



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

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

**Nº 70 CORRESPONDIENTE AL 1º SETIEMBRE DE 2007**

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

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

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

La tercera será el viernes 23 de noviembre.

### **\* Colaboradores.**

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

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

\*\*Estimados amigos; Felicitaciones dobles. 1º por el excelente y variado nivel de su contenido, y 2º por hacerlo quincenal. Muchas gracias y los más cordiales saludos Cnel. Oscar Vallejo

### **\*\*Estimados Amigos.**

Presentamos a la **Asociación Amigos del Museo Aeronáutico**, que fue creada el 2 de julio de 2005 y se encuentra abocada a la tarea de la conservación, restauración y divulgación del Patrimonio Aeronáutico del Uruguay.

Somos una institución civil y sin fines de lucro, que cuenta con Personería Jurídica aprobada por el Ministerio de Educación y Cultura desde marzo de 2006.

Desde nuestra formación, nos encontramos realizando tareas de apoyo al Museo Aeronáutico con nuestros asociados de forma voluntaria.

Estas tareas son: Restauración y conservación de aeronaves, organización de la biblioteca y archivo, digitalización del acervo fotográfico del museo y de colecciones personales.

En estos momentos, nos encontramos en la dura tarea de la restauración de varias aeronaves de gran valor histórico para nuestra aeronáutica, un Stinson 108 Voyager, un helicóptero Bell UH 1H, un Ryan Navion, el Curtiss SNC-1 y el Chipmunk G-ANOW

Hemos organizado la biblioteca del museo y estamos en el duro camino de la clasificación de cada uno de los ejemplares de la misma, contando con la invaluable colaboración de una bibliotecóloga.

Vamos por la mitad de camino en procura de la digitalización de más de sesenta mil fotografías y todo esto, logrado con recursos propios producto de donaciones de socios generalmente en el extranjero que desinteresadamente nos apoyan y nos alientan en continuar con la obra.

Para continuar y realizar todas estas tareas, necesitamos de todos ustedes y principalmente de la Gran Familia Aeronáutica de nuestro País.

Para ello, estamos realizando una campaña de atraer colaboradores que, mediante contribuciones voluntarias o donaciones, harán posible que nuestro museo pase a ser un referente histórico del país.

Estas contribuciones voluntarias anuales serían de \$50, \$200 y \$500 o más si lo desea, y como medio de certificación de su donación haremos entrega de un Diploma.

Estas contribuciones podrán efectuarse en dinero o en especies (por ejemplo, materiales tanto para Proyectos específicos en marcha - pinturas, telas, etc - así como elementos de oficina).

Para finalizar, lo invitamos a usted y su familia a que concurran a visitar el Nuevo Museo Aeronáutico y si lo desea a conversar con nosotros y a tomar un café, estamos los días sábados de 09:00 a 17:00 hs.

en el Museo Aeronáutico entrando por el portón de la calle San Gabriel 4004, o por el teléfono 215 22 15 o si lo prefiere por nuestro correo electrónico [aamameregalli@adinet.com.uy](mailto:aamameregalli@adinet.com.uy) o con el Presidente, Secretario o Tesorero de la Asociación, de preferencia por e-mail a las direcciones siguientes:

[gustavo.necco@gmail.com](mailto:gustavo.necco@gmail.com) [roxwil@adinet.com.uy](mailto:roxwil@adinet.com.uy)

y [pa-once@adinet.com.uy](mailto:pa-once@adinet.com.uy)

Muchas Gracias, los esperamos....

\*\*\* Estimados todos, Sabrán disculpar mis relatos a veces con tantos claroscuros. Me pregunto si podrán quizás entender que muchas veces no todo es muy fácil y llevadero. Pero así es. Y así pretendo reflejarlo en estas cosas que escribo, tratando de transmitir mi interpretación de la verdad.

Reciban mi afecto, que siempre está ahí intacto y con más fuerza que nunca. Un fuerte abrazo, de esos que aquí se hacen muy necesarios. No lo duden.

Sinceramente, May Álvaro Sosa

"LA SILLA DEL SAFARI CLUB"

Estoy en la terraza del restaurante "Safari Club". Está ubicado en el tercer piso de una edificación instalada en la pendiente de las colinas de Vugizu. Veo explayarse la ciudad a mis pies y más allá veo el enorme lago.

Estoy con mi laptop describiendo este novelesco paisaje, estoy describiendo la vista de la ciudad de Bujumbura y del mítico lago Tanganyka. Estoy en... el antiguo reino de Urundi, actual República de Burundi.

El aire fresco se aprecia en esta terraza y las miles de aves acompañan con su trinar una puesta de sol que las nubes me han prohibido observar, tampoco puedo ver los pliegues montañosos del vecino de la otra costa, el Congo.

La atmósfera de la terraza es propicia para que tres personajes locales lleven a cabo sus conversaciones en un tono que mi sordera técnica no me permite captar definitivamente, pero que mi olfato de comportamiento humano hace que entrevea un sesgo comercial de la situación y les augure un excelente acuerdo luego de tan fluida y considerada charla regada por sucesivos cafés. En torno a la mesa hay una silla vacía que les acompaña.

El Tanganyka brinda a sus habitantes el paisaje litoral que siempre facilita el disfrute de brisas costeras y arenas playeras.

Grandes y abiertas playas bañadas de aguas claras y atemperadas, hoteles que contribuyen a la comodidad del aprovechamiento de las zonas recreativas. Arena, sol, olas, cerveza y la infaltable música.

Las brisas que remueven y despejan las atmósferas tropicales se asocian en la noche para poder observar en los reflejos del lago, las luces de esta ciudad enquistada en la orilla. La sinfonía de un croar ininterrumpido y de voces más atenuadas que las que yo conocía, me dieron a entender que la fauna lacustre se componía de especímenes de tamaño nada despreciables.

Mi comprobación fue más que contundente cuando llegó el pedido de ancas de rana...con un sorprendente tamaño!!!!!! (Me atrevería a decir que eran mas grandes las piezas de este plato que las patas de pollo ofrecidas por los restaurantes congolese).

Es que en esta costa del lago, en la zona de Rusizi habitan animales grandiosos. Por aquí uno puede observar hipopótamos y además si tiene mucha "suerte" hasta se pueda cruzar con Gustave, el cocodrilo que dicen mide más de diez metros de largo y a quien se le ha adjudicado cientos de muertes (gran excusa la del pobre Gustave para justificar unas cuantas desapariciones de la guerra).

La gente en Bujumbura cuando ofrece sus servicios es extremadamente educada con una esmerada "politesse" propia de la herencia colonial. Ellos hablan entre susurros y mis exagerados decibeles les ha llegado a sorprender (es que en el Congo no se habla, se dialoga "mercadeando" y ya os lo he dicho, la permanente exposición a los ruidos de los aviones y aquello de...la sordera técnica....).

Estoy en el Lago Tanganyka y siento la histórica mirada de Richard Burton (no del actor, sino del explorador), Speke y Stanley (aquel que halló al "perdido" Dr. Livingstone muy cerca de aquí en un punto que hoy está dentro del territorio de Tanzania, aunque el monumento que conmemora ese encuentro está en Burundi).

También puedo percibir la presencia épica de los espíritus de Ntare (el león), Mwezi (la luna), Mutaga (el mediodía), Mwambutsa (el barquero) y otros tantos personajes de estas tierras que ya sea por sus gobiernos o por su liderazgo han dejado una verdadera herencia a través de los tiempos. Sin embargo de estos últimos en "nuestro occidente" poco sabemos.

La brisa de la terraza refresca y poco a poco se va descolgando una llovizna, los vecinos de la charla mudan sus posiciones hacia una mesa al abrigo de un alero más cercano a mi mesa. Ahora sí puedo escuchar su conversación "fuerte y claro" pero el encriptamiento del suahili burundés echa por tierra cualquier esperanza de inmiscuirme en sus asuntos y ya ni mi sordera ni mi olfato pueden ayudar a descifrar el tópico de su charla. Salvo algunas palabras en francés podría opinar que su conversación trasunta temas tan disímiles como la política, los negocios, el deporte o el sexo, de cosas de la vida, bah!

Es como si hablaran de símbolos que para mí resultan indescifrables y las interpretaciones quedan totalmente en mis manos.

Lo cierto es que el café de Burundi es excelente y más allá de su aceptación por parte de mis compañeros de terraza, yo también me he visto tentado por su aroma. Sin la aspereza del café ugandés y con el atractivo del producido en Kenya, este café al probarlo tiene el balance típico de la exquisitez definida como "charme".

La lluvia ahora se hace más fuerte y entonces deja a Burundi en un tono tropical, la exuberante vegetación aparece totalmente abriantada y la visibilidad hacia el lago se va depreciando cada vez más. Sólo un opaco reflejo sobre las aguas me indica que es la hora del ocaso pues una colorida aureola de mezclas rosadas y celestes dejan traslucir la fugaz demostración de la corrida final del sol africano.

En mis montañas de Kavumu las puestas de sol están ausentes pues los picos son inmensas barreras que nos privan de la hipnosis del poniente. Son días sin puestas de sol, son días que devienen en noche sin el "juego previo" -figuradamente- del que gustan hablar los sexólogos.

Quizás el destino ha querido sabiamente, como en el tratamiento del síndrome de abstinencia, que deba esperar a que los próximos días los ocasos comiencen a desnudar su inusual belleza "pole-pole".

Aquí la multiplicidad de las voces ornitológicas es admirable. Yo que vengo del tosco graznido de los cuervos (aquellos que me despiertan puntualmente picoteando sobre el techo de mi alojamiento), he quedado fascinado al principio, y un poco fastidiado después con tanto alboroto matinal.

Pájaros y almuédanos (que aquí también los hay) comienzan muy tempranito a romper los silencios y el sueño se interrumpe muy temprano para ya no dar tregua hasta el nuevo anoecer.

"La ci darem la mano" de "Don Giovanni" acompaña ahora mis momentos de solitaria vista hacia el lago, allá enfrente aparecen las arenas del Congo y la pequeñez de Uvira (la disminuida melliza de "Buja", tal como se le apoda a esta linda ciudad de la rivera oriental).

Siguiendo la simetría del espejo de agua, la lejana visión de las montañas del ex-Zaire me enfrentan con la actual posición en "des collines". Parece como si toda la música, como si toda esta geografía de pronto nos dejara percibir que no somos más que un pequeñísimo componente de algo tan inmenso, tan maravilloso.

Somos infinitamente vulnerables, somos incapaces de producir esta impresionante manifestación natural. Sin embargo somos capaces de sentir su energía.

La misma energía que provoca la música y nos emociona.

Podemos relacionar esa admirable naturaleza con la creatividad del hombre... pero a pocos metros está también la destructividad humana y sus consecuencias.

Paisajes destrozados, vidas plenas de indignidad. Pobreza, hambre, flagelos, sufrimientos, necesidades. Miseria material e intelectual.

Tan contundente unas como otras están aquí. Como lo están en todos lados.

Como lo están también en el interior nosotros mismos.

Ni los paisajes burundeses, ni la genialidad del "Maestro" Mozart pueden ayudar a disimular la torpeza que somos capaces de demostrar en no saber advertir, interpretar y utilizar los códigos de una vida armónica que guíen hacia la felicidad.

Hemos descubierto formidables herramientas, tenemos a disposición maravillosas materias primas. Sin embargo no hemos aprendido a trabajar.

Seguimos con el primigenio temor a lo desconocido, seguimos aterrados por la falta de luz y nos defendemos del incierto futuro aunque el precio sea quedarnos con lo más triste y pobre de nuestro pasado.

Nos olvidamos que la vida sólo es merecida en la medida que la vivamos intensamente, si, como dijo Rudyard Kipling, "Llenas el minuto inolvidable y cierto, de sesenta segundos que te lleven al cielo..." y podemos llenar nuestro corazón aspirando una profunda bocanada de realización personal.

Nos cuesta caminar sin descolgarnos las "mochilas" de los malos pasados aprendidos. No hacemos más que proyectar retrospectivamente nuestras deficiencias, en vez de usarlas como punto de partida, seguimos luchando por justificarlas y nos hundimos en sus raíces. Despreciamos el florecimiento y nos atrincheramos en la radicalización.

Ahondamos en los conflictos y poco dedicamos a su superación.

Entre aromas del café veo que el sol africano huyó y dio espacio a una luna creciente que apenas se asoma entre las nubes ya descargadas de precipitaciones.

Ausencias de luz alrededor, como las que hay dentro de cada uno de nosotros. Algunas gotas que no se bien si son de lluvias o de lágrimas.

Ahora suena Chopin, sus "Nocturnos" son siempre una excelente compañía para mirar al cielo en plena oscuridad. Para disfrutar de las pequeñas lucecitas que van apareciendo en resistencia a las tinieblas. Instintivamente estamos siempre en busca de la luz.

Mis compañeros de terraza siguen encerrados en su charla, yo ya no sé si ellos mismos se entienden. En todo caso sus cafés siguen dándoles excusas para prolongar el discurso.

El Tanganyika y sus leyendas siguen allí, provocativos para los reencuentros que uno quiera.

Para los reencuentros que uno pueda.

Para el reencuentro de aquel que aún les ha dejado la silla vacía. Aquella que quizás esté a la espera del único que se atrevió a hacer a un costado sus diferencias e ir decididamente en busca de la verdad.

### **\*Internados en el HMC**

Tte. Cnel. Oscar Machado 06/08 Alta

Cnel Carlos Montesano 10/08 Alta

May Rafael Bittencourt 16/08 Alta

Cnel. Héctor Salas 27/08

May. Ruben Díaz 28/08  
Tte. Cnel. Daniel Pérez 29/08  
Cnel. Enrique Nassutti 29/08  
May Rafael Bittencourt 30/08

### \* Fechas para Recordar.

#### Setiembre.

2/61. Se recibe el FAU 514, C-47D1-DL N/S 43-16138 (Fabricado como DC-3A-467 N° 20604)

4/70 Se recibe el C-47 FAU 508, el 2° con esta matrícula, C-47A- 90-DL, N° serie 43-16075, N° Fabrica 20541

12/78 Se recibe el EMBRAER C-95 Bandeirante matriculado como FAU 585 en versión fotográfico en sustitución del C-95 accidentado en Salto.

13/90 Se accidenta en Carrasco al aterrizar en un vuelo de entrenamiento el FH-227 FAU 570.

17/64. Se cambia la denominación del Grupo de Aviación N° 3, de Bombardero a Transporte.

17/60. Creación de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento

18/64 Se autoriza la realización de los vuelos TAMU a Santiago de Chile y Lima.

21/56 Se funda el Club de la Fuerza Aérea

27/75 Llegan desde EMBRAER, Sao Paulo, Brasil los C-95 FAU 580 y 581

29/ . Día de la Aviación de Transporte Aéreo Argentina

25/47. Se realiza un vuelo en el C47 079 (esos son los 3 números finales de la matrícula americana ya que aun no tenía matrícula uruguaya el que después sería el 508): Piloto Tte. Cnel R Irazabal, CP Cap. Alberto L García, Sgto. 1° Miguel M Pérez, Sdo. Azor Gutiérrez y Sdo Agustín Mucheta. Instrucción. 1,0 hrs.

Este el primer vuelo registrado en el Libro de Vuelo del Grupo 3 realizado por una tripulación de la entonces Aeronáutica Militar en un C-47.

### \*La Foto del Mes



Tripulaciones del Grp 6 antes de un desfile.

Egues, Barreto, Koster, Fernandez, Verená, Silveira, Dopazo, Renaud, Banfi, Mazzilli, Maurente, López, Fratta y W. García.

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

\*\*EL OBSERVADOR 27 Agosto 2007

Envían planta potabilizadora a Perú. Un avión de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) parte este sábado 26 agosto rumbo a Perú para llevar una unidad potabilizadora de agua (UPA) como ayuda a ese país tras el terremoto de la semana pasada, que dejó 540 muertos.

Además de la UPA, que tiene un costo de US\$ 100.000, la donación incluye los insumos necesarios para ponerla en funcionamiento y el costo de la instalación, que estará a cargo de dos ingenieros y tres operarios de Obras Sanitarias del Estado (OSE) según el comunicado del gobierno. La donación, que será transportada en un avión Hércules C130 de la FAU, incluye también el combustible que dona la petrolera estatal ANCAP. El total de la donación alcanza los US\$ 200.000, dice el comunicado.

El avión con la ayuda uruguaya se dirige a la ciudad de San Luis, próxima a la localidad de Pisco, la zona que sufrió los mayores daños con el sismo que sacudió a Perú el pasado miércoles 15. Según el último balance de la Defensa Civil peruana, el terremoto dejó 540 muertos, más de 1.000 heridos y más de 180.000 damnificados.

#### **\*\*EL OBSERVADOR 27 agosto 2007**

Narcos tienen pista libre un año más. Hay 800 pistas de aterrizaje en el interior que la FAU no puede controlar.

Nuevos radares militares de vigilancia estarán operativos sobre finales de 2008

-Por Eduardo Preve de la redacción de El Observador.

La Fuerza Aérea comenzó a especializar a su personal para manejar los dos radares militares de última generación que instalará en el interior del país para vigilar el espacio aéreo, pero esos aparatos adquiridos a España recién estarán operativos a finales del año próximo. Hasta ese entonces, el país seguirá sin control del espacio aéreo en casi todo su territorio y poco y nada se sabrá de los usuarios de las 800 pistas de aterrizaje registradas por la Fuerza Aérea en Uruguay.

Ese apagón aéreo ha permitido a los narcotraficantes extranjeros surcar el cielo uruguayo a diestra y siniestra y, salvo pocas excepciones como la del sábado pasado en la que se incautó media tonelada de droga en Salto, realizar exitosas incursiones con millonarios cargamentos de marihuana y cocaína.

Esa falta de ojos sobre el espacio aéreo ha sido una preocupación constante del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli. La insistencia del aviador ante las autoridades del gobierno para obtener medios para vigilar el cielo uruguayo llevó al Poder Ejecutivo a comprar dos radares militares que permiten detectar todas las aeronaves en vuelo y vigilar hasta los rincones más perdidos de las ondulaciones territoriales de Uruguay. Un equipo de esas características se probó exitosamente en la Cumbre Iberoamericana de Presidentes de Montevideo en noviembre del año pasado.

Sin eco charly. La actual tecnología disponible en los aeropuertos de Carrasco y Santa Bernardina (Durazno) no capta a las avionetas clandestinas y únicamente permite ubicar a las aeronaves que tienen encendido un equipo de comunicación denominado transponder. Ese aparato emite los datos identificatorios del avión, su altura y velocidad en un radio de hasta 320 kilómetros. Si una aeronave apaga ese equipo, el eco de su señal no es detectada por los controladores aéreos. En la jerga de la aviación ese tipo de radar se denominado secundario.

En cambio, los dos radares comprados a España, a un costo de US\$ 25 millones, pueden localizar en el cielo todos los objetos metálicos que se mueven. Tienen tecnología denominada tridimensional capaz de detectar el eco que produce una superficie metálica en movimiento y determinar su distancia, rumbo y altura. Estos radares los usan las fuerzas militares de la Unión Europea. El primero de esos aparatos españoles que llega al país se va a instalar a finales de 2008 en Santa Clara del Olimar, para cubrir un radio de acción de unos 400 kilómetros. La información que recoja se va a enviar por fibra óptica al Centro de Comando y Control de Operaciones de la Fuerza Aérea, ubicado en la Base Boisso Lanza de Montevideo. Allí, en gigantescas pantallas de plasma, estarán los ojos electrónicos del país. Radar móvil. El segundo radar europeo será entregado a la Fuerza Aérea a principios de 2009 y a diferencia del anterior, no será montado en un lugar fijo sino sobre una plataforma móvil capaz de trasladarlo a diferentes puntos del país. Con este equipo se van a efectuar despliegues sorpresivos en las zonas que se presume hay rutas frecuentadas por vuelos clandestinos. "Nuestra misión como policía aeronáutica es asegurar el control del espacio aéreo. Eso es lo que vamos a hacer con la nueva tecnología. No combatimos el narcotráfico o el contrabando. Para ello hay organismos especializados en el país", acotó un Oficial Superior de la Fuerza Aérea.

No obstante, reconoció como novedosa la participación de dos helicópteros de la Fuerza Aérea en el operativo policial que hace una semana terminó con el mayor golpe al narcotráfico en la historia del país en una estancia en Salto. En esas aeronaves militares se trasladó a fuerzas especiales de la Policía hasta el establecimiento rural apenas aterrizó la avioneta con los 500 kilos de cocaína. La incorporación de los sensores radares europeos va a ahorrar trabajo a los agentes antidrogas ya que la Fuerza Aérea tendrá claro desde un primer momento el movimiento de aeronaves clandestinas apenas traspasen las fronteras. Y ante eventuales casos sospechosos, la fuerza de aire va a estar en condiciones de desplegar en minutos sus aviones, desde Durazno o Montevideo, para interceptar esos vuelos y obligarlos a aterrizar en la pista más cercana.

Habilitados a utilizar la fuerza

El actual Comando de la Fuerza Aérea entiende que el Código Aeronáutico ampara a los militares a emplear la fuerza para interceptar las aeronaves que ingresen sin autorización. El artículo 11 de esa ley señala que las aeronaves que "hubieran penetrado sin autorización podrán ser obligadas a aterrizar". En tanto, el artículo 18 agrega que para ello se podrá recurrir al empleo de la fuerza. No obstante, se entiende que debe existir un decreto que reglamente esa ley y establezca con claridad todos los pasos: persuasión, intimidación, detención y uso de la fuerza.

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

##### **La Fuerza Aérea de Perú colabora en la ayuda a la población afectada por el terremoto**

ADG Fecha de Publicación (17/08/2007)

La Fuerza Aérea del Perú con sus aviones Turbo Comander y un C-26 de la Dirección de Aerofotografía (DIRAF) realiza operaciones de reconocimiento y prevención del pillaje en la zona de Ica, Pisco, Chincha



y Cañete para evaluar los daños causados por el seísmo que sacudió el país y que hasta el momento ha causado la muerte al menos a 400 personas.

Asimismo, el comandante general de la Institución, general del Aire **Miguel Ángel Gómez Vizcarra**, ha dispuesto que el personal militar del Grupo Aéreo N° 51 con sede en Pisco brinde todas las medidas de seguridad a la población en general para evitar acciones de pillaje, y al mismo tiempo colabore con las labores de remoción de escombros en la ciudad.

La Fuerza Aérea de Perú ha informado también de que en cualquier momento los aviones de la FAP que se encuentran en la ciudad de Pisco realizarán evacuaciones aeromédicas desde esa Base Aérea hacia Lima, toda vez que los hospitales de la zona colapsaron por la cantidad de heridos que dejó el terremoto.

Igualmente, la Fuerza Aérea del Perú continuará tendiendo el puente aéreo entre las ciudades de Lima y Pisco con sus aviones Antonov AN-32 y el Hercules L-100, habiendo trasladado hasta el momento más de treinta toneladas de ayuda, entre carpas, camas, hospitales de campaña, frazadas, víveres y medicinas, entre otros pertrechos para los damnificados de la zona sur de país que resultaron afectados por el movimiento telúrico.

Para realizar estas operaciones se ha establecido puestos de coordinación directa entre Lima y Pisco, para que las actividades se desarrollen con total normalidad, rápida y eficaz.

#### **\*\*Cuatro muertos en el accidente de un helicóptero en Argentina**

ADG. Fecha de Publicación 16/08/2007)

Cuatro personas han resultado muertas como consecuencia del accidente aéreo sufrido por un helicóptero de la Policía de Buenos Aires en la ciudad de Balcarce. El helicóptero se estrelló y posteriormente se incendió.

Según informaron fuentes cercanas a la investigación del accidente los cuatro muertos eran miembros de la Policía Bonaerense. El accidente se produjo cuando un helicóptero, con base en Mar del Plata, sobrevolaba la provincia de Buenos Aires desde la ciudad de Ayacucho hacia Tandil.

Por el momento se desconocen las causas del accidente que ha costado la vida a los cuatro funcionarios policiales. Algunos testigos explicaron que la aeronave se precipitó a tierra en un campo entre las localidades de Balcarce y Vivoratá, a unos 400 kilómetros de la Capital argentina.

Como consecuencia del impacto, el helicóptero se incendió y las cuatro personas que violaban en él perecieron en el acto. El helicóptero tenía base en Mar del Plata y se encontraba realizando labores de búsqueda de una niña perdida.

#### **\*\*Airbus entregará el primer A380 el 15 de octubre**

ADG Fecha de Publicación (17/08/2007)

Airbus ha confirmado que entregará de forma formal el primer A380 a Singapore Airlines el próximo día 15 de octubre de 2007. El constructor informó también de que después de una ceremonia especial en Toulouse, el *"buque insignia del Siglo XXI"* despegará hacia el aeropuerto Internacional de Changi en Singapur en un par de días.

El nuevo avión de dos pisos comenzará el primer servicio comercial del A380 en el mundo entre Singapur y Sydney el 25 de octubre. Por pasajero, el A380 tiene una eficiencia de consume de combustible de 2,9 litros por pasajeros cada 100 kilómetros.

En el A380 los pasajeros disfrutarán de una nueva forma de volar a la vez que se benefician de la cabina más silenciosa en el cielo. La eficiencia del avión y sus avanzadas tecnologías dan como resultado una economía sin igual y una alta flexibilidad operacional.

Los pedidos y compromisos totales para el A380 llegan actualmente a los 173 ejemplares para 14 clientes. Los siguientes aviones se entregarán a Singapore Airlines, Emirates Airlines y Qantas, y prosiguen según lo previsto.

#### **\*\* Desde Chile**

**\*\***El Ejército chileno ha seleccionado al Eurocopter Súper Puma EC-225/AS332 como el que llena todos los requerimientos como transporte de tropas para el campo de batalla. Se están finalizando las negociaciones para comprar 8 procedentes de la Policía de Frontera Alemana, este es el primer paso para una compra de unos 20 helicópteros de este tipo.

\*\* La Armada de Chile esta trabajando para elegir un nuevo avión para Patrulla Marítima en sustitución de los actuales Orión P-3 declarados como desahuciados por las fallas de estructura en las alas. El estudio está evaluando entre el EADS-CASA CN-235/C-295, Fokker F-90 de segunda mano ofrecidos por STORK, Ex US Navy S-3B Vikings y finalmente el desde Canadá el Bombardier Dash 8.

### \*\* El C-27 gana la competencia JCA (Join Cargo Aircraft)

El US Army y la USAF han seleccionado en conjunto al C-27J Spartan como el avión de transporte táctico, es construido por un equipo liderado por L-3 Communications e integrado como subcontratistas por Alenia y Boeing. Es un programa de un costo de u\$s 2 mil millones.

### \*\*ONU renueva mandato de cascos azules en frontera de Eritrea y Etiopía.

UNIVISION (Usa.) 2/08/07

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas votó el lunes en forma unánime extender por seis meses la misión de monitoreo en la disputada frontera entre Etiopía y Eritrea y exhortó a las partes involucradas a evitar actividades militares provocativas.

El consejo de 15 miembros reiteró su llamado a los dos rivales "a mostrar el máximo de compostura y abstenerse de alguna amenaza o el uso de la fuerza contra el otro".

El consejo apoyó así un pedido hecho este mes por el mismo secretario de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, quien había solicitado que el mandato de la misión de Naciones Unidas en Etiopía y Eritrea fuera extendido hasta fines de enero.

La resolución pide a Eritrea que retire inmediatamente sus tropas y equipamiento militar pesado de la zona de separación entre los dos países y urgió a ambos a suavizar la situación retornando a los niveles de despliegue militar de 2004.

Los dos empobrecidos vecinos se enfrentaron en una amarga guerra territorial entre 1998 y 2000 y aún mantienen diferendos fronterizos.

Una comisión de límites independiente formada tras el acuerdo de paz de 2000 le otorgó la ciudad de Badme a Eritrea, pero la ciudad permanece aún bajo control etíope.

Etiopía insiste en que el acuerdo que le otorgó Badme a Etiopía debería ser alterado porque dividiría a familias y pueblos entre los dos países.

Eritrea ha rechazado repetidamente la renegociación del acuerdo de paz de 2000. Además ha introducido restricciones a las patrullajes aéreos y misiones de paz de las Naciones Unidas en la conflictiva zona entre los dos países.

El gobierno de Eritrea culpa al Consejo de Seguridad de no haber presionado al presidente de Etiopía Addis Ababa para implementar completamente el acuerdo de paz.

### \*Ataque al HMS *Invincible*

30 Mayo de 1982

El Alte. Woodward mantenía los portaaviones alejados. El COATLANSUR y la FAS, por su parte, rastreaban incesantemente la posición de estos dos blancos, para emplear el último misil *Exocet*. Localizaron al *HMS Invincible* en una posición al sudeste de la retaguardia de la flota. Se analizaron sus movimientos, haciendo inteligencia con las detecciones de vigilancia que obtenía el radar del CIC Malvinas.

Así nació la "Operación Invincible", riesgosa y audaz, considerada la más significativa en su tipo desde la II GM.

Ataque al HMS *Invincible*: La decisión

Para el 28 de mayo el COATLANSUR había tomado la decisión de atacar al *HMS Invincible* con los *Super Etendard / Exocet* que necesitarían reabastecerse en vuelo de *Hércules KC-130*. La FAS exigió intervenir con una escuadrilla y aumentar el poder de fuego del ataque.

Se eligieron los *A-4C Skyhawk* por su capacidad de reabastecimiento y autonomía de oxígeno y se dio la orden al escuadrón en San Julián.

El jefe viajó a Comodoro Rivadavia y se impuso de la planificación. Dada la extrema complejidad y peligrosidad de la operación, el jefe del escuadrón solicitó voluntarios

Se presentaron dos jefes de escuadrilla, el 1er Teniente José Vázquez y el 1er Teniente Ernesto Ureta. A éstos se los autorizó a designar a sus numerales: 1er Teniente Omar Castillo, Teniente Daniel Paredi y Alférez Gerardo Isaac. Uno actuaría como reserva.

En la mañana del 29 de mayo despegaron hacia Río Grande. Problemas con los *Hércules KC-130* hicieron que la salida se demorara hasta el día siguiente. Se aprovechó esta circunstancia para cambiar dos *Skyhawk* que tenían algunas fallas y estuvieron listos para el día de la operación aérea más importante hasta ahora planificada.

La Operación Invincible

Fue protagonizada por dos *Super Etendard* de la Armada Argentina (ARA), cuyos pilotos fueron el Capitán de Corbeta Alejandro

Francisco y el Teniente de Navío Luis Collavino y, por el siguiente personal y aeronaves de la Fuerza Aérea:

*Hércules C-130*, matrícula TC-69, indicativo "Cacho". Tripulación: Vicecomodoro Luis Litrenta, Capitán Guillermo Destéfanis, Mayor Francisco Mensi, Cabo Principal Juan Perón, Cabo Principal Juan Tello, Suboficial Auxiliar Hugo González, Suboficial Auxiliar Vicente Reynoso y Suboficial Auxiliar Manuel Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 11:25 hs y arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:25 hs.

*Hércules C-130* matrícula TC-70, indicativo "Gallo". Tripulación: Vicecomodoro Roberto Noé, Mayor Roberto Briend, Mayor Miguel Sánchez, Capitán Osvaldo Bilmézis, Suboficial Mayor Juan Cufre, Suboficial Principal Carlos Golier, Suboficial Principal Roberto Caravaca, Suboficial Auxiliar Héctor Sosa y Suboficial Auxiliar Juan Marnoni. Despegó de Río Gallegos a las 11:25 y arribó a las 17:15 hs.

Cuatro *A-4C*, indicativo *Zonda*. Misión: ataque al portaaviones ubicado en la posición 51° 38' Sur / 53° 38' Oeste, con dos reabastecimientos, armado con tres bombas retardadas por paracaídas (BRP), cada uno. Tripulación: 1er Teniente José Vázquez (C-301), 1er Teniente Ernesto Ureta (C-321), 1er Teniente Omar Castillo (C-310) y Alférez Gerardo Isaac (C-318). El Teniente Daniel Paredi actuaría como reserva. Despegaron de Río Grande a las 12:30 hs y regresaron a las 16:00 hs.

Las rutas previstas partían de Río Grande (*Super Etendard / A-4C Skyhawk*) y Río Gallegos (*Hércules KC-130*), convergían a los 55° 50' S / 58° O, donde se haría el reabastecimiento.

Cada sistema reabastecería dos veces, a la ida y al regreso, para despegar con máxima carga de armamento. A partir de allí, con rumbo 330° / 350° descenderían a rasante (100 pies), los *Super Etendard* al frente y dos *A-4C Skyhawk* a cada lado. Se aproximarían volando en formación a 420 nudos hasta unas 100 millas del blanco.

En este tramo, los *Super Etendard* deberían localizar con su radar el objetivo y, veinticinco kilómetros antes, lanzar el último *Exocet* regresando, previo reabastecimiento, a Río Grande.

Acelerando al máximo, los *A-4C Skyhawk* se montarían en la trayectoria del misil hasta el buque, cincuenta segundos después del impacto arrojarían tres bombas retardadas por paracaídas de 250 kg.

#### La ejecución

A las 11:25 hs despegaron desde Río Gallegos los *Hércules KC-130* y se dirigieron al punto de reabastecimiento en 55° 30' S / 58° O. A las 12:30 hs despegaron de Río Grande dos *Super Etendard* ("Ala") y cuatro *A-4C Skyhawk* ("Zonda").

La operación estaba condicionada por una serie de requisitos que debían cumplirse inexorablemente. Todos se cumplieron a la perfección.

Una vez disparado el *Exocet*, los cuatro *A-4C Skyhawk* (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda), siguieron la estela del misil.

Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El impacto del *Exocet* señalaba el blanco, pero había alertado al sistema defensivo del portaaviones y su escolta.

Cuando ya tenían nítidamente al *HMS Invincible* en las miras, un misil (posiblemente un *Sea Dart*) impactó al jefe de escuadrilla, 1er Teniente Vázquez, que se partió en dos y se estrelló en el mar.

Cinco segundos antes del lanzar las bombas, la artillería impactó en el 1er Teniente Castillo, cuyo avión explotó

Al parecer, su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones, por donde entró e incendió su interior.

Los dos *A-4C* restantes alcanzaron el objetivo, al que vieron despidiendo humo. Los pilotos argentinos lanzaron las bombas sobre la cubierta. Ureta que pasó primero, cree haber impactado en la superestructura. Indemnes, se alejaron con rumbos distintos, haciendo maniobras evasivas. Al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

Se perdieron de vista entre ellos pero siguieron rasante en rumbo 230° / 240°, hacia el punto en que deberían reunirse con los reabastecedores. Primero se avistaron entre ellos y luego, en el punto exacto, se encontraron con los dos *Hércules KC-130*

Ureta e Isaac reabastecieron y se dirigieron a la BAM Río Grande. La operación había durado casi cuatro horas. Finalizaba así la operación aérea más imaginativa y audaz que se haya realizado en este conflicto.

#### Diario de Guerra

Se lee en el diario de guerra del CIC Malvinas: 15:40: *Gran revuelo de helicópteros ingleses sobre la flota. Los Harrier de las PAC aterrizan en puntos distintos de los que despegaron.*

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

### Cortaplumas suizo

Sabiendo que el ejército de su país importaba cortaplumas alemanes, Karl Elsener decidió hacerlos en su fábrica en 1884, los primeros cortaplumas Victorinox fueron entregados a los soldados suizos en octubre de 1891. Les colocó el escudo suizo o para diferenciarlos de los alemanes y bautizó el producto homenajearlo a sus padres, Víctor e Victoria. Para ampliar el negocio y atraer utilizadores más refinados, Elsener perfeccionó el cortaplumas y así surgieron los modelos con herramientas: abre latas, destornilladores, punzón, sacacorchos, serrucho, alicate, destapador de botellas, palito de dientes, pinza, anzuelo, lente de aumento y hasta una pequeña brújula. El producto se popularizó después de la Segunda Guerra Mundial, en las unidades militares americanas. Hoy la línea de producción tiene más de 100 diferentes combinaciones.

## **\*Computación**

### **\*\*Troyano en falsa noticia... No debería ser noticia**

Por Jose Luis Lopez (\*) [videosoft@videosoft.net.uy](mailto:videosoft@videosoft.net.uy)

Muchos de nuestros lectores, nos envían regularmente informes sobre mensajes sospechosos que han recibido. Desde premios en loterías en las que jamás han participado, hasta falsas tarjetas de felicitación que esconden alguna clase de malware.

La mayoría de las veces, nos resistimos a publicarlas, porque suelen ser simples variantes de otras. Desde molestas cadenas de mensajes que algunos creen solidarias, hasta malwares que se descargan por hacer clic en una imagen. O falsos reclamos de



nuestro banco (o peor, de un banco que ni siquiera conocemos), para que ingresemos nuestros datos a los efectos de no perder nuestra cuenta. Incluso, podría ser alguna falsa actualización de Microsoft para protegernos de un nuevo virus. La cantidad de trucos y variantes de estos mensajes, es proporcional a la cantidad de usuarios que hoy utilizan Internet, o sea millones. Es imposible que anunciemos cada uno de ellos, y además sería poco efectivo hacerlo. Lo que de verdad importa, es que el usuario aprenda a desconfiar de todo aquello que no solicitó. Por supuesto, eso no será ninguna garantía de protección contra "todo", pero al menos, estará un poco más seguro mientras utiliza Internet. Algunos pueden decir que esta actitud nos lleva a un paso de la paranoia. Alguna vez dije en alguno de mis artículos, que no es necesario llegar a ello, pero que un poco de paranoia nunca está de más. Todo esto viene a cuento por una de las últimas amenazas que llegó a mi buzón. Una noticia en español, sobre una supuesta recompensa, por la captura de una peligrosa banda que "habría robado" más de 25 millones de libras esterlinas de una empresa de seguridad en Gran Bretaña. Si el usuario hace clic en cualquiera de los enlaces mostrados en el mensaje, será enviado a páginas diferentes a la dirección que allí se muestra. Incluso se verá la portada del sitio de noticias de la BBC (aunque el enlace no lo menciona).

Pero mientras ello ocurre, un script se estará ejecutando en su PC y descargará otros troyanos, que pondrán en peligro toda su información. Si tiene su antivirus actualizado, en ese punto -y al momento actual-, tal vez estará protegido. Por ejemplo, ESET NOD32 detecta esta amenaza como JS/TrojanDownloader.Psyme.HX, y los troyanos que intenta descargar, como variantes modificadas del Win32/Agent.AIA. Pero como suele suceder, nuevas variantes podrían surgir mientras escribo esto. Debería estar claro en este punto, que lo que importa en esta clase de situación, es que usted aprenda a desconfiar de correos de este tipo, llenos de "cosas que están mal". Por ejemplo, puedo decirle una o dos cosas que deberían "saltarle" a la vista desde el primer momento. En el texto no se dan detalles más concretos del tema -no hay datos claros de la noticia, que por otra parte es inventada-. Se ofrecen dos valores diferentes para la misma recompensa. Nos llega de una fuente no conocida sin que lo hayamos solicitado, etc. Le propongo un juego (cómo aquel de las siete diferencias). Dígame que cosas de este mensaje son creíbles, y le diré si usted puede ser candidato o no, a convertirse en la próxima víctima.

Créame, un poco de paranoia ayuda.

[NOTA: El siguiente texto se reproduce respetando literalmente el mensaje original, incluyendo sus posibles errores gramaticales, ortográficos o de sintaxis.]

---- Texto del falso mensaje ----

La policía británica advirtió hoy de que la banda que robo ayer mas de 25 millones de libras esterlinas (mas de 36,5 millones de euros) en una empresa de seguridad "esta armada, es muy peligrosa y violenta", y ofreció una recompensa de 2 millones de libras esterlinas (unos 2,9 millones de euros) que pagaran las aseguradoras de la compania, para quienes ofrezcan pistas que puedan llevar al dinero o a detener a los culpables.

RECONOZCA A LOS CRIMINALES, USD 5.000.000 DE RECOMPENSA POR CUALQUIER DATO QUE NOS LLEVE A APRESARLOS, HAGA CLICK AQUI PARA VER LAS FOTOS DE LOS CRIMINALES: <http://www.police-news???> .com  
Las fronteras de Reino Unido estan en estado de maxima alerta para tratar de evitar la huida de los ladrones que ayer robaron una empresa de seguridad en Kent, sureste de Inglaterra, en el mayor robo de dinero en efectivo en Reino Unido. RECOMPENSA POR INFORMACION USD 5.000.000 - CLIK AQUI: <http://www.police-news???> .com

Firma digital: dyqseilbi

---- Final del falso mensaje ----

(\*) José Luis López es el responsable de contenidos de

VSAntivirus.com, y director ejecutivo de ESET NOD32 Uruguay.

## **\*Antártida.**

### **ORIGEN DEL NOMBRE "ANTÁRTIDA"**

Desde tiempos remotos el hombre tiene conocimiento de la Antártida. Los griegos concibieron la teoría de un mundo esférico que giraba alrededor de un eje imaginario y llamaron polos a los puntos en que ese eje cortaba la superficie de la tierra.

Al Norte lo denominaron Ártico (del griego "arktikós", árktos en español oso u osa), por la constelación de la Osa Menor, cuya amarillenta Estrella Polar al ser proyectada verticalmente sobre el horizonte, indicaba al observador la dirección en que se halla el polo Norte geográfico, constituyendo desde antaño para los viajeros en el hemisferio boreal un indispensable orientador nocturno.

Por hallarse opuestas al Ártico, las regiones que rodean al polo geográfico austral -y el polo mismo- se calificaron con el termino - en español- "Antiártico o Antártico".

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

\*\*Se crea una nueva línea aérea en Italia, con un moderno avión más grande que el Airbus nuevo. Sale el vuelo inaugural lleno.

El piloto saluda por el altoparlante muy feliz pero de repente ve que se paró una turbina. Entonces dice: SIGNORA E SIGNORI, A "MANCATO UNA TURBINA" NON PREOCUPARSI PERCHE QUESTA MACHINA POSSE VOLARE CON TRE MOTORI. MA E NECESARIO QUE SE AJUSTEN I CINTURONE DI SIGURANZA PER LE DUDE".

Sigue saludando a los pasajeros cuando el copiloto le dice Que se plantó otra turbina. El comandante dice: "SCUSI SIGNORI MA NON DEBE NO PREOCUPARSI PERCHE QUESTA MACHINA ESTA PREPARADA PARA VOLARE STESSO CON SOLO DUE TURBINE. MA E NECESARIO NO SOLO QUE SE AJUSTEN BIEN IL CINTURONI DI SIGURANZA COME PRECAUZIONE. ANCHE E NECESARIO QUE SE INCLINEN HACIA ADELANTE CON UN ALMOHADONE SOSTENIENDO LA CAPOCHETA EN POSIZIONE CASI FETALE. NON E PERICOLOSO QUE MANCHE NO DUE TURBINE MA PER SIGURANZA NO?"

No termina de decir esto y se para la tercera turbina.

El comandante dice ahora: "A TUTO LO ANTERIOR, AL MANCAR UNA TERZA TURBINA, BISOGNA MANTENER LA

POSIZIONE MA PRENDERE IL PASSAPORTE, DOPIARLO, FACER UN CANNUTO E METERSELO NELLO OCHETE PER FACILITARE LA IDENTIFICAZIONE DEI CADAVERI"

**\*Direcciones interesantes de la Web.**

<http://douglasdc3.com/>

<http://www.tradewindsaircraftsupply.com/first.html>

<http://www.douglasdc3.com/links/search.cgi?action=search>

[http://www.elpais.com/graficos/internacional/Accidente/aereo/Brasil/elpepuint/20070718elpepuint\\_1/Ges](http://www.elpais.com/graficos/internacional/Accidente/aereo/Brasil/elpepuint/20070718elpepuint_1/Ges)

[USAirways Parking Brake Set Landing](#)

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

**\*\* Para desuscribirse: Email a [grp346@adinet.com.uy](mailto:grp346@adinet.com.uy) y en asunto "desuscribir diario"**