africano para no eludir charcos embarrados y piedras, e intentar

balancear pasos equilibrados sobre encerados y limpios pisos o sobre cintas de transporte automático en las cuales ni siquiera era necesario caminar.

Al llegar a los destinos allí estaban los amigos para reconfortar el espíritu. Como siempre. Cómo contarles cuánto se alimenta uno con la amistad? Sería ciertamente imposible.

Para qué detallar las bellezas europeas? Sería definitivamente insuficiente.

Pero sin embargo yo quería contarles algunas cosas que han ocurrido y realmente intentaba darles la forma adecuada, como siempre nuestro magnífico Rodó se hacía presente una vez más con su fabulosa descripción de "la gesta de la forma". En todo esto estaba pensando a mi regreso de la visita a los chimpancés cuando se me ocurrió terminar el domingo con un pasaje por el Monasterio de "Notre-Dame de la Clarte-Dieu", a una distancia igual de lejos que el instituto belga, pero tomando como centro mi campo, hacia el sentido contrario, o sea hacia el Sur del lago. La lluvia comenzó y los peregrinos errantes de estas tierras se refugiaron bajo sus grandes hojas de bananos que sirven de paraguas o de sombrillas de acuerdo a las variaciones del tiempo.

Las monjitas que habitan el monasterio son dadas a la productividad y dentro de su abanico de ofertas se pueden encontrar yogures, cremas, vinos, conejos, cabras, cerdos, charcutería, velas, flores, frutas, tortas, ropas, quesos y miel (o sea el shopping centre más cercano que he encontrado). Como lo de la productividad lo llevan en paralelo con lo de la espiritualidad...cuando llegué era la hora de la tarde que la dedican a las novenas...y entonces ni siquiera su gerente de marketing, el Abbé Bernard, pudo atenderme.

Con algo de desconsuelo al abandonar el convento miraba alejarse los monásticos jardines al regreso, cuando un cartel señalaba un desvío que conducía a otro lugar de culto: el "Seminario Teosófico Pío X". Cómo entonces no intentar ahora con los vecinos de las religiosas?

Con igual prolijidad que los campos monjiles, estaba ahora, del otro lado de la frontera sexual que impone la vida secular. El hermoso Seminario de encolumnadas arcadas en los largos corredores (otra coincidencia recurrente con el edificio de las aulas donde se forman los cadetes de la aeronáutica del Uruguay) alberga a más de 80 jóvenes sacerdotes que luego de tres años de formación previa arriban a este espectacular

campo de estudios para capacitarse durante cuatro años más en un doctorado (Derecho Internacional, Derecho Canónico, Filosofía, Psicología, etc.).

El Padre Pacific, amable, paciente y sumamente condescendiente con mis variadas preguntas, fue un excelente guía del lugar y un anfitrión de primer orden. Nuestra conversación fluctuaba entre mi muy rudo francés y el más conciliador italiano que ambos pudimos esgrimir.

Pacific es un congolés con nacionalidad francesa que en sus quince años de sacerdocio ha podido recibir una excelente educación "estrasburguesa" que lo ha llevado a recorrer universidades en muchos países de Europa.

"La passeggiatta" entre las tierras aradas y cultivadas, entre los árboles frutales, entre los apiarios y el aromático jardín de hierbas medicinales, fue una excelente oportunidad de disfrutar una charla amena donde los cuentos de la presencia religiosa en la violenta historia del Congo fueron el eje de improvisadas reflexiones entre un aviador militar cada vez más renuente a los dogmas y un sacerdote misionero doctorado en Derecho Internacional.

Toda esta sucesión de eventos en la jornada, se ha dado porque mi amigo Nicolás, un piloto francés con quien debatíamos largas horas de tenis en nuestro culto laico de los domingos, se ha retornado a su país de adopción, Canadá. Esperando que cumpla su mes de descanso y ante la incertidumbre de que sea reasignado al puesto en Bukavu, me he propuesto suplir la peregrinación semanal al desmerecido court del campo militar pakistaní con otras actividades que resulten interesantes para mis interminables domingos.

"Un día de domingo" quizás no tenga nada de especial en la vida de la mayoría de las personas (salvo, por supuesto, para los excelentes intérpretes Gal Costa y el extinto Tim Maia) pero para mí este día fue no solo interesante sino muy particular.

Poder visitar "el santuario", un monasterio y un seminario en el mismo día, me dio la oportunidad de encontrarme más cerca de esa gente que dedica su vida a otros con una real vocación de servicio. Entre tanto cúmulo de personajes, lugares, historias y recuerdos esto último también me hizo pensar en la sabia juvenil que cíclicamente nutre al viejo Aeródromo de Pando.

Al regreso del periplo, vine hacia el ordenador donde descargo estos contenidos siempre con el temor de hacerles perder un tiempo muy valioso, pero siempre con la egoísta intención de sentirles muy cerca a pesar de las distancias.

Estoy seguro que ya vendrán nuevas visitas y nuevas experiencias para compartir, quizás mucho más entretenidas. Pero esas, seguramente esas, serán de "otros domingos". May Álvaro Sosa

*Internados en el HMC

Brig. Gral. José Piñón.	06/04	Alta
SOM Daniel Gatto.	09/05	Alta
Brig Gral. W. Machado	11/05	Alta
Cnel Liber Medina	12/05	Alta
May Wilson Feijó	12/05	
May Guillermo Bueno	12/05	Alta
Cnel Jorge Mora	14/05	Alta
Cnel Rogelio Puig	14/05	Alta
Cap. Diego Alves	16/05	Fallecido
May.Rafael Bittencourt	16/05	Alta
May. Ulises Berreta	17/05	Alta
May Alvaro Fros	21/05	Alta
Tte 2° Maria Laura Avero	26/05	Alta
Cnel Hugo Ferrarri	28/05	
May Paulino Benitez	28/05	
Cnel Walter Vives	20/05	Fallecido

* Fechas para Recordar.

Junio.

2/81 Se reciben los IA-58 Pucará que pasan a integrar el Grp de Avn N° 1 Ataque en la B.A.II

6/47 En el Aeródromo "Gral. Artigas" se entregan los diplomas a los primeros pilotos y mecánicos de la Aeronáutica Militar que se calificaron como tales en C-47.

8/55 Ocorre un accidente con el C- 47 FAU 510, el 1° con esta matrícula, en Carrasco.

11/65. Se autoriza la extensión del TAMU Santiago hasta Lima.

16/78 Se produce un accidente fatal con el C 47 FAU 511 (el 2° con esta matrícula) al intentar regresar al aeródromo luego de perder un motor en el descolaje en Artigas

20/77 Ocorre un accidente fatal con el C-95 FAU 584 al circular en el aeródromo de Salto durante el aterrizaje de noche

21/* Día de la Confraternidad Antártica. La noche más larga.

22/13 Primer vuelo de un aviador oriental el Tte. Cesáreo L. Berisso, en nuestro territorio en el Farman "El Águila" desde la Escuela de Aviación Militar en los Cerrillos hasta la playa Malvín

26/50 Decola de Carrasco para los EE.UU. el C-47 FAU 509, P. Tte.2° J. Cardozo, CP Tte1° R.

Bendahan, CE. Sgto1° A. Pérez, R. Sgto1° G. Rodríguez arriban a Glendale el 24 julio llevando a la primera tanda de las tripulaciones que luego traerían a los Mustang F-51

10/50 Arriban a Montevideo los 11 B-25 recibidos en EEUU. Tripulaciones: Tte1° W Gianarelli, Tte2° M Rodrigo y Sgto. 1° C Antunez; Tte1° A Bonelli, Sgto. W Galarza, Sgto J González y R Pintos; Tte1° L Baró, Sgto. 1° C Ferraro, Tte2° R López y Cbo F Sánchez; Tte1° F Otero, Alf W Alvarado, May A Pittamiglio y Alf R Ayala; Cap J Pérez Caldas, Tte1° G Lualhe, Tte1° J Mazzetti y Sgto. J De León; Cap D Sena, Tte2° M Buadas, Sgto. F Sosa y Tte2° L de Horta; Cap J Alfaro, Alf J Borba, y Sgto. W Espinosa; Cap J. Villanueva, Tte1° R Camps, Sgto. C Noriega y Cbo J Suquilvide; May G Etcheverry, Tte2° J Borad, May E Olsen y Sdo L Zilly; May P Iglesias, Tte1° J Jaume, Tte2° A Luzuriaga y Alf E Prada; May J Jorge, Tte2° C Mercader Alf J Hernández, y Alf V Mori.

3/75 Creación del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico

22/65 Creación de la Dirección de Seguridad de Vuelo de la FAU

*La Foto del Mes



Grupo de Aviación N°3 Transporte año 1964

Parados: R. Suarez, J. Porro, R. Gonzalez, M. Conde, S. Badano, H. Arioni, E. Aguirre
Sentados: D. Ramirez, M. Cristiani, J.C. Gonzalez, R. Orique, W. Malates, E. Casariego.

*Noticias de la FAU y Uruguay.

**Pluna será desautorizada por las restantes aerolíneas

El 30 de abril, PLUNA, que ejerce la Presidencia de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica, dirigió directamente y sin conocimiento oficial de sus pares aéreas, un documento al Ministro de Transporte y Obras públicas, Presidente de la Junta Nacional de Aeronáutica, solicitándole que no permita la liberalización de tarifas. La aerolínea de bandera contradice de este modo la voluntad y la opinión favorable de la mayoría de aerolíneas asociadas de la Cámara a ese respecto. El documento que Pluna envió al ministerio no será tenido en cuenta, y en próxima e inminente reunión de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica se resolverá, muy probablemente, la liberalización de las tarifas aéreas. La situación incomodó a las gerencias de las compañías aéreas en el país, y la situación ameritó un correo electrónico de urgencia por parte de la Gerencia de Iberia para Argentina y Uruguay que tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires. (Enfoques)

***"La Biblia y el Calefón" En Uruguay se está operando con un diseño obsoleto y tecnología de punta.

Juan C. Alvarez Moro

En la última década del siglo pasado se hizo práctica común adoptar para la gestión, el punto de vista "yuppie" que sostenía: "small is beautiful". En mi artículo anterior "Relaciones Peligrosas", sugería que seguir las recomendaciones OACI sería el punto de partida para poder ajustar y armonizar los espacios aéreos nacionales, regionales y sus Servicios de Tránsito Aéreo.

Es muy importante reconocer que, establecer la reglamentación internacional como el marco de referencia hace al concepto de Seguridad

Operacional que se quiere imprimir a la gestión. Sin embargo, eso no es todo, se requiere además, una gran dosis de apertura intelectual que permita ir incorporando herramientas de gestión no comunes en la administración pública; y es de eso de lo que quiero escribir hoy. Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) en el Uruguay están operando con un diseño obsoleto y tecnología de punta (La Biblia y el Calefón). El escenario era otro y la organización que los contiene se mantiene detenida en el tiempo. El punto fundamental

de discordancia, es en mi opinión, una forma de entender los Servicios de Tránsito Aéreo que observa la dotación de controladores ejecutivos para cada turno como lo más importante. Sin embargo y ejemplificando para la claridad de mi exposición, el control ejecutivo, el del micrófono y monitor, es tan sólo la punta del iceberg. Se confirma la ley de Pareto, el 80% de los esfuerzos resuelven tan sólo el 20% de los problemas o dificultades. Debajo de la punta del iceberg se encuentran la planificación, las definiciones estratégicas, la instrucción, la investigación de incidentes, las normas y procedimientos, el diseño, la simulación y aprobación de nuevos métodos de trabajo, las capacidades de los distintos sectores y por si esto fuera poco, la gestión del Factor Humano. En la última década del siglo pasado se hizo práctica común adoptar para la gestión, el punto de vista "yuppie" que sostenía: "small is beautiful". Pequeño es hermoso decían, gracias a una forma de interpretar la dimensión de "lo que hay que hacer" y de esa forma poder descomponerla, partirla en múltiples pedazos pequeños. Pequeños, pero manejables. Desde este punto de vista, y aún dentro de los esquemas organizativos de la burocracia estatal, es posible pensar en pequeñas reingenierías, en escala operativa y dentro del concepto transición, evolutivo. Una de las ventajas es que se pueden incorporar criterios de administración por objetivos. Por otra parte, esta forma de encarar la gestión de los ATS, permitiría pensar en mejoras y ajustes que resulten en optimización y suma de sinergias. Esto en materia de Seguridad Operacional es bienvenido. Estoy al tanto de que no digo nada nuevo. De hecho la misma **OACI** transita desde hace tiempo, los caminos hacia la adopción de los estándares internacionales de calidad para los servicios establecidos en la ISO9000. Muchos de estos

****Publicado en EQUINOX FIN DE SEMANA**

LA COLUMNA DE EGO CORREA LUNA

egocluna1943@yahoo.es

Los malditos corporativismos

Hoy quiero abandonar la línea tradicional de mi columna, para referirme al tema de los controladores de vuelo y su deseo de salir de la órbita de la FAU, acusando a ésta de los problemas de seguridad en la operación de los radares.

criterios ya aparecían en el Documento 9426 Planificación de los Servicios o en el Manual de Garantía de Calidad para la región Caribe y Sudamérica (CARSAM), entre otros.

Particularmente en el área de los factores humanos es donde una pequeña reingeniería podría iniciar el camino hacia una consolidación definitiva de prácticas operativas seguras. Sucede que muchos técnicos en los que se incluyen Controladores (CTA) tienen doble empleo y otros una profunda desmotivación. La intención de "ascender" se ha visto desalentada pues no hay diferencias por la aceptación de responsabilidades con sus riesgos asociados. Por ejemplo, un CTA con una habilitación vale lo mismo que uno con múltiples licencias o un Supervisor. Una nueva figura que podría considerarse como una de estas reingenierías, es la declaración de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) una actividad de "dedicación exclusiva" que ajuste las pautas de trabajo (estatuto) y remuneración. Recién en los últimos tiempos el Estado uruguayo ha descubierto las bondades de este tipo de medida,

particularmente porque conlleva el concepto de contra prestación. Los profesionales del ATM abandonarían una práctica de funcionamiento que hoy parece eterna, en contraprestación de la regulación y bonificación. Este es un buen punto de partida para una negociación fructífera ya que parte de la base de soluciones "ganar - ganar". Pero lo más importante es observar el valor añadido, aquello de la acumulación de sinergias. Al poder contemplar y desarrollar las actividades sumergidas del iceberg se comienzan a sentar bases de una nueva cultura de Seguridad Operacional con valores internacionales. Una dosis de apertura intelectual y una instancia genuina de aportes, operarían maravillas. La aviación al ser una de ellas, se lo merece. Fecha de Publicación 15/05/2007 Boletín Aviación Digital Global.

Quienes han seguido mis historias de vuelo, saben acerca de mi conocimiento en el área de la prevención e investigación de accidentes aéreos y de mi experiencia en la aviación de casi 40 años dedicado a esa actividad, pero para aquellos que no lo saben, deseo explicar que desde el año 1975, en que me gradué en la

Universidad del Sur de California, como Oficial de Seguridad de Vuelo (prevención e investigación de accidentes) trabajé intensamente en el tema, clonando aquel curso en nuestra Fuerza en 1981 -el que sigue formando a nuestros oficiales y civiles invitados hasta hoy- donde ejercí la docencia hasta mi retiro. Luego fui 5 años Director de Seguridad de Vuelo de la FAU y desde el comienzo en el 75, participé en casi todas las investigaciones de accidentes de la Fuerza y varias civiles. Expreso esto para que se entienda que no sólo hablo por mi condición de integrante de la Fuerza, defendiendo a la misma, sino porque creo tener las credenciales apropiadas, en un tema donde la prioridad de todos sus aspectos la debe tener la seguridad y cualquier solución debe estar centrada en ella.

El tema del control del espacio aéreo y los aeropuertos tiene dos aspectos bien marcados. Uno, el técnico, en el que se puede formar gente, independientemente de su condición de civil o militar, la que va a cumplir su cometido de la misma manera y su eficiencia va a depender de la capacidad individual de cada uno, ya que cualquier ser humano puede cometer errores y, de hecho, por eso suceden los accidentes. En este sentido, hoy son civiles los que mantienen y operan los radares, ejerciendo el control del tránsito aéreo, de modo que su dependencia de los mandos de la FAU no tiene nada que ver con sus fallas.

El otro aspecto es el económico, que limita los recursos para desarrollar todas las tareas necesarias para que funcione el servicio y la gestión de esos recursos, donde de su eficiencia depende el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles que, por supuesto, siempre son escasos.

Dado que todos los países tienen necesidad de usar su espacio aéreo y los aeropuertos para usos civiles y militares, aquellos que son ricos pueden darse el lujo de tener dos sistemas independientes, que sin duda son carísimos. Pero en los pobres, la única opción es usar esos recursos en forma compartida y en ese contexto, lo lógico es que los mandos de la Fuerza Aérea gestionen este elemento, esencial dentro de lo que es el Poder Aéreo de una Nación, la que además debe cumplir el rol de Policía Aérea en todas sus variantes, como ser la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico.

Por otra parte, ha sido la FAU, a través de los años, luchando con gran empeño, la que ha logrado construir lo que hoy tenemos, ya que es tradicional la enorme dificultad para conseguir la inclusión en el presupuesto de la compra de elementos tan caros como son los radares y todo lo que se refiere a las radio ayudas, así como la actualización y el mantenimiento de los aeropuertos.

Hoy vemos que en la región han surgido una serie de problemas en esta materia y, aunque son de diferente origen, los quieren meter a todos en la misma bolsa, por eso es necesario analizarlos un poco.

En Argentina, sin duda que el principal motivo de la inseguridad que afecta el control del espacio aéreo se debe al deterioro de su equipamiento técnico, motivado por el estrangulamiento económico a que han sido sometidas sus FFAA y, sin recursos económicos, es imposible sustentar un sistema eficiente.

Ha sido necesario que ocurrieran una serie de eventos muy peligrosos, para que el gobierno se preocupara y acelerara los trámites para la adquisición del referido equipamiento.

En Brasil, los problemas han sido de otra índole y en general se han debido a errores humanos como el que originó el accidente del Gol que colisionó con el jet privado, en forma muy similar a la que lo hicieron en la frontera suizo-germana dos aviones comerciales y al cruzamiento ocurrido en Argentina hace unos pocos días. Cuando presté servicios como Agregado Aéreo en Brasilia, tuve la suerte de visitar el SINDACTA, que es el sistema de control radar integrado que cubre todo el espacio aéreo de esa inmensa nación y es un sistema impresionante, creado por el comando de la FAB, lo que no quiere decir que no puedan ocurrir problemas, ya que ninguno es infalible. La historia aeronáutica de todos los países, incluidos EEUU y Europa, donde la aviación civil y el control de sus vuelos no dependen de las fuerzas aéreas, registran numerosísimos eventos de este tipo, por lo general producidos en el cambio de centros de control, donde existe la posibilidad de cambios de niveles, autorizados por distintos controles, sin la debida comunicación entre ellos y cuando el viejo Murphy mete sus zarpas, tenemos un accidente o una cuasi colisión.

En nuestro país, el que, además, cuenta con un volumen de vuelos ínfimo, sobre todo si lo comparamos con cualquier otro de la región y del resto del mundo desarrollado, las autoridades de la FAU que comandan la DINACIA, desde siempre han dedicado el mayor esfuerzo a mejorar todo lo que tiene que ver con la aviación civil y la infraestructura aeronáutica que posibilita su desarrollo.

Por supuesto que ese esfuerzo, como en toda empresa, siempre ha estado condicionado por los recursos económicos disponibles, lo que se agravó a partir, ya hace unos años, de la disposición de volcar a rentas generales todos los proventos, de los que luego sólo recibe una tercera parte.

A pesar de esa medida inconducente, que hace que los recursos generados por la actividad aeronáutica terminen en cualquier otro lado, se ha hecho lo imposible para que la misma se mantuviera dentro de parámetros aceptables de eficiencia y seguridad.

Dentro de esos esfuerzos, la capacitación del personal técnico ha sido una prioridad, por lo que quienes hoy ejercen la función han sido formados con los más altos estándares en la materia y si sumamos a eso un equipamiento que cumple con los requerimientos que la misma exige, veremos que en nuestro país no existen graves problemas que no puedan resolverse dentro de un padrón de mejora continua, necesario en cualquier actividad.

Pero acá en la región se suma otro problema y es el de los salarios que, por lo general, por ser similares a los del resto de las FFAA (aunque nuestro personal de la DINACIA es civil y cobra considerablemente más que cualquier técnico de la FAU), son bajos y eso es un factor determinante, junto con la disciplina que por lo general reina en el ámbito militar, que a los latinos no nos gusta demasiado y que lleva a que se creen estos movimientos independentistas, sin considerar que el cambio de dependencia no va a mejorar el servicio y sí va a incrementar en

forma exponencial sus costos, que por supuesto pagaremos los sufridos contribuyentes.

Claro que nunca falta algún Rossi que salta a la arena y asegura que él puede hacerse cargo y solucionar un problema del que no tiene ni idea, como hizo con PLUNA liquidando a U-Air, cuyos capitalistas de Ashmore le ofrecieron una solución que le hubiera ahorrado los 30 millones de pérdida a las arcas del Estado en estos dos años que llevan gestionándola.

A fines de 1984 estaba volando a Río como comandante de un vuelo de PLUNA, cuando se vino a la cabina otro comandante civil que iba al simulador (que hacíamos en las instalaciones de VARIG) y mientras tomábamos unos mates, surgió el tema de que, con el cambio de gobierno, la FAU debía retirarse de la gestión de la compañía y recuerdo clarito sus palabras: "Con ustedes está todo bien y nunca se hubiera levantado PLUNA sin la gestión de la FAU, pero nosotros queremos ganar más y ustedes vuelan gratis, así que no podemos hacer huelga y por lo tanto se tienen que ir".

El primer paro del gobierno democrático fue el 2 de marzo del 85, al día siguiente de asumir el Dr. Sanguinetti, para que la FAU se fuera de PLUNA.

Eso se hizo realidad y fui el último comandante militar que realizó un vuelo en la compañía estatal el 16 de abril de 1985. Se entregó la dirección a la nueva administración encabezada por el Contador Conforte, con tres Boeing 737 flamantes y un 707 volando a Europa, además de 10 millones de dólares en la caja, luego de haber recibido en 1973 una empresa con 1400 funcionarios que cobraban de rentas generales, porque no tenía ningún avión volando.

El resto de la historia lo conocemos todos. Por eso debemos pensar en el país, dejando de lado los corporativismos que, por lo general, suelen conducir a este tipo de finales, en especial cuando de lo que estamos hablando es de la seguridad de la actividad aeronáutica en nuestra nación.

*Noticias aeronáuticas del mundo.

**Boeing vende a Air Canadá 23 aviones 787 Dreamliner

Boeing confirmó hoy un pedido de Air Canadá de 23 aviones 787 Dreamliner por 3.500 millones de dólares, lo que eleva a 37 el número de aparatos de este modelo encargados por la aerolínea.

Boeing destacó que Air Canadá es el "mayor cliente de América", además de ser la aerolínea que más

aviones modelo Dreamliner ha pedido en el hemisferio occidental. Con esta operación, el total de pedidos en firme del 787 asciende a 567 aparatos por parte de diversos clientes.

****Amsterdam instala detectores para ver a través de la ropa**

Un novedoso escáner que permite ver a través de la vestimenta, con el objetivo de detectar la tenencia de armas o drogas, fue instalado por el Aeropuerto de Amsterdam, el primer aeródromo del mundo en usar este sistema de seguridad.

Para registrar al pasajero, el "Security Scan System" no usa rayos X, sino milimétricas ondas de radio que muestran imágenes traseras y delanteras del individuo, sin necesidad de atravesarle el cuerpo como sucede con las radiografías realizadas en los hospitales.

Según el Instituto Holandés de Ciencia Aplicada, encargado de estudiar los efectos de las ondas emitidas por el escáner, estas poseen una intensidad hasta 6 mil veces menor que la permitida por la Unión Europea, por lo cual descartan cualquier efecto colateral en el requisado.

Para evitar la invasión a la intimidad del pasajero, que puede ser visto desnudo a través del escáner, las imágenes son analizadas en un cuarto cerrado y el rostro del individuo es deformado para no ser reconocido.

****Comenzó reforma en la pista de Congonhas y cancelan vuelos**

La reforma de la pista principal del Aeropuerto de Congonhas, en la capital del estado de San Pablo hará que este aeropuerto pierda 157 vuelos, de los cuales 51 serán transferidos para el Aeropuerto Internacional de Guarulhos y 106 cancelados temporalmente. Los trabajos deben durar aproximadamente 45 días, con un costo aproximado a los 19 millones de reales.

Desde el año pasado, por medidas de seguridad, la Infraero mide la lámina de agua que se crea sobre la pista los días de lluvia. El principal problema de esta pista, es la acumulación de agua; si supera los 3 mm, la pista es cerrada para evitar el derrape de los aviones. Durante la reforma, el aeropuerto funcionará en tres horarios diferentes: de lunes a viernes, estará abierto desde las 5.30 hasta la media noche; los sábados desde las 6 a las 23 y los domingos, desde las 7 hasta medianoche. En este período, el número de aterrizajes y despegues, caerá de 38 a 33 por hora.

****Piloto de un Gripen se eyecta por accidente**

Raúl Palomar Valdés /ADG / flightglobal

La Comisión de Investigación de Accidentes de Suecia (SAIB), está estudiando la causa del accidente que tuvo lugar el pasado 19 de Abril con un Saab JAS39C de la Fuerzas Aéreas, en el que el piloto se eyectó del avión.

Esto obligó a dejar en tierra hasta el 24 del mismo mes a todos los modelos C/D del avión Gripen, incluyendo los operados por la República Checa y Hungría. Llevará varias semanas analizar el Grabador de Datos de Vuelo (FDR) recuperado intacto y que se encuentra en la Base de Vidsel; la SAIB ha manifestado; *"De momento no hay evidencias de que el avión presentara algún fallo técnico"*. La atención se centra en la activación de la eyección del piloto durante una maniobra de varias "g's".

Fuente: flightglobal Fecha de Publicación 01/05/2007

****Airbus abre en China una Línea de Ensamblaje**

Airbus se abre a China y se establecerá con una Línea de Ensamblaje Final (FAL) del Airbus A320 en Tianjin (China), de la que el constructor europeo tendrá el 51%. La construcción de la Línea de Ensamblaje se produce después de la reciente aprobación del Consejo de Estado del Informe del Estudio de Viabilidad para el proyecto. Dentro del proyecto se incluye la construcción de los hangares.

***Computación**

**** ESET NOD32 Antivirus obtiene el premio VB100 número 42**

La distinción VB100 es proporcionada por la publicación independiente Virus Bulletin, y su más reciente evaluación (febrero de 2007), ha sido realizada bajo el sistema operativo Windows Vista. Así, ESET NOD32, se convierte en el primero en alcanzar los 42 galardones VB100. Estos premios son el resultado de la evaluación que se realiza de forma periódica entre distintos antivirus sobre diferentes sistemas operativos. Para

obtener esta distinción, el antivirus evaluado debe ser capaz de detectar todos los virus in-the-wild (activos en el mundo real) sin producir falsos positivos, ni errores en la detección. Los virus in-the-wild son aquellos que se encuentran en la WildList, una lista alimentada mensualmente por investigadores independientes de antivirus y compañías de seguridad. Detectar el 100% de estos virus demuestra la eficacia de un programa frente a los peligros que cualquier usuario puede encontrarse mientras utiliza su equipo. El objetivo de las evaluaciones es

comprobar si estos detectan todos los virus in-the-wild. ESET NOD32 Antivirus ha sido analizado desde mayo de 1998 por Virus Bulletin. Los premios obtenidos son una ratificación de la eficiente detección del antivirus de ESET. "Durante los últimos nueve años, ESET ha logrado 42 premios VB100, más que cualquier otra casa antivirus", dijo John Hawes de Virus Bulletin. "En la última comparativa de Virus Bulletin, ESET NOD32 Antivirus obtuvo un perfecto resultado sin ningún falso positivo y también consiguió los mejores rendimientos en velocidad de exploración bajo Windows Vista", declaró Hawes. Con esta nueva distinción, ESET NOD32 Antivirus refuerza su trayectoria de casi nueve años detectando el 100% de los virus activos en el mundo real. ESET NOD32 se mantiene en el record de detecciones continuas gracias a su poderosa tecnología de heurística ThreatSense(c), que es capaz de detectar más del 80% de los nuevos códigos maliciosos que aparecen a diario en Internet. El sofisticado motor ThreatSense(c) proporciona detección proactiva contra malware, spyware, adware, rootkit, phishing y otras amenazas informáticas, con un rendimiento altamente optimizado que consume pocos recursos del sistema operativo sin restar efectividad en la protección. La combinación de ThreatSense(c) junto al ****Aumento de phishing en Argentina, Chile y Uruguay** ESET, proveedor global de protección antivirus de última generación, advierte del aumento de phishing en varios países de América del Sur, que amenazan a instituciones financieras de la zona. Durante esta semana se registraron nuevos ataques a bancos de Argentina, Uruguay y Chile, lo que claramente indica un notorio incremento en el número de casos de phishing que tienen a estos países como su objetivo. El phishing es un grave problema a nivel mundial, pero hasta hace poco, la mayoría de sus ataques eran solo a usuarios y entidades de habla inglesa. Hasta el pasado año, España tenía el dudoso honor de estar en los primeros lugares estadísticos en los ataques de phishing a hispanohablantes. Hoy día, los delincuentes apuntan sus armas a países de Latinoamérica con cada vez mayor asiduidad. Phishing, un término anglosajón que se pronuncia igual que "fishing" (pescar en inglés), se refiere básicamente a "la pesca de incautos" en la red. Hasta que ese término se hiciera tan popular como lo es hoy en día, se utilizaba más la palabra "scam" (un engaño creado con el objetivo de obtener algún beneficio económico por medio de un "hoax" o engaño). "Se trata principalmente de comunicaciones fraudulentas, que intentan engañar al usuario desprevenido para que ingrese sus datos personales (contraseñas, números de tarjetas de crédito, etc.), en sitios que se asemejan a los originales. Las técnicas utilizadas son cada vez más sofisticadas, y por lo tanto es más difícil caer en cuenta que la página visitada no es nuestro banco", dice Pablo González, director del departamento de soporte de ESET NOD32 Uruguay. Las razones por las que se utilice el correo electrónico como principal "anzuelo", son básicamente por su bajo costo, su anonimato, y por el hecho de que es muy fácil generar cientos de miles de mensajes en forma de spam (correo no deseado), asegurándose así su autor que siempre alguien identificará su carnada. La mayoría de las veces, es imposible identificar a simple vista que un mensaje o un sitio es falso. El uso de logos, colores institucionales, y una redacción mucho más cuidada que la que veíamos en otros tipos de engaños hace unos años,

reconocimiento basado en firmas, permite a ESET NOD32 Antivirus alcanzar altos niveles de eficacia y mantener la mejor marca en las evaluaciones de Virus Bulletin. Además, ESET NOD32 Antivirus sigue destacándose dentro de las otras evaluaciones que realiza Virus Bulletin, que aunque no son necesarias para obtener la certificación, permiten la elaboración de un informe muy detallado sobre el rendimiento de los productos. En los apartados velocidad de exploración y recursos consumidos del sistema, ESET NOD32 Antivirus sigue presentando resultados muy por encima del resto. De esta manera, ESET NOD32 no sólo asegura una completa protección en ambientes reales, sino que también es el antivirus más rápido, el que menos recursos consume y el de mayor detección de virus por heurística; según se desprende de los resultados de Virus Bulletin. Consulte el resumen comparativo actualizado sobre premios VB100 para mayor información:

<http://www.nod32.com.uy/comparativas.html>

* Sobre ESET en Uruguay:

Video Soft, empresa creadora del sitio VSantivirus, representa de forma exclusiva en Uruguay a ESET NOD32 Antivirus. Más información: <http://www.nod32.com.uy/>, <http://www.eset.com.uy/>

hacen más difícil para un usuario con poca experiencia apreciar la trampa. "Lo que debemos tener muy en cuenta, es que ningún banco o institución financiera nos pedirá que ingresemos a una página para escribir allí nuestros datos confidenciales, usando un correo electrónico como aviso," dice González. "La mayoría de estos mensajes fraudulentos, crean una falsa situación de urgencia para que el usuario deba actuar de inmediato, incitándolo por ejemplo a volver a ingresar su contraseña para no perder su cuenta." Existe una larga variedad de esta clase de engaños, los cuáles imitan a conocidos bancos e instituciones. Las ganancias obtenidas por estos delincuentes, pueden llegar a ser enormes. Muy pocas veces las instituciones afectadas divulgan cuántos de sus clientes han sido víctimas de estas trampas. Hace unos días, reportábamos en VSantivirus un caso de un banco de Venezuela. Países como México, Panamá, Guatemala, Costa Rica, Chile y Argentina, también han sido víctimas recientes (ver detalles en ["http://www.vsantivirus.com/hoaxes.htm"](http://www.vsantivirus.com/hoaxes.htm)). La imagen muestra uno de los últimos casos detectados durante esta semana en Uruguay (se han reportado otros casos en el pasado). En este caso involucra a un importante banco que opera en muchos otros países, incluyendo España. [ver imagen <http://www.vsantivirus.com/phishing-la-eset.htm>]

* Sugerencias para no convertirse en otra víctima:

1. NUNCA haga clic en forma directa sobre NINGUN enlace en mensajes no solicitados. Mucho menos ingrese información de ningún tipo en formularios presentados en el mismo mensaje. Si considera realmente necesario acceder a un sitio aludido en el mensaje, utilice enlaces conocidos (la página principal de dicho sitio, por ejemplo), o en último caso utilice cortar y pegar para "cortar" el enlace del texto y "pegarlo" en la barra de direcciones del navegador.
2. Desconfíe siempre de un mensaje como el indicado. Cerciórese antes en los sitios principales, aún cuando el mensaje parezca "real". Toda vez que se requiera el ingreso de información confidencial, no lo haga sin estar absolutamente seguro.

3. Preste atención al hecho de que cualquier compañía responsable, le llevará a un servidor seguro para que ingrese allí sus datos, cuando estos involucran su privacidad. Una forma de corroborar esto, es observar si la dirección comienza con https: en lugar de solo http: (note la "s" al final). Un sitio con una URL https: es un sitio seguro. Pero recuerde que eso solo significa que las transferencias entre su computadora y el sitio serán encriptadas y protegidas, de ningún modo le asegura que el sitio es real.

Note que el servidor seguro, no necesariamente es al que usted ingresa cuando entra a un sitio como el de un banco. Pero si debe serlo en el momento en que ese sitio lo lleve a algún formulario para ingresar datos confidenciales. Compruebe SIEMPRE, si al colocar el puntero del ratón sobre cualquier dirección indicada en un mensaje (sin hacer clic), el Outlook Express le muestra abajo la misma dirección.

4. Una vez en un sitio seguro, otro indicador es la presencia

***Meteorología**

****La fábula del recalentamiento global**

Walter E. Williams

La mayoría de los climatólogos coinciden en que la temperatura de la Tierra ha aumentado en alrededor de un grado durante el último siglo. El debate se centra en qué parte de ese aumento se debe a la actividad humana. Recientemente, el Canal 4 de la televisión británica produjo el documental "El gran engaño del calentamiento global", destruyendo la mayoría de los alegatos del movimiento ambientalista. Los científicos entrevistados incluyeron a los más destacados climatólogos de MIT y otras prestigiosas universidades alrededor del mundo. El documental muestra muchas realidades científicas que chocan de frente con la propaganda ambientalista: las emisiones de dióxido de carbono provocadas por la gente son alrededor del 5 por ciento del total y el resto proviene de causas naturales como volcanes y la muerte de animales y plantas. Cada año, los volcanes producen más dióxido de carbono que todas las actividades humanas. La mayoría de los gases invernaderos son causados por los océanos y la conclusión es que el clamoreo de los ambientalistas es pura verborrea. A lo largo de miles de millones de años ha habido infinidad de períodos de calentamiento y de enfriamiento. De hecho, en el siglo X, cuando no existían ni automóviles ni aviones, el clima era considerablemente más caliente que ahora. El mayor calentamiento del siglo pasado ocurrió antes de 1940, mientras que a lo largo de varias décadas después de la Segunda Guerra, durante la masiva industrialización del mundo, ocurrió un enfriamiento de la Tierra. Lo que presenta un

de un pequeño candado amarillo en el rincón inferior a su derecha. Un doble clic sobre el mismo debe mostrarle la información del certificado de Autoridad, la que debe coincidir con el nombre de la compañía en la que usted está a punto de ingresar sus datos, además de estar vigente y ser válido.

5. Si aún cumpliéndose las dos condiciones mencionadas, duda de la veracidad del formulario, no ingrese ninguna información, y consulte de inmediato con la institución de referencia, bien vía correo electrónico (si es una dirección que siempre usó), o mejor aún en forma telefónica.

De todos modos, recuerde que prácticamente es una norma general, que NINGUNA institución responsable le enviará un correo electrónico solicitándole el ingreso de alguna clase de datos, que usted no haya concertado previamente. Relacionado: Scam: Timo a clientes de Crédito Uruguay Banco

<http://www.vsantivirus.com/scam-credituguay.htm>

peligro mucho mayor para la humanidad es el empeño de los ambientalistas en reprimir cualquier opinión diferente a la de ellos. Según el reportaje publicado el 11 de marzo por el periódico Sunday Telegraph de Londres, Timothy Ball, ex profesor de climatología de la Universidad de Winnipeg en Canadá, ha recibido cinco amenazas de muerte desde que cuestiona que los humanos afecten los cambios climatológicos. Richard Lindzen, profesor de ciencias de la atmósfera de MIT, mantiene que "los científicos que no están de acuerdo con el alarmismo pierden apoyo económico, se desprecia su trabajo y son acusados de ser secuaces de los industriales". Nigel Calder, anterior director de New Scientist, dice que "los gobiernos tratan de lograr unanimidad, reprimiendo a científicos que discrepan. Einstein no hubiera logrado ningún apoyo financiero bajo el actual sistema". Tratar de reprimir opiniones diferentes no es algo nuevo. Por no creer que la Tierra es el centro del universo, Galileo fue llevado ante un tribunal en 1633. Amenazado con torturas, se retractó y se le prohibió salir de su casa durante el resto de su vida. Los nuevos inquisidores son gente como la Dra. Heidi Cullen del Weather Channel, quien insiste que la Sociedad Americana de Meteorología desapruebe a cualquier meteorólogo de la televisión que ponga en duda el calentamiento global causado por la gente. Por su parte, el columnista Dave Roberts exige un juicio tipo Nuremberg para los "bastardos" que causan el calentamiento global.

*Antártida.

** BASE MARAMBIO - ORIGEN DE SU DENOMINACION

En el año 1956 la isla ubicada en el Sector Antártico Argentino a los 64° 14' de latitud sur y a los 56° 43' de longitud oeste, que en cartas antiguas es señalada con el nombre Seymour, en honor a un marino inglés que frecuentó la zona a fines del Siglo XIX, tomó el nombre de Isla Vicecomodoro Marambio, en homenaje al Vicecomodoro Gustavo Argentino Marambio, quien desempeñándose como el primer Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea en Tareas Antárticas, comandó la primera operación de la Fuerza Aérea en esas latitudes. Fue Comandante del primer sobrevuelo en el Sector Antártico Argentino realizado el 1º-dic-1951, cuando al mando de un avión bombardero Avro Lincoln 694, modificado con la Matricula LV-ZEI (Ex B-003), denominado Cruz del Sur, sobrevoló la Bahía Margarita en el Sector Noroeste de la Península Antártica, efectuando lanzamientos de carga en la Base General San Martín, en cumplimiento a la operación Enlace; continuando en años posteriores realizando sobrevuelos en su carácter de Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas y estudios de posibles lugares de aterrizaje. En la década del 60 la Fuerza Aérea se empeñó en localizar una zona apta para habilitar una pista de aterrizaje destinada a la operación regular y continua de aeronaves de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con ruedas, sin utilizar el sistema de esquí. Se localizó la Isla Seymour (actualmente Marambio), la que emergió del mar en épocas muy remotas y su meseta que se elevó entre 198 y 200 metros sobre el nivel del mar, tiene una superficie semiplana, con un suelo formado

por barro de tierra arcillosa congelado (Permafrost) aflorando piedras y rocas de distintos tamaños, diseminadas en toda su extensión; que con esa característica singular, permiten que esta meseta sea barrida habitualmente por fuertes vientos antárticos que evitan la acumulación de nieve. Se efectuaron varios reconocimientos de la zona y relevamientos aerofotográficos de la isla y de los múltiples estudios realizados, se llegó a la conclusión que podría materializarse el proyecto sobre la meseta que corona la isla. Los integrantes de las Dotaciones Antárticas 1968/69 de la Fuerza Aérea de las Bases Petrel y Matienzo fueron destacados a la isla, llegando a la misma con gran esfuerzo y pericia, integrándose sobre la meseta la denominada Patrulla "Soberanía", quienes viviendo en pequeñas carpas, en una zona extremadamente inhóspita contando solo con picos, palas y trabajando con esfuerzo, garra y coraje, abrieron un surco de tierra en el Desierto Blanco, logrando el objetivo deseado. Este esfuerzo, hizo que el 29 de octubre de 1969 un avión biturbohélice Fokker F-27 aterrice con ruedas sobre esta pista, naciendo así la Base Aérea "Vicecomodoro Marambio" de la Antártida Argentina. Se convalida administrativamente la inauguración por el Decreto 2032 del 5-may-1970 (BAC. 231). Fotografías, biografía y antecedentes del extinto Vicecomodoro Gustavo Argentino Marambio, están a su disposición, haciendo clic a continuación:

www.marambio.aq/biomarambio.htm.

**Fuerzas ventiscas azotaron la Base Artigas en los últimos días

Ventiscas en Base Artigas.

Daniel Bonora* email: 89054@adinet.com.uy

Un miembro del a dotación de la base Antártica uruguaya debió ser evacuado de urgencia debido a una afección que lo inmovilizó totalmente. El contingente antártico chileno colaboró en el traslado y asistencia al compatriota, que fue trasladado luego de regreso a Uruguay.

Cuando fuertes vientos levantan la nieve acumulada sobre el suelo, se produce el fenómeno meteorológico denominado ventisca.

Existen dos tipos de ventisca:

-Baja: las partículas de nieve son levantadas a poca altura (generalmente por debajo de la vista de quien la observa).

-Alta: las partículas de nieve son levantadas a alturas mayores.

Las ventiscas son muy frecuentes en la Antártida, y la Base Científica Antártica Artigas a menudo se ve afectada por este fenómeno que trae consigo algunas consecuencias. La visibilidad se reduce significativamente, y en ocasiones, si hay mucha nieve acumulada en el suelo y los vientos se vuelven muy fuertes, apenas podremos ver los objetos situados a escasos 10 o 20 metros.

Las ventiscas también son peligrosas porque la sensación térmica puede llegar a ser extremadamente baja. En estos casos, hay que evitar estar a la intemperie, ya que las partes de nuestro cuerpo expuestas podrían llegar a congelarse en unos pocos minutos.

Precisamente por estos días, nuestra base se ha visto afectada frecuentemente por este fenómeno meteorológico.

Pero la ventisca ocurrida el día 13 de abril de 2007, tuvo características inusuales. Ya en las primeras horas de la madrugada el viento arremetía con violencia, como haciéndonos saber aquí en la Antártida más que en ningún otro sitio que la naturaleza manda. Y fue así que alrededor de las 6 am el viento alcanzó una velocidad de 100 nudos, es decir, unos 190 kilómetros por hora.

Si bien por estas latitudes la furia de Eolo es bien conocida, no es común que los vientos alcancen tal magnitud.

La visibilidad durante toda la jornada se vio reducida a unos pocos metros, el día se disfrazó de noche, la sensación térmica se situó en el entorno de los 30 grados bajo cero, y caminar contra el viento se volvía hazañoso.

Se desató una ventisca digna de ser apreciada y disfrutada, como pocas veces ocurre. Quienes estamos en este lugar maravilloso podemos contemplar este y otros espectáculos que la naturaleza nos brinda a diario. Sabemos valorarlo, con una mezcla de asombro, miedo y nostalgia, siendo conscientes de que solo unos pocos gozamos de tal privilegio.

*Daniel Bonora, de la Dirección Nacional de Meteorología, se desempeña como meteorólogo de la Base Artigas está cumpliendo su tercera campaña antártica.

FUENTE: ANTARKOS

FECHA:24 /04/2007

* Del Club Fuerza Aérea.

Asunto: INFORMACION CLUB FUERZA AEREA

Estimado Socio: En nuestra Institución estamos realizando desde el año anterior un servicio gratuito para nuestros Socios e invitados. Se trata de reuniones de "Reiki", que ayudan a mejorar su calidad de vida, las mismas se realizan los días miercoles de 18.00 a 20.00 en nuestra Sede Central (subsuelo). Por mayor información comunicarse con la Sra. Doris de Mello al teléfono 601.67.38.

Saluda atentamente. *LA COMISION DIRECTIVA*

**Parador de Playa Hermosa.

PRECIOS BAJA TEMPORADA

SOCIOS

ADULTO SOCIO (MAYOR DE 7 AÑOS)	\$ 180 IVA incluido
HIJOS DE SOCIOS DE 3 A 7 AÑOS	\$ 90 IVA. 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 IVA incluido

NO SOCIOS INVITADOS

ADULTO Y MAYORES DE 7 AÑOS	\$ 310 IVA incluido
NO SOCIO DE 3 A 7 AÑOS	\$ 180 IVA. 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 IVA. incluido

*Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

**Tomamos unos mates...?

El mate no es una bebida. Bueno, sí... Es un líquido y entra por la boca. Pero no es una bebida.

En este país nadie toma mate porque tenga sed. Es más bien una costumbre, como rascarse.

El mate es exactamente lo contrario que la televisión: te hace conversar si estás con alguien, y te hace pensar cuando estás solo.

Cuando llega alguien a tu casa la primera frase es 'hola' y la segunda '¿unos mates?'. Esto pasa en todas las casas. En la de los ricos y en la de los pobres. Pasa entre mujeres charlatanas y chismosas, y pasa entre hombres serios o inmaduros. Pasa entre los viejos de un geriátrico y entre los adolescentes mientras estudian o se drogan.

Es lo único que comparten los padres y los hijos sin discutir ni echarse en cara. Blancos y Colorados ceban mate sin preguntar. En verano y en invierno. Es lo único en lo que nos parecemos las víctimas y los verdugos; los buenos y los malos.

Cuando tenés un hijo, le empezás a dar mate cuando te pide. Se lo das tibiecito y se sienten grandes. Sentís un orgullo enorme cuando un pedacito de tu sangre empieza a chupar mate. Se te sale el corazón del cuerpo. Después ellos, con los años, elegirán si tomarlo amargo, dulce, muy caliente, tereré, con cáscara de naranja, con yuyos, con un chorrito de limón.

Cuando conocés a alguien por primera vez, te tomás unos mates. La gente pregunta, cuando no hay confianza: '¿Dulce o amargo?'. El otro responde: 'Como tomes vos'.

Los teclados del Uruguay tienen las letras llenas de yerba. La yerba es lo único que hay siempre, en todas las casas. Siempre. Con inflación, con hambre, con militares, con democracia, con cualquiera de nuestras pestes y maldiciones eternas. Y si un día no hay yerba, un vecino tiene y te da. La yerba no se le niega a nadie.

Éste es el único país del mundo en donde la decisión de dejar de ser un chico y empezar a ser un hombre ocurre un día en particular. Nada de pantalones largos, circuncisión, universidad o vivir lejos de los padres. Acá empezamos a ser grandes el día que tenemos la necesidad de tomar por primera vez unos mates, solos.

No es casualidad. No es porque sí. El día que un chico pone la caldera al fuego y toma su primer mate sin que haya nadie en casa, en ese minuto, es que ha descubierto que tiene alma.

O está muerto de miedo, o está muerto de amor, o algo: pero no es un día cualquiera. Ninguno de nosotros nos acordamos del día en que tomamos por primera vez un mate solo. Pero debe haber sido un día importante para cada uno. Por adentro hay revoluciones.

El sencillo mate es nada más y nada menos que una demostración de valores. Es la solidaridad de bancar esos mates lavados porque la charla es buena. La charla, no el mate. Es el respeto por los tiempos para hablar y escuchar, vos hablás mientras el otro toma y es la sinceridad para decir: ¡Basta, cambiá la yerba!. Es el compañerismo hecho momento. Es la sensibilidad al agua hirviendo.

Es el cariño para preguntar estúpidamente, '¿está caliente no?'. Es la modestia de quien ceba el mejor mate. Es la generosidad de dar hasta el final. Es la hospitalidad de la invitación. Es la justicia de uno por uno. Es la obligación de decir 'gracias', al menos una vez al día. Es la actitud ética, franca y leal de encontrarse sin mayores pretensiones que compartir.

***** Un joven novicio llega al monasterio. La tarea que se le asigna es la de ayudar a los otros monjes a transcribir los antiguos cánones y reglas de la Iglesia. Se sorprende de que esos monjes efectúen su labor a partir de copias y no de los manuscritos originales. Va a ver al padre abad, le explica que si alguien hubiese cometido un pequeño error en la primera copia, ese error se propagaría a todas las copias posteriores. El padre abad le responde:- Hace siglos que procedemos así, que copiamos a partir de la copia precedente, pero tu puntualización es buena, hijo. La mañana siguiente, el padre abad desciende a las profundidades del sótano del monasterio, una cava donde están preciosamente conservados los manuscritos y pergaminos originales. Donde hace siglos que nadie ha puesto los pies ni los cofres que los contienen han sido tocados. Se pasa allí la mañana entera, después la tarde, después la noche, sin dar señales de vida. Las horas pasan y la preocupación crece. Hasta el punto en que el joven novicio se decide a ir a ver qué es lo que pasa. Baja y encuentra al padre abad completamente ido, las vestiduras desgarradas, la frente ensangrentada, golpeándose sin parar la cabeza contra los muros venerables.

El joven monje se precipita sobre él y le pregunta: - Padre abad, qué le sucede?

- AAAAAAAAAAYYYYYYYYYY ! Que pelotudos. iiiiiCARIDAD!!!! CARIDAD!!!! Eran votos de "caridad"... no de "castidad!!!! "

***Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.glumbert.com/media/highpower>

pinchen aquí y vean que trabajo se consiguió....

<http://www.leonardodigitale.com/login.html> www.leonardodigitale.com

<http://www.bibliotecaleonardiana.it/bbl/home.shtml> Miles de documentos, textos y diseños del genio italiano están a disposición En este archivo digital, creado al amparo de la Biblioteca Leonardiana, se reproducen estos documentos en alta definición. Hay que registrarse previamente.

http://www.alexisparkinn.com/photogallery/Videos/2006-3-28_harvards.wmv lo que se puede hacer en un T-6

<http://www.youtube.com/watch?v=-XWkSnJwZIQ&NR>

aterrizajes con viento cruzado

<http://www.adventix.net/blog/2007/03/18/unbelievable-graphic-art-pictures-by-rob-gonzales/>

Interesantes dibujos

<http://www.alide.com.br/artigos/cruzexIII/index.htm>

operación Cruzex

<http://www.glumbert.com/media/flash/player.swf?file=flylow&autostart=true&fs=true>

Vuelo bajo-

bajo

***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"**