



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 72 CORRESPONDIENTE AL 1º OCTUBRE DE 2007

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

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

La tercera será el viernes 23 de noviembre, a medio día en la Brigada Aerea I.

*** Cartas de los Lectores**

**Estimados todos, Llego a Ustedes con el deseo contarles algo más de estas experiencias que me han tocado vivir. Aunque algunas me han llevado muy alto otras me han hecho sentirme por el piso.

A pesar de todo y con un profundo sentido positivista el tiempo apunta hacia el futuro y gracias a que muchos de ustedes me han apoyado he podido sobrellevar los momentos de dificultad.

Por ese gesto de contención: MUCHAS GRACIAS!!!. Así que sin mucho más ahí vamos nuevamente con otros cuentos de hace un tiempo atrás, pero que sirven de nave insignia para retomar la costumbre de compartir.

Un fuerte abrazo. May Alvaro Sosa

ALLA ABAJO ESTA LA ETERNIDAD

Pensé que no soportaba más, estaba mojado aterido de frío, con las piernas acalambradas, muy fatigado, muy cansado, extenuado....y no veía la forma de revertir la situación!

Diría que hacía muchos años no me había expuesto a un límite de exigencia física de tal naturaleza. Sólo las estrictas calificaciones de nuestros instructores deportivos de la época de Cadetes en la Escuela Militar de Aeronáutica me podían empujar a este extremo de esfuerzo agotador...

Convergamos que el montañismo nunca fue lo mío y buena prueba de ello tuvieron Pablo, Jesús y Martín (los dos primeros españoles y el último danés) cuando en nuestro tour cultural por el norte de Etiopía me vieron llegar siempre por último en cada etapa del ascenso del Monte Siemmen (4.800 metros).

Ahora no fue muy distinto en cuanto a la falta de destreza en mis escaladas, sin embargo todo se hizo mucho más complicado que en aquella oportunidad.

El desafío era también un tantín interesante y provocativo. Subir a la cima del Volcán Nyragongo, aún en actividad..... y teniendo la posibilidad imperdible de visitarlo!!!!!!

Siempre recuerdo la imagen de "El Principito" en su asteroide con volcanes.

En el mismo libro el autor explicaba al principio que había elegido la profesión de piloto porque le gustaba viajar.

Entonces todo se mezcló de repente. Un piloto viajando y enfrentado a un volcán. Si no lo van entendiendo, que lo explique algún terapeuta. Para mí esta relación tenía una sensatez contundente!

Al norte del Lago Kivu se asienta la hermana septentrional de Bukavu. Es la ciudad de Goma (ese es su nombre, no su condición). Unos kilómetros tierra adentro se erige el famoso volcán que se ha llevado con el correr del tiempo unas cuantas vidas en cada resurgimiento de su ira.

En Goma los restos de estas catástrofes aún se pueden percibir, pisar y respirar. La ciudad está inundada de una ceniza negruzca que todo lo toca y todo lo tiñe. Con silueta de bahía y no de fiordos como los que hay en Bukavu, Goma tiene un uso más aprovechable de sus costas y además al ser plana permite una distribución más armónica de su urbanidad. De esta forma hoteles, restaurantes, casas privadas y hasta playas públicas son totalmente disfrutables y pueden amenizarse los paisajes con la degustación de tilapia (un pez que abunda en el lago) acompañado de cerveza Simba (león) o Tembo (elefante) que son un poquito menos excitantes, pero que permiten mejor comportamiento social que la Primus, la Amstel o la Mützig.

Otra de las expectativas de visitar Goma consistía en poder ver personalmente como era una frase de neto cuño creativo que no me cerraba: "había que ir a la ciudad de Goma y recorrer sus calles de cenizas para ver las bicicletas de madera". Ya se que estáis un poco cansados de que os tire con todas mis consecuencias mefloquinescas....pero realmente el surrealismo sugerente de estas

afirmaciones me empujaban a no dejar pasar por alto la maravillosa oportunidad de combinar con mi amigo Guillermo, que trabajaba en el aeropuerto de esa ciudad con nombre de caucho, para visitarle y organizar un tour con todos estos atractivos. Fijamos fecha para antes de que "Guille" abandonara la misión, preparé mi mochila con los pertrechos de explorador y luego de un excelente vuelo panorámico sobre el Kivu y su cuna de montañas, llegué a mi destino cargando unos deseos incontenibles de disfrutar un fin de semana de aventura.

Dejamos todo pactado y coordinado en la "agencia" que se dedica a promover estos tours, debíamos prepararnos y descansar para el ascenso del día siguiente. Ellos nos entregaban los tickets de entrada al Parque Nacional y el precio incluía una carpa para que bajo su cobijo pasáramos la noche en la cima.

Creo que nos engañaron, aunque no quiero ser contundente con esto, pero también nos habían prometido un vehículo que nos trasladaría desde la ciudad hasta la base del volcán. Como siempre pasa en estos casos en África, al otro día se habían "olvidado" de la promesa y el tal vehículo que ofrecía la empresa como solución del "olvido" costaba el doble que la propia entrada al Parque.

Intercambio de palabras, discusiones, dramatización...nada hizo cambiar de parecer a la dependiente. Entonces hubo que proceder con la alternativa de buscar transporte en la calle para poder acortar los aproximadamente 40 kilómetros que separan el centro de la ciudad (donde estábamos en ese momento) hasta el punto del comienzo del ascenso pedestre. Motos, camionetas, taxis, hasta las famosas bicicletas de madera fueron tenidas en cuenta para el traslado... ya al borde de la desesperación, increíblemente -luego de caminar mucho- sorprendimos a un desprevenido taxista que no había sido alertado aún por sus colegas de que 2 "muzungos" estaban en aprietos y gracias a ello pudimos pactar un precio "razonable".

Una vez en carrera y con buena locomoción comenzamos a echar cálculos de cuanto no demandaría el ascenso en tiempo teniendo en cuenta el retraso producto de la búsqueda del transporte y del calor reinante, que sin dudas afectaría nuestra velocidad. "Por suerte venimos con ropas livianas y no traemos mucho peso en las mochilas" comentamos...

Ese fue justamente el error! No prever más ropas y llevar poco peso en las mochilas, porque exactamente 300 metros luego de haber sido abandonados por el vehículo y adentrándonos en la apretada foresta, se descolgó una lluvia que se tornó en tormenta dejándonos empapados y sumergidos durante las tres cuartas partes del ascenso. Mojadura más cansancio de la subida, más inversión térmica (a mayor altura menor temperatura, recuerdan?) provocaron mi tremendo shock "pre-mortem".

Ahora, luego de tres etapas bien definidas de ascenso pasando por la tupida vegetación primero, luego por entremedio de senderos arbolados y rocosos y por último entre arbustos chaparros rodeados de pedregales...ya estamos en casi el fin del trayecto. Faltan tan sólo unos trescientos metros que deben ser escalados con una inclinación de casi 80 grados. Allí está la cima en la que encontraremos "el ojo" del volcán a 3.800 metros.

Realmente no sé si llegaré a la cima.

Este frío es insoportable, estamos empapados y no paramos de temblar. El guía ha tomado un color incierto...su tez morena propia de las etnias de esta zona del África, tiene un matiz extraño como verdoso (???) y su mirada ha quedado petrificada en un punto incierto del refugio. Cuando digo refugio hablo de lo que una vez fue refugio, hoy devenido en miserable pesebre.

Nuestros compañeros de excursión eran dos chicos de nacionalidad estadounidense, aunque de distinto origen. El, un perfecto prototipo yankee y ella una muchacha de origen chino, de Hong Kong precisamente. Ambos con un aire muy intelectual, eran educadores...y por supuesto al comienzo de la travesía y luego de intercambiar saludos y detalles personales y ocupacionales no pudimos menos que mirar con cierto aire de superioridad a estos "novatos" que venían de un ambiente "teórico".

Guillermo y yo por el contrario llevamos años de profesión, lo nuestro siempre fue lo "operativo". Quizás hasta podríamos darle algún consejo a estos "aventureros de manual" nos dijimos.

Pues la parejita sí que había aprendido de sus lecciones de libro y cuando los "experientes" estábamos al borde del colapso, ellos comenzaron a demostrar con método y certeza cómo se prepara una escalada.

A las primeras gotas de lluvia aparecieron unas capas livianas e impermeables que protegían el cuerpo y las propias mochilas. Su vestimenta era de un material que pudimos advertir se ajustaba al cuerpo permaneciendo seco y con un forro de balance térmico. Su calzado de verdad era antiderrapante. El uso de bastones extensibles ajustados a las muñecas de las manos debe haberles hecho el camino un poco más fácil. Sin dudas la posibilidad de cambiar toda su indumentaria, una vez hecho el alto definitivo, por la ropa que se conservaba seca dentro de las mochilas...debe haber sido muyyyyy gratificante.

Sin embargo nosotros allí estábamos, "a la uruguaya"!!!

En este alto del denominado erróneamente refugio, "Guille" con un poco más de resto físico que yo y con cursos de supervivencia encima, detectó unas ascuas que habían dejado algunos viajeros horas antes. De esos casi apagados tizones, a fuerza de pulmón y voluntad comenzó a reavivar el brillo de las brasitas mortecinas. Más humo que calor al principio, no dábamos con materiales combustibles adecuados para convertir aquello en un humilde fueguito que reconfortara aunque más no fuera la vista.

Las pocas ramas que habían alrededor (ya les dije que no hay casi vegetación a esa altura) estaban mojadas, la hierba también...era casi un milagro tratar de reavivar ese fuego. Ahora entiendo porque los guardias del parque nos ofrecieron vendernos una bolsa de carbón y cuando rechazamos la oferta se miraron y asintieron entre ellos con una sonrisa cómplice.

A pesar de todo, unas llamitas comenzaron a aparecer entre soplido y soplido de mi amigo y de la oriental.

La chinita ante los ojos sorprendidos de todos nosotros, en un ejercicio singular de contorsionismo, cambió todas sus ropas sin dejar su posición de sentada y sin exponer ni un centímetro de la intimidad de su piel. Fantástica capacidad femenina esa de remover ropas interiores sin retirar las de la cubierta exterior!

Luego de más de cinco horas de marcha en ascenso seguía lloviendo y yo ya estaba decidido a perderme la visita al ojo del volcán porque no estaba dispuesto a exponerme a más esfuerzos. Uno conoce sus límites (o cree conocerlos) y yo sabía que en esas condiciones no podía asumir los últimos metros de la escalada.

Para recuperar un poco de compostura traté de acercar mis pies, ahora descalzos, al fuego.

Todos echamos mano a los alimentos que habíamos traído, era una buena forma de recuperar calorías. Como siempre los guías no prevén nada para ellos mismos y su alimento es una parte del de cada uno de nosotros. Con algo más de ánimo, traté de armar la carpa que nos habían dado en la agencia...bueno, para qué extenderme en detalles? creo que definitivamente nos engañaron!...no la pudimos usar. Imaginen ustedes su estado.

Decidí entonces meterme en mi saco de dormir tratando de revertir mi hipotermia. Poco a poco fui sintiéndome menos colapsado y me sobrevino el sueño.

Cuando desperté ya la noche estaba entre nosotros. Las estrellas estaban casi 4.000 metros más cerca, tenían un brillo mágico. La luna creciente iluminaba exageradamente el pico del Monte Karisimbi que mostraba su cresta nevada a 14.797 pies de altura, allí nomás en Rwanda.

Ese entorno entre mágico y místico, entre salvaje e imponente me dieron las fuerzas necesarias como para decidirme a hacer el último esfuerzo ese de nada más que trescientos metros muy empinados hasta el "ojo" del Nyragongo.

Con la noche mostrando un cielo cercano lleno de estrellas fulgurantes, comenzamos paso a paso, a acercarnos a esa gran caldera que ya nos anunciaba su magnitud generando unas grandes bocanadas de vapores y regalando un tono incandescente en las nubes que se formaban en su entorno.

Si había algo sorprendente e insinuante que me diera el coraje de hacer ese ascenso tan escarpado en la oscuridad, allí estaba...la magia y la seducción de esas insinuaciones que atraían la curiosidad por saber que se vería desde la propia altura y hacia el interior del volcán.

Como un perfume que delata la tentadora caricia de una piel, el azufre se hizo presente para provocar aún más.

Ahora el frío había pasado a ocupar el lugar que la sicología le ordenó..."El frío es psicológico" me repetía con aire doctrinario quien me instruyó en el período de entrenamiento básico militar hace ya muchos años. Hoy, ese personaje que me hacía confundir la ciencia del estudio del comportamiento del hombre con la meteorología, es un gran amigo, un hermano. Con la confianza de nuestra relación en el correr de los años me ha confesado que muchas de las cosas que me enseñó con absoluta convicción en aquel entonces, ahora ya se han desvanecido o su certeza está en tela de juicio. Quizás el frío y su procedencia sea una de ellas, pero en este caso que vengo relatando puede que algo de razón le asistiera a aquella "instructiva" afirmación.

Mi entusiasmo por ver ese espectáculo velado por la altura me hizo olvidar de aquel frío que me había paralizado horas antes. Ahora estaba totalmente dispuesto a darle combate a ese plano inclinado.

Ya a escasos metros del tope, llegando justo a los 11.404 pies de altura...pudimos presenciar en un amanecer nocturno el resplandor de la claridad rojiza y como ésta se extendía de lado a lado del gran orificio. La silueta oscura del borde fue la barrera que delimitaba los claros y pronto apareció ante nosotros primero el interior diametralmente opuesto adonde estábamos y poco a poco en la medida que nos acercábamos, fuimos interpretando la forma de cono invertido hacia el interior delimitando tres anillos bien definidos de unos trescientos metros o más cada uno.

Ya con las cabezas asomadas y mirando hacia abajo...un fabuloso lago de lava incandescente en permanente ebullición! La comunión universal conspirando para que simples mortales quedaran absortos de ver algo que es parte de nuestro planeta pero que sólo unos pocos han podido presenciar.

La contradicción de estar emocionado de presenciar algo tan fantástico e increíble con un espíritu positivo, cuando ese mismo fenómeno es capaz de arrasar con lo que encuentre a su paso en tiempos de erupción.

Estábamos en total éxtasis admirando y observando las entrañas de la naturaleza. Un congolés, dos estadounidenses y dos uruguayos vibrando en una armonía emocional indescriptible, única e irreplicable. Percibiendo en las plantas de nuestros pies la energía de aquella masa furiosa y enardecida que abajo parecía incontenible.

Era como ver una tormenta envasada, era como estar viendo el corazón de la tierra, era como estar auscultando la insondable confluencia de los sentimientos que cada uno nosotros llevamos dentro...y ahí volvieron a mi recuerdo pasajes del fabuloso Saint-Ex en su libro "Lettres de Jeunesse" cuando describe su admiración por los paisajes de la naturaleza: "*je pense aux mots "Là-dessous c'est l'éternité" j'ai une sensation d'isolement qu'il est je crois difficile d'atteindre - et qui est presque merveilleuse..."*

Pasó mucho tiempo antes de que diéramos por terminada la función de la visita al "ojo" del Nyragongo. La noche nos siguió regalando estrellas cercanas y nosotros buscamos el pretendido refugio para buscar resguardo para el descanso.

Dormimos con la calma de quien ha conquistado una difícil batalla, al abrigo de satisfacción porque el esfuerzo había valido la pena.

Conciliamos el sueño con una cierta confusión aún por aquello que habíamos visto.

Nuestras expectativas fueron colmadas con creces. Allá arriba pasamos la noche en la cima del volcán.

Al otro día, bien temprano, abandonamos las alturas con un descenso apenas más veloz que la escalada. Ya habíamos cumplido nuestra aventura y volveríamos a la ciudad por un buen baño, descanso y alimentación.

Ya no sé si algún día volveré a visitar otro volcán.

En todo caso, como la felicidad -que aunque fugaz- es un resplandor que nos puede iluminar buena parte del camino, el Nyragongo -aunque por pocas horas- así también ha iluminado parte de las aventuras africanas y sus lecciones han ido a parar a la libreta de apuntes de mis sentimientos.

Seguramente no sume un volcán más en mi vida, pero sí es seguro que más de una vez tendré que andar el difícil camino de subir hasta lo alto para poder llegar a ver en profundidad.

* Internados en el HMC

Cnel. Héctor Salas 27/08 Alta

Tte. Cnel. Daniel Pérez 29/08 Alta

Tte. Cnel. Mario Gauto 09/09 Alta

May Rafael Bittencourt 13/09 Alta

Cnel. Carlos Acosta 18/09 Alta

Cnel. Álvaro Redondo 23/09

Tte. Cnel. Ariel Paganini 24/09

May Rafael Bittencourt 27/09/07

*** Fechas para Recordar.**

Octubre.

4/1970. Arriba un nuevo C-47 recibió la matrícula 508 (fue el 2º con este número) C-47A-90- DL N/S 43-16075 N/C 20541, posteriormente se le convierte en AC-47 con 3 ametralladoras .50 laterales.

9/1963. Se inauguran los vuelos TAMU a Santiago de Chile.

10/1961. Se realiza el 1er vuelo TAMU a Asunción y Santa Cruz.

10/1946 Creación de la Escuela Técnica de Aeronáutica

11/1960 Creación de los Comandos Aéreos, Aerotático, de Entrenamiento y de Material, actualmente se denominan de Operaciones, de Personal y de los Servicios.

13/1972 Accidente fatal en Cordillera de los Andes del FH 227 FAU 571

16/1917 Creación del Servicio de Sanidad de la FAU.

17/1957 Creación de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

18/1950 Decola de EE.UU. el C-47 510 acompañando Grp Azul de F-51.

20/1992 Decola el C-130 FAU 591 a Camboya. Ruta: Carrasco-Recife-Sal-Málaga-Atenas-Riad-Bombay-Phnom Penh. Regresan el 29 con las mismas escalas en 90 horas de vuelo totales a Carrasco arribando el día 4 de noviembre. Tripulación: Tte. Cnel D. Olmedo de PP, May A. Gestido, May M Dobrich y Cap C. Escayola como P; Caps A Franco y R Gómez de Nav; Sgts 1º F. Capurro y A. Ferrari como IV y SOM J. Cuña de MC.

20/50 Decola de EE.UU. el C-47 509 acompañando al Grp Rojo de F-51

22/1961. Se cumple el primer vuelo TAMU a P. Alegre y Río con el C-47 FAU 514 Ruta:MU-PA-RJ. Tripulación: PI Cap V Vega, P. Tte. Cnel R Bendahan y May J Loureiro, R. Cbo R Sánchez, CE Cbo J Álamo. Tiempo de vuelo 7.1 hrs. y regresó el día 25, RJ-PA-MU en 8.1 hrs.

23/. FA Brasileira. Día del aviador y 1er vuelo de Santos Dumont

26/1957. La Cámara de Senadores felicita al Piloto del FAU 511 Tte. Cnel Lamela al haber realizado con éxito un aterrizaje forzado en Arapey con una delegación de Senadores a bordo.

27/1950 Se accidenta el FAU 508 al aterrizar en Salto

30/1964. Una comisión de la FAU estudia la posibilidad de un proyecto de vuelo a la Antártida.

31/1950 Decola de EEUU el C-47 511 acompañando al Grp Blanco de F-51

29/1969 Fundación de la Base Argentina Marambio en la Antártida

***La Foto del Mes**



Noticias Nacionales.

EL PAIS 26/09/07.

Gobierno ratifica confianza a Bonelli. Defensa ordenó que se remita la información al juez.

El gobierno no hará responsable al Jefe de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli, por el robo de armamento de guerra y municiones de la base de Boiso Lanza.

Bonelli recibió la ratificación de la confianza de las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional porque se entiende que fue, precisamente, un control interno dispuesto por el mando militar lo que denotó la ausencia del material, explicó a El País el Subsecretario de la cartera, José Bayardi.

Como parte de la investigación que se sigue tanto en la Justicia ordinaria como en la esfera militar, desde el Ministerio se ordenó al juez militar Gustavo D` Oliveira, a cargo de la causa, que facilite todos los antecedentes del caso al juez penal Roberto Miguez. "No hay responsabilidad del Comandante en Jefe", dijo Bayardi a El País, "aunque sí de oficiales subalternos" que eran los responsables del armamento. "De la investigación surgirán eventualmente otras responsabilidades", precisó

**Carrasco, no habrá pirámides sobre Avenida de las Américas

Por Javier Bonilla.

Debido a la preocupación de la FAU, la DINACIA, los vecinos y la Cámara de la Industria Aeronáutica a raíz de una nota publicada en el diario "El País", acerca de la presunta construcción de dos torres de unos 60 metros de altura en forma piramidal sobre los accesos hacia Avda. de las Américas, la empresa Gómez Platero, a través del Arquitecto Enrique Cohe, hizo saber que "en ningún momento se habló de alturas ni de formas triangulares o piramidales con nadie y que, además, se trata de gestiones prácticamente de sondeo a nivel municipal de posibles propuestas que, por otra parte, jamás serían llevadas a cabo sin la anuencia de las autoridades aeronáuticas". Con esto, se desea salir al cruce de un cierto ambiente enrarecido en torno a la cuestión que se palpaba en días anteriores, máxime cuando la construcción del propio Puente de las Américas y la existencia de una torre de Antel, ambos orillando los 60 metros de altura, ya ha dado buenos dolores de cabeza a nuestra aviación por estar estas dimensiones prácticamente en los límites de tolerancia en materia de seguridad del entorno del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Noticias Internacionales.

Swiss TransAtlantic desistió de invertir en el LAB

Ejecutivos de la empresa estadounidense Swiss TransAtlantic Corp anunciaron oficialmente a los trabajadores que desistieron de invertir en el Lloyd Aéreo Boliviano por "falta de garantías y seguridad jurídica".

Aerolíneas Argentinas vuelve a volar a Paraguay

Aerolíneas Argentinas reiniciará sus operaciones en Paraguay dentro de 60 días con 14 vuelos semanales, informó anoche

TAM inicia vuelo diario entre Brasil y Venezuela

TAM anunció que comenzará a operar el 28 de septiembre un vuelo diario a Caracas, que contará con clase ejecutiva y económica. Aerolíneas del Sur se transforma en Air Comet Chile

Aerolíneas Austral Chile, S.A., conocida en el mercado anteriormente por su nombre comercial Aerolíneas del Sur, ha presentado el cambio a su nueva imagen corporativa, Air Comet Chile.

El 12 Setiembre se conmemoró en España el centenario de la botadura del dirigible de Torres Quevedo

Loygorri/ADG

La botadura del primer dirigible español hace exactamente 100 años, el día 12 de septiembre, constituye un hito histórico y aeronáutico por la novedad de diseño que supuso, en su momento, línea de trabajo sobre la que hoy en día se apoyan los actuales dirigibles polilobulados. En el momento en el que Leonardo Torres Quevedo entra en escena, con su primer modelo de semirígido, lo que tiene de novedoso es aunar las ventajas de los sistemas rígido y flexible, es decir las del Zeppelin y los de Meusnier y Santos Dumont. Su labor se desarrolló con los cuatro sistemas patentados entre los años 1902 y 1919. Tres años antes de la botadura del dirigible con el sistema Torres, en 1904 se creó por una Real Orden del Ministerio de Fomento el *Centro de Ensayos de la Aeronáutica*, con el fin de que la dirección la ejecute Don Leonardo.

Fecha de Publicación: (12/09/2007)

Crean una réplica del hidroavión de Curtiss El hidroavión fue concebido hace 90 años

Raúl Palomar / ADG/ AN Publicado: (12/09/2007)

Voluntarios del Museo Glenn Curtiss han trabajado en la reconstrucción del barco volante de Curtiss, el "América", que se convirtió en el primer prototipo de avión de vigilancia aérea antisubmarino, y sirviendo a la Royal Air Force en la Royal Navy británica.

Segundo cuerpo encontrado en el glaciar de Sierra Nevada (EE.UU)

Raúl Palomar / ADG / Aeronews

Un escritor que buscaba el motor de un avión AT-7 que se estrelló durante una misión de entrenamiento tras el despegue el 18 de Noviembre de 1942 para un libro que estaba escribiendo sobre el accidente, descubrió un cuerpo en la cima de un glaciar en la cordillera de Sierra Nevada (EE.UU), el cual se cree pertenece a uno de los tres aviadores que iban a bordo. Este es uno de los dos restos humanos encontrados en la zona, región montañosa del Parque National Kings Canyon. En 2005 encontraron otro conjunto de restos en el hielo, y lo identificaron como Leo Mustonen, cadete de aviación.

La tripulación de aquel vuelo estaba compuesta por Mustonen, el piloto William Gamber, y los cadetes de aviación Mortenson y Ernest Munn. Se cree que una ventisca los llevó hasta allí.

El segundo conjunto de restos se encontraba a escasos 18 metros de la localización del primero, y serán analizados por antropólogos militares. Su edad, raza y fecha de su muerte se determinarán examinando sus dientes y huesos, según Robert Mann, asesor científico de POW-MIA (Prisoners of war - missing in action). Tras reunir el ADN, se comparará con el de sus familiares.

El cuerpo fue recuperado por los *rangers* de la zona. Pintado en el paracaídas podía leerse "USARMY", ya que hasta 1947 las Fuerzas Aéreas formaban parte del Ejército. Según Debbie Brenchley, primer ranger en encontrar el cadáver, "parecía como si su cabeza estuviera apoyada en la roca. Puede verse que llevaba puesto un jersey de lana y un collar y un anillo".

FUENTE: AERONEWS (23/08/2007) Fecha de Publicación

¿Pudo volar Leonardo Da Vinci?

Loygorri/ADG

El genial Leonardo intuía la Tercera Ley de Newton

En la *Anunciación* de Leonardo, el ala del ángel está pintada con un gran realismo, denota que es el trabajo de alguien que ha estudiado minuciosamente las aves. Una leyenda dice que compraba pájaros enjaulados, en el mercado, simplemente para poderles dar la libertad. Sus dotes de observación le llevarían a conocer la mecánica del vuelo, y muy especialmente estudió las aves de presa.

Desde principios de 1480 estudia el vuelo, y continuará haciéndolo hasta el final de sus días. De ésta continuidad temática, da fe su último manuscrito, de 1513-14, denominado el Códice del Vuelo de los Pájaros. Se recopiló en la época en la que estaba ordenando apuntes, para hacer una publicación de diversos temas, uno era éste.

La pureza de la belleza de los pájaros en vuelo, le obsesionaba, pero lo que le llamaba la atención era la "mecánica" del mismo, y se preguntaba cómo era el movimiento de las alas en las distintas fases del vuelo. En definitiva era una pieza perfecta de diseño de la naturaleza, acorde con los principios matemáticos.

En uno de sus cuadernos hay una serie de pequeños dibujos, comienza por un pájaro naturalista en pleno vuelo, y acaba con un diagrama que representa la mecánica del vuelo del pájaro. Pero sus estudios alcanzaban varios animales voladores, como los murciélagos o los insectos, diseccionándolos, con aras a descubrir el interior de una estructura alar. No entendía nada sobre aerodinámica, al estar basados en las leyes de Newton sobre el movimiento, pero llegó a intuir algunos aspectos acertadamente, como por ejemplo en lo que se refiere al "impulso" y al "arrastre", aunque no los principios que les acompañan, dándose cuenta que las leyes que regían el movimiento del aire, son las mismas que rigen el movimiento del agua.

Es curioso ver como Leonardo se anticipó a la *Tercera Ley* de Newton, cuando anotó sobre el vuelo del águila, según sus observaciones: *"el objeto ejerce la misma presión contra el aire que el aire contra el cuerpo"*.

Otra conclusión, derivada probablemente de su observación de las aves de presa, es la de que: *"un pájaro mantiene la altura utilizando el viento y sin batir sus alas. Cuando el pájaro está en el viento, puede aguantarse él mismo, sin batir las alas, ya que la función de las alas moviéndose contra el viento cuando es inmóvil, está desempeñada por el viento moviéndose contra las alas cuando están inmóviles"*.

Podía ver Leonardo movimientos que para otras personas aparecían borrosos. Esta habilidad visual le permitía repetir a cámara lenta lo que su memoria fotográfica sí captaba.

La conclusión lógica de toda ésta curiosidad era que Da Vinci quería volar. En sus cuadernos hay referencias a lo que el genial Leonardo llamaba "el pájaro".

En las dependencias de la corte Vecchia de Milán, Leonardo pensó que había encontrado un lugar ideal para su máquina voladora.

En el tejado estaría libre de curiosos, y la torre en un extremo, le protegería de ser descubierto por los hombres que estaban trabajando en la catedral. Pensó que la primera prueba debía hacerla sobre un lago, para que en el caso de fallar, no resultar herido, y llevaría un pellejo como salvavidas, para lograr sobrevivir en el medio acuático.

En 1550 el hijo de un amigo de Leonardo, dijo que lo intentó y que éste fracasó. Pero no está constatado que ese fracaso fuese sobre el vuelo real, más bien pudo ser que intuyera el fracaso "teórico" de su planteamiento.

En general, los aspirantes a aeronautas, asumen que deben seguir el ejemplo de las aves, por la experiencia, mediante la observación y la experimentación, porque existe una similitud entre todos los procesos naturales, lo que le confirmaría su premisa, errónea: *"Un pájaro es una máquina que opera, según las leyes matemáticas y el hombre es capaz de reproducir semejante máquina con todos sus movimientos"*.

Los pájaros, es una forma de hablar, le llevaron por un camino equivocado. La máquina que imaginativamente se describe como un helicóptero primitivo, y otros tipos de máquinas voladoras, siempre le llevaban al batir de las alas, que se accionarían con los brazos o las piernas, o incluso con ambos a la vez.

Leonardo optimistamente, aunque era consciente de la disparidad anatómica del hombre y el ave, creía que éstos estaban sobre propulsados, aunque la realidad nos diga que sólo necesitan una fracción de su potencial para volar normalmente. Realmente Leonardo, lo que vislumbraba era el vuelo como un *deslizamiento*, parcialmente propulsado, utilizando las corrientes de aire para conseguir planear, aunque de forma breve.

NOTA BIBLIOGRAFICA: Leonardo Da Vinci. D.M.Field. Regency House Publishing Ltd. 2006.-

Fecha de Publicación 15/04/2007

Rusia prueba una bomba de vacío de potencia similar a una carga nuclear

Contiene 7,1 toneladas de combustible y provoca una onda expansiva supersónica

El jefe adjunto del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas rusas, coronel general Alexandr Rukshin, ha afirmado que Rusia ha fabricado y probado con éxito en un ensayo la bomba de vacío más potente del mundo, equiparable en sus efectos destructores a una carga nuclear. El artefacto ha sido denominado por los científicos que lo han creado como el 'padre de todas las bombas'.

El informativo 'Vremia' del Canal 1 de la televisión pública rusa mostró unas imágenes del ensayo de la nueva bomba de vacío o termobárica, en las que se pudo ver cómo era lanzada desde un bombardero estratégico Tu-160 y descendía en un paracaídas hacia la tierra. "Los resultados de las pruebas de esta bomba han confirmado que por su eficacia y capacidad destructiva es comparable a una carga atómica", declaró el general Rukshin al citado canal de televisión. En su reportaje, Canal 1 indicó que los militares del Pentágono llamaron a la bomba de vacío norteamericana "madre de todas las bombas", lo que llevó a los científicos rusos a denominar a la suya "padre de todas las bombas". "Este artefacto nos permite garantizar la seguridad del Estado y, al mismo tiempo, combatir el terrorismo internacional en cualquier situación y cualquier región del mundo", aseguró el general Rukshin. El Canal 1 agregó que "el Ministerio de Defensa subraya que la fabricación de esta bomba no está reñida con ningún acuerdo militar internacional suscrito por el país, ni supone el lanzamiento por Rusia de una nueva carrera de armamentos".

Este ensayo es el último paso en una serie de movimientos armamentísticos y políticas militaristas emprendidos por el presidente ruso Vladimir Putin en los últimos tiempos, encaminados a recuperar el protagonismo de Rusia en la escena militar internacional. A mediados del pasado mes de agosto, el dirigente ruso, anunció la reanudación "inmediata" y de "forma permanente" de los vuelos de aviones estratégicos a zonas patrulladas por Estados Unidos y la OTAN. Hace una semana se produjo un incidente entre

aviones británicos y rusos. Dos cazas de la RAF británica despegaron con urgencia para interceptar a dos bombarderos rusos que se dirigían hacia el espacio aéreo británico, según informó el diario 'The Times'. El episodio no fue a mayores porque los bombarderos rusos dieron media vuelta antes de introducirse en la zona restringida.

Las bombas de vacío, también llamadas termobáricas (de "calor" y "presión") o de combustión, dispersan sobre o en la zona del impacto un combustible pulverizado que se mezcla con el oxígeno de la atmósfera y, al ser detonado, incinera todo lo vivo, con el efecto añadido de una onda expansiva supersónica y una altísima presión.

Rukshin explicó que las bombas de vacío, a diferencia de las nucleares, no representan peligro para el medioambiente, pues no provocan la contaminación radiactiva del territorio adyacente. "Todo lo vivo se evapora literalmente. Tras esa explosión, la tierra recuerda más bien la superficie lunar, pero sin contaminación química o radiactiva", comentó el canal de televisión.

Según Canal 1, la bomba rusa contiene menos explosivos que su análoga norteamericana (7,1 toneladas contra 8,2), pero la supera cuatro veces en capacidad destructiva y 20 en superficie afectada y crea una temperatura dos veces más alta en el epicentro de la explosión. Yuri Baliko, jefe de un centro de investigación del Ministerio de Defensa ruso, indicó por su parte que el explosivo de la bomba es considerablemente más potente que el TNT, pues se fabrica con empleo de nanotecnologías. Debido a ello, el nuevo artefacto explosivo requiere menos precisión para dar en el blanco, lo que, a su vez, abarata considerablemente su producción, señaló. Las bombas de vacío son especialmente eficaces en espacios cerrados, como los búnkers, edificios y cuevas, donde crean una gran presión y altísimas temperaturas. Según medios rusos, la antigua URSS y Rusia emplearon bombas de vacío para destruir refugios del enemigo en cuevas de montaña durante la invasión de Afganistán y en la guerra de Chechenia, respectivamente.

Nepal Airlines inmola dos cabras y unta su sangre en un Boeing 757 para conjurar una cadena de averías

El sacrificio ritual fue celebrado en un hangar de Katmandú, frente a la plana mayor de la compañía, dispuesta a confirmar que la fe es lo último que se pierde.

El pasado domingo, Nepal Airlines restregaba la sangre de dos cabras recién sacrificadas por el morro aerodinámico de su Boeing 757. Con ello, los ingenieros de la compañía, incapaces de arreglar el sistema anticongelante de la nave, apaciguaban a Kal Bhairab, el dios nepalí de la destrucción. Horas después, en un tercer intento, el único Boeing operativo de la aerolínea conseguía surcar los cielos hasta Hong Kong, sin que tuviera que lamentarse destrucción alguna.

El sacrificio ritual fue celebrado en un hangar de Katmandú, frente a la plana mayor de la compañía, dispuesta a confirmar que la fe es lo último que se pierde. Durante días, el equipo de ingenieros había intentado sin éxito reparar uno de los dos únicos aviones nepalíes apto para vuelos internacionales.

En el primer vuelo fallido a Hong Kong viajaron 129 pasajeros, que el miedo redujo a 95 en el segundo intento, que se saldó igualmente con un apresurado regreso a Katmandú. La compañía nepalí de bandera estaba por los suelos -como su segundo Boeing, en un taller de Brunei desde el 1 de agosto- hasta que el jefe de ingenieros, PBS Kansakar, dio con la solución en sueños.

La deidad hindú Kal Bhairab, a la postre emblema de la compañía, le soltó un rapapolvo por no haberle ofrecido ninguna inmolación y reclamó ser resarcida de inmediato. Dicho y hecho, al día siguiente, una cabra blanca y otra negra eran ritualmente degolladas con una jukura, la daga curvada tradicional de los gurjas nepalíes.

La flotilla de Nepal Airlines, tanto internacional como interior, luce en su flanco una imagen protectora del dios Kal Bhairab, como si de un medallón "papá no corras" o de una estampita se tratara. Pero el rostro anaranjado y no precisamente tranquilizador del dios no ha traído demasiada suerte a Nepal Airlines, que tiene un largo historial de accidentes, atrasos y cancelaciones. Tanto es así, que la industria turística nepalí tuvo que padecer que durante los primeros diez días de agosto la compañía aérea nacional suspendiera todos sus vuelos internacionales. Sus dos viejos Boeing estaban fuera de combate. Huelga decir que el presupuesto de Nepal, que acaba de salir de diez años de guerra civil, no está para muchas alegrías.

LA INCREÍBLE HISTORIA DE LAS PAJILLERAS

Un día de setiembre, pero de mil ochocientos cuarenta y siete, se autorizaba la creación (merced a una espacialísima dispensa del Obispo de Andalucía) del Cuerpo de Pajilleras del Hospicio de San Juan de Dios, de Málaga. Las pajilleras de caridad (como se las empezó a denominar en toda la península) eran mujeres que, sin importar su aspecto físico o edad, prestaban consuelo con maniobras de masturbación a los numerosos soldados heridos en las batallas de la reciente guerra de sucesión española. La primigenia autora de tan peculiar idea, había sido la Hermana Sor Ethel Sifuentes, una religiosa de cuarenta y cinco años que cumplía funciones de enfermera en el ya mencionado Hospicio de San Juan de Dios. Sor Ethel había notado el mal talante, la ansiedad y la atmósfera saturada de testosterona en el pabellón de heridos del hospital. Decidió entonces poner manos a la obra y comenzó junto a algunas hermanas a "pajillar" a los robustos y viriles soldados sin hacer distinciones de grado. Desde entonces, tanto a soldados como a oficiales, les tocaba su "pajilla" diaria. Los resultados fueron inmediatos. El clima emocional cambió radicalmente en el pabellón y los temperamentales hombres de armas volvieron a departir cortésmente entre sí, aún cuando en muchos casos, hubiesen militado en bandos opuestos. Al núcleo fundacional de hermanitas pajilleras, se sumaron voluntarias seculares, atraídas por el deseo de prestar tan abnegado servicio. A estas voluntarias, se les impuso (a fin de resguardar el pudor y las buenas costumbres) el uso estricto de un uniforme: una holgada hopalanda que ocultaba las formas femeniles y un velo de lino que embozaba el rostro. El éxito rotundo se tradujo en la proliferación de diversos cuerpos de pajilleras por todo el territorio nacional, agrupadas bajo distintas asociaciones y modalidades. Surgieron de esta suerte el Cuerpo de Pajilleras de La Reina, Las Pajilleras del Socorro de Huelva, Las Esclavas de la Pajilla del Corazón de María y ya entrado el siglo XX, las Pajilleras de la Pasionaria que tanto auxilio habrían de brindarles a las tropas de la República. En América latina, rara vez ajena a las modas metropolitanas, las pajilleras tuvieron también sus momentos de gloria. Durante la guerra civil mexicana, grandísimos auxilios brindaron a las tropas de todos los bandos, las Hermanas de la Consolación, organización laica (aunque cercana a la Iglesia) que ofrecieron la fatiga de sus muñecas para calmar los viriles ímpetus. Estas hermanitas recibieron pronto distintos y soeces apelativos, fruto del inagotable ingenio popular, tales como las *mami-chingonas* o las *ordeñamecos*. De México la costumbre pasó a las Antillas, en donde tuvieron particular éxito las *sobagüevo* dominicanas, todas ellas matronas sexagenarias que habían elegido

ocupar sus tardes en esta peculiar forma de servicio social. El último lugar en América donde hicieron fortuna estas abnegadas damas, fue el Brasil. Allí la columna Prestes fue acompañada en su marcha por una troupe reducida pero eficiente de damitas paulistas -llamadas *beixapau*- aunque solamente se valían de ágiles movimientos de sus manos, conjuraban la melancolía de los soldados. La costumbre desapareció tras la segunda guerra y hasta la fecha se desconoce la existencia de otras congregaciones. Diversas fuentes orales a orillas del Paraná comentan que en el villorrio conocido en el siglo XIX como Pago de los Arroyos hubo un pequeño agrupamiento dedicado durante algunas décadas a esa actividad. Eran conocidas como las Hijas de Nuestra Señora del Vergo Encarnado", en referencia y dudoso homenaje póstumo a su anciana fundadora, fallecida con las manos en la masa, junto a un soldado, en su día de descanso.

* Curiosidades- El Origen de las Cosas

Rolls-Royce

Rolls-Royce, es no de los autos más cotizados del mundo, nació de la unión entre el mecánico Henry Royce y el aristócrata Charles Stewart Roll, vendedor de automóviles. Henry proyectó un auto revolucionario y convenció a Charles a conocerlo. Ese encuentro ocurrió en mayo de 1904. En el taller de Henry, a Charles no le gustó el motor de 2 cilindros hasta notar que el auto era muy silencioso. Después de un paseo corto, Charles realizó su propuesta y juntos crearon la Rolls-Royce. La sociedad duró 6 años. Charles murió en un accidente aéreo en 1910. Después de la muerte de Henry, en 1933, la placa con las letras RR que identifica la marca pasó a tener fondo negro en lugar del rojo original. La estatua de la Dama Voladora, que queda delante sobre el radiador, fue creada en 1910 por el escultor inglés Charles Sykes.

*Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

QUE DIOS NOS PERDONE

El tipo llega a la iglesia y de inmediato va a confesarse:

Padre, necesito que me ayude, porque he pecado.

¿De qué te acusas hijo?

Ayer, en la playa, le toqué los pechos a mi novia.

Y dime hijo, se los tocaste ¿por encima o por debajo del traje de baño?

Por encima padre ¿qué creía?

¡Pero mirá que sos pelotudo!

¿Es que no sabés que para ambos casos el castigo es el mismo?

LOS MOTIVOS DE JUDAS

Jesucristo va caminando por el desierto con sus doce apóstoles y en un momento dado les ordena: - "Tomad una piedra y marchad con ella a cuestas"! Todos toman una piedra bien grande, salvo Judas que toma una bien pequeña. Al poco tiempo, le dicen: - "Maestro, tenemos sed"! Entonces Jesucristo exclama: - "Entonces, que las piedras se conviertan en agua"! Todos beben hasta hartarse, menos Judas, a quien apenas le alcanza para un sorbito. Jesucristo vuelve a ordenar: - "Tomad otra piedra para volver a caminar"! Todos toman su piedra, pero Judas, esta vez toma un peñasco de una tonelada. Trescientos kilómetros después, ven a un campesino que no obtiene cultivo de su tierra por falta de abono; entonces Jesucristo exclama: - "Que las piedras se conviertan en abono"! Judas, casi tapado de mierda extiende sus brazos y clama al cielo: - "Buen Dios, ¿Es o no es buen motivo como para traicionarlo...?"

EL CURA Y EL RABINO

Un cura le dice a su amigo rabino:

- Tengo un truco para comer gratis

- Super! Contame como hacés.

- Voy al restaurant, bastante tarde, pido una entrada, plato principal, quesos, postre y me tomo todo mi tiempo para tomarme un café, un cognac y un buen cigarro y espero a que cierren.

Como ni me muevo, cuando ya levantaron todas las mesas, dieron vuelta las sillas sobre las mesas para barrer, viene el mozo a preguntarme si le puedo

ir pagando, porque ya se van, entonces le respondo:

"Pero si ya le pagué a su colega que se fue antes". Es así de simple.

El rabino entonces le dice: que genial!... si probamos juntos mañana?

- OK. Le contesta el cura.

La noche siguiente los dos compadres van al restaurant: entrada, plato principal, quesos, postre, etc.

Llega el momento de cerrar, se acerca el mozo, les pregunta si les puede cobrar y el cura le dice:

- Lo siento, pero ya le pagamos a tu colega que ya se fue.

Y el rabino agrega:

- Estamos desde hace rato esperando el vuelto!

AMEN 1

Un cura es enviado a Alaska. Un obispo lo va a visitar un año más tarde y le pregunta:

- ¿Y cómo le va acá?

- Bueno, si no fuera por mi rosario y mis dos whiskys al día, estaría perdido. A propósito, ¿gusta un whisky?

-Sí, por favor.

-¡Rosario! ¡Traele un whisky al obispo!

AMEN 2

Una solterona se entera que una amiga suya había quedado embarazada solo con un Ave María en la Iglesia de un pueblo vecino. Unos días después decide ir a la Iglesia con el deseo de quedar encinta al igual que su amiga..

- Buenos días padre, saluda la solterona.
- Buenos días hija, ¿en que puedo ayudarte?
- Fíjese padre que me enteré que una mi amiga vino aquí y quedó embarazada con un Ave María...
- No hija... fue con un Padre Nuestro, pero ya lo echamos

AMEN 3

El cura de la iglesia decía en su sermón:

- Queridos feligreses: ha llegado a mis oídos el rumor de que se ha instalado cerca de la iglesia una casa de esas, de mala reputación, donde trabajan mujeres de la vida. Pues bien, sepan que alguna de esas mujeres les puede contagiar una enfermedad venérea y luego, ustedes llegan a sus hogares y se la pasan a sus esposas...

¡Y ahí sí que nos jodemos todos!

DOS MENDIGOS.

Dos mendigos se sientan al lado frente a la Basílica en Roma. Uno tiene una cruz de madera grande delante El otro, la Estrella metálica de David. La gente miraba deliberadamente a ambos mendigos; pero ponía dinero sólo en el tazón del mendigo sentado detrás de la cruz.

Un obispo que pasaba por ahí, miraba a la cantidad de personas que daban dinero al mendigo detrás de la cruz; pero nada al mendigo al de la Estrella de David.

Finalmente, el obispo le dice al mendigo de la Estrella de David:

- ¡Hijo, parece que no entiendes! Esto es un país católico; esta ciudad es la base del catolicismo mundial. Las personas nunca le darán dinero si usted se sienta allí con una Estrella de David especialmente si está al lado de un mendigo con una cruz. ¡De hecho, probablemente muchos le darán a él por rencor a usted!

El mendigo detrás de la Estrella de David después de escuchar cuidadosamente al obispo, se vuelve al mendigo con la cruz y le dice: Moishe, mira quién trata de enseñar marketing a los hermanos Goldstein!

ABSOLUCIÓN IMPOSIBLE

Un hombre pasa al confesionario de una Iglesia.

- Padre,... Me quiero confesar.
- Si hijo, dime: ¿Cuales son tus pecados?
- Padre... He sido infiel a mi esposa... Soy productor de cine y la semana pasada me acosté con Jennifer López; y en esta semana he tenido una orgía súper ardiente con Cameron Díaz y Cindy Crawford, con las dos a la vez.
- Lo siento hijo, pero no te puedo absolver.
- Pero... ¿Por que no Padre? Si, la misericordia de Dios es infinita....
- Sí, ¡pero ni Dios ni yo te vamos a creer eso de que estás arrepentido!!!

*Direcciones interesantes de la Web.

www.bibnal.edu.ar Biblioteca Nacional de la República Argentina - biblioteca, mapoteca e fototeca

grin.hq.nasa.gov Great Images in Nasa

http://www.metacafe.com/watch/812247/plane_almost_crashes/

http://www.amazings.com/ciencia/galeria/galeria_video.html

http://www.flightlevel350.com/Aircraft_Boeing_C-17_Globemaster_III-Airline_USA_-_Air_Force_Aviation_Video-9327.html

* Colaboradores.

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

[*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"](#)