



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 73 CORRESPONDIENTE AL 15 OCTUBRE DE 2007

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

***AVISO A LOS SOCIOS DEL GRP 346.**

A partir de este mes por problemas en la contabilidad, acorde a la Ley del Ajuste Fiscal, los descuentos de la Cuota de Colaboración de los socios del Grp 346, aparecerá en sus recibos de cobro bajo el título CGFA.

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

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

*** Cartas de los Lectores**

**Estimados Amigos de la AAMA:

Tengo el agrado de adjuntar a este mensaje el Informe del pasado trimestre Julio-Setiembre que resume las iniciativas y actividades de nuestra Asociación durante este periodo.

Entre las iniciativas más salientes notarán que la Comisión Directiva, ha lanzado un sistema de Contribuciones Voluntarias (a efectos que la AAMA cuente con fondos para su funcionamiento administrativo así como para algunos proyectos prioritarios); ha establecido un mecanismo de coordinación de los distintos proyectos y ha aprobado un Código de Ética. Para facilitarles el acceso a esta información se adjuntan a este mensaje los documentos referidos a las iniciativas citadas.

En estos momentos estamos preparando las actividades relacionadas con el Día del Patrimonio, a celebrarse el próximo fin de semana. La Asociación está colaborando con el Museo en la organización de este evento.

El Museo permanecerá abierto el sábado 6 y el domingo 7 en el horario de 9 a 19 horas. Se invita a los Sres. Asociados a visitarlo y, en el caso que tengan tiempo disponible, a colaborar con la atención del "stand" de la AAMA.

Les saluda cordialmente Gustavo Necco Presidente AAMA

Informe Trimestral Julio-Setiembre 2007 de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico

Cumpliendo con lo acordado en la primera reunión de Comisión Directiva el martes 3 de julio próximo pasado, esta comisión procede a informar a sus asociados sobre las gestiones y actividades realizadas en el pasado trimestre Julio-Setiembre 2007.

Desde julio a la fecha se han instrumentado en materia administrativa una forma de contribución monetaria voluntaria anual, con las categorías de "Miembro Simpatizante" con la colaboración de \$ 50, "Miembro Colaborador" con la colaboración de \$ 200 y "Miembro Benefactor" con la colaboración de \$ 500; y la posterior entrega de un recibo y un "Certificado" por la colaboración ofrecida. Estas colaboraciones se producen al solo efecto de realizar compras de materiales para encarar las restauraciones que se están llevando a cabo en el Museo Aeronáutico. Hasta el momento (30 de setiembre 2007) hemos tenido un Miembro Simpatizante, 4 Miembros Colaboradores y 5 Miembros Benefactores. Es de destacar que uno de los Miembros Benefactores es el distinguido socio Tte. Gral. Enrique A. Bonelli, Comandante en Jefe de la FAU, a quien se le entregó personalmente su correspondiente certificado el día 21 de agosto. El Tte. Gral. Bonelli nos expresó su satisfacción por la colaboración voluntaria y desinteresada de los miembros de la AAMA. También se recibieron donaciones en especies de varios socios y personas no asociadas.

A fin de orientar la administración de las distintas actividades voluntarias para que puedan planearse con cierta anticipación y utilizar plenamente, con la menor pérdida posible, las energías, las buenas voluntades y el valioso tiempo de todos, ofrecido tan generosamente, la CD instauró un sistema de gestión que incluye Coordinadores, junto a Contrapartes del Museo. También resolvió adoptar el Código Ético elaborado por la Federación Mundial de Amigos de Museos (FMAM) en su Congreso de 1996, realizado en México. La CD estima que es un marco muy adecuado que brinda los principios básicos que los AAMigos deberíamos respetar en nuestras relaciones con el Museo y que su cumplimiento reforzará a la Asociación y a sus miembros en cuanto a su credibilidad y autoridad. El Código de Ética puede ser leído en su totalidad en el Foro Ratones de Hangar www.ratonesdehangaraama.multiforos.es

En materia social el pasado sábado 18 de agosto, se llevó a cabo en las instalaciones del Museo Aeronáutico una "Chorizada" en conmemoración del 53 aniversario del Museo Aeronáutico Cnel. (Av.) Jaime Meregalli. La misma se realizó con una nutridísima presencia de amigos y allegados donde tuvimos la oportunidad de debatir también, algunas ideas que se llevarán a la práctica. En cuanto a las tareas que normalmente se desarrollan en el Museo por parte de los integrantes voluntarios de nuestra Asociación, se continúan con los trabajos en Fototeca, Biblioteca y Archivo, recordándole a los Amigos Socios de nuestra Institución que los mismos se han llevado a cabo sin interrupciones y con las continuas participaciones de los amigos Fernando Díaz, Gustavo Figueroa y Eduardo Luzardo. El Coordinador del Proyecto Biblioteca, Gustavo Figueroa, continuó en Buenos Aires sus contactos y relaciones con la Biblioteca Nacional de Aeronáutica (BINAER) y el Instituto Newberiano.

En materia de Restauraciones, se comenzó a trabajar en las marcas originales que llevaba el Helicóptero UH-1H FAU 052 a cargo de Fernando Cerovaz. También en el mes de agosto hemos recibido una importante donación monetaria a cargo de nuestro buen amigo en los Estados Unidos el Dr. Gary Kuhn que sin dudas será volcada al re inicio de las tareas en el Stinson "Voyager".

El mes de setiembre comenzó con fuerza ya que también debemos anunciar que recomenzaron las tareas en el DH "Chipmunk" que fueran interrumpidas debido al viaje del coordinador del proyecto Daniel González.

En este mes también se visitó el taller del Sr. Cordero, tallerista que tiene a su cargo la unión de las partes del Curtiss SNC-1 que fuera severamente afectado en el incendio de 1997. Los amigos Eduardo Luzardo y Gustavo Necco, que examinaron las reparaciones, constataron un trabajo cuidado y meticuloso.

También en este mes de setiembre se llevó a cabo lo que consideramos algo de suma importancia, ya que nuestra Asociación encaró la compra con fondos propios de un compresor, una pistola para pintar y una caja de herramientas muy completa, que nos brinda cierta autonomía al permitirnos complementar las herramientas disponibles en el Museo

Volviendo al tema restauraciones, se comenzó a elaborar un cronograma de acciones para continuar los trabajos en el Stinson "Voyager". Este proyecto será coordinado por Gustavo Necco y ya se realizó una reunión con la Contraparte del Museo, Sr. Walter "Yiru" da Silva, y algunos voluntarios preparándose una lista de materiales a utilizar en lo inmediato y continuándose algunos trabajos en el fuselaje.

Siguiendo con las restauraciones, se le retiró por parte de los técnicos del Museo el motor al Tiger Moth para ser limpiado y pintado en los servicios de Mantenimiento de la Fuerza Aérea.

Para finalizar este informe, en estos días se están llevando a cabo periódicas reuniones a los efectos de coordinar acciones para las fechas 6 y 7 de octubre cuando se celebrará el "Día del Patrimonio" que implican la colaboración de los voluntarios para organizar y canalizar de forma ordenada las visitas del público. Se planea también en estas fechas exponer el Tiger Moth y el Stinson .

Como novedad en esta oportunidad se instrumentará un sistema de "Guías" que de acuerdo a horarios preestablecidos informarán al público en general sobre las aeronaves en exposición.

Esta tarea será llevada a cabo, el día sábado, por los voluntarios Mathias Pereira y Santiago Sosa.

Se están llevando a cabo gestiones por parte de la Comisión Directiva para incrementar la muestra del Museo. Confirmaron su presencia en el Día del Patrimonio la empresa "Texlond Corporation S.A.", armadora del avión fumigador AC-05 "Pijao", que presentará un stand de información de esta aeronave, ya que la misma es de producción nacional; la Asociación de Cohetería Experimental y Modelística del Uruguay (ACEMU), el Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales (SSRA) de la Fuerza Aérea, el IPMS - Uruguay, el grupo de motociclistas L.A.M.A. (Latino Americanos Motociclistas Asociados) y los propietarios de Automóviles Clásicos, a los efectos de incrementar los atractivos para el público También se está conversando con la Asociación Uruguaya de Aeromodelismo (AUA).

Hasta aquí los avances de gestiones realizadas. La CD de AAMA

****Estimados Amigos:**

Se que les gustan los aviones (generalmente los mas históricos, pero algún día estos también serán "aviones viejos"!!)

Les adjunto abajo un mail interno de British Airways, sobre el reciente pedido de aeronaves de largo recorrido (longhaul) de la compañía aérea. Así que como verán, me jubilaré en un "double decker" (dos pisos) A-380 y en un 787 "Dreamliner", así que ¡adiós 747! Un abrazo a todos, **Ernesto Blanco**

FROM: Willie Walsh, Chief Executive TO: All mail users

We have today placed an order for 12 Airbus A380 aircraft and 24 Boeing 787 aircraft with options for a further seven Airbus A380s and 18 Boeing 787s. Environmental factors were a key consideration in our order, the largest since 1998. The aircraft we have selected are greener and quieter, with both the A380 and B787 rated as producing a quarter of the noise level of the B747-400. They are also more fuel efficient with significantly lower carbon dioxide emissions and reduced impact on local air quality. They will contribute significantly to our target of improving fuel efficiency by 25 per cent between 2005 and 2025. In terms of CO₂ emissions per seat, the A380's performance will be 17 per cent cleaner than the Boeing 747-400's, and the B787's performance 30 per cent cleaner than the B767's. In terms of NOx emissions, an A380 produces 10 per cent less than a B747-400, and a B787 produces 46 per cent less than a B767. At the same time we have announced that Rolls-Royce engines will power both aircraft types. The A380s will be powered by Rolls-Royce Trent 900 engines and the B787s will be powered by Rolls-Royce Trent 1000 engines. The engine order includes a lifetime maintenance contract. The aircraft we have ordered will replace 34 of our longhaul fleet - 20 B747-400s and 14 longhaul B767s - and will be delivered between 2010 and 2014. Today's announcement reflects the considerable work we have undertaken in recent years to strengthen our cost base, resolving the NAPS pension deficit, reducing debt, returning to an investment grade credit rating and making significant progress towards our goal of a 10 per cent operating margin. Modernising our fleet also demonstrates our on-going commitment to providing the best travel experience possible. We have renewed our award-winning Club World cabin, introduced a new inflight entertainment system and continue to make improvements to ba.com. Next year we will have the best airport experience in the world with the opening of Terminal 5 and within a few years we will boast one of the youngest aircraft fleets in the sky. Today's order, including options, also gives us the ability to grow capacity by up to four per cent per year and the flexibility to tailor future capacity growth in

line with market conditions. The A380 will be used to provide more capacity for the airline's key high-density markets and maximise use of scarce Heathrow slots. The B787 will be used to start new routes and increase frequencies in existing markets. Following today's order we are continuing to consider the most suitable aircraft to replace our remaining B747-400 aircraft and are examining the B787-10, B777-300 ER and A350XWB.

*** Internados en el HMC**

Cnel Álvaro Redondo 23/09 Alta
 Tte. Cnel Ariel Paganini 24/09 Alta
 May Rafael Bittencourt 27/09 Alta
 S.O.M. Sirio Rodriguez 03/10
 AT 1ª Hebert Sosa 04/10 Misión UN Congo Hospital Chino Alta
 May Rafael Bittencourt 11/10/07 Alta
 May Edén Silva 13/10 Alta

***La Foto del Recuerdo**



FAU 550 "Brasilia" EMB 120

Noticias Nacionales.

****17 de Octubre. 50 Aniversario de la ECEMA. ****

Misión: A-129/07

Transporte de Ayuda Humanitaria (Planta Potabilizadora de Agua), SUMU - SPSO (Pisco Intl.)

Equipo: C-130 FAU 592

Itinerario IDA: SUMU - SCFA (Antofagasta Intl.) - SPSO (Pisco Intl.)

Itinerario REGRESO: SPSO (Pisco Intl.) - SUMU

Hora Inico de Mision: 24 Ago. 07 Hora: 22.21 L

Hora Finalizacion de Mision: 25 Ago. 07 Hora: 23.19 L

Detalle del Vuelo:	Despegue	Aterrizaje	Tiempo de Vuelo
SUMU	22.21	SCFA 04.29	6.1
SCFA	05.39	SPSO 09.19	3.7
SPSO	17.33	SUMU 23.19	5.8
Tiempo Total:			15.6

Carga: Planta Potabilizadora de Agua (UPA) Completa, peso 26.000 Libras. Pasajeros 10 (Diez).

Tripulación:

PP Tte. Cnel (Av.) Marcelo Lambruschini

PP Cap. (Av.) Pablo Esteban

P Cap. (Av.) Gustavo Buhl

CP Tte. Cnel (Av.) Luis De León

N May. (Nav.) Ramiro Pose

N Cap. (Nav.) Gabriel Falco

IV Inst. AT Carlos Suárez

IV Inst. AT Gustavo Llambi

S Sgto. Ernesto García

S AT. 1ª Víctor Hernández

MV AT 2ª Alfredo Figueredo

Resumen: Tiempo de Vuelo 15.6 Horas Tiempo de Servicio 25 Horas

Pluna, tres frecuencias semanales a Río y abrirá la ruta a Córdoba

En próximos tiempos Pluna abrirá la ruta Montevideo - Rosario - Córdoba y encarará la realización de tres frecuencias semanales directas entre Carrasco y Río de Janeiro, aparte de la escala que una vez por semana realiza el 767-300 en su ruta a Madrid. A nivel de autoridades y funcionarios se aguarda con optimismo y expectativa al resurgimiento de la aerolínea, fundamentada, entre otras, en la seguidilla de arribo de los nuevos aviones Bombardier CRJ 900.

El primero estará en servicio en febrero, oportunidad en que será devuelto el Boeing 737-300. En marzo y abril llegarán dos nuevos Bombardier, previéndose para ese entonces la devolución del Boeing 757-200.

Uruguay debate qué hacer con Pluna ante la grave crisis que afecta a la aerolínea

Aviación Digital

El cierre dejaría sin trabajo a 600 personas. Gobierno y oposición en Uruguay continúan con su enfrentamiento como consecuencia de la crisis que atraviesa la compañía aérea Pluna. Así, ambos mantuvieron un duro debate en el Senado sobre la conveniencia de la asociación de Pluna con el consorcio Leadgate.

La oposición en Uruguay reprochó al ministro de Transportes, Víctor Rossi, por entender que la asociación de Pluna será un riesgo para el Estado, según informa la web de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea (Acipla).

En este sentido, la oposición pidió al representante del Gobierno uruguayo que "no sigamos con esto", al tiempo que se preguntó acerca de las causas por las que es necesario "salvar" a la aerolínea Pluna.

"Nos estamos hundiendo con ella, hay que poner punto final, ministro cierre esto, no dedique más dinero del país en avales", expuso el senador Luis Alberto Heber.

Por su parte, el ministro de Transportes recordó las condiciones en que se encontró la empresa estatal, lo que "condicionó" el camino, convirtiéndolo en "largo y complejo". Así, dijo que Pluna y su socio Varig "se estaban cayendo a pedazos, producto de sus deudas con acreedores y trabajadores, lo cual no fue casualidad, sino consecuencia de los 10 años de mala gestión".

Rossi explicó que "el pluriconsorcio incumplió la oferta de la licitación, no se abrieron rutas comprometidas, no se cumplió con sustituir 3 aeronaves, se desmanteló el taller y se redujo el personal".

El ministro de Transporte, sostuvo que "Pluna sale adelante o se liquida". A lo que la oposición replicó cuestionando el negocio y proponiendo que no se lleve adelante la asociación.

Finalmente, el ministro Rossi respondió que "lo evaluamos, pero llegamos a la conclusión de que el Uruguay necesita una empresa de bandera, además de las 600 personas sin trabajo y de las deudas que tenía el ente". Fecha de Publicación 08/10/2007

Noticias Internacionales.

Cerca de 30 muertos al estrellarse un avión ruso en un barrio de la capital del Congo

EFE. 04.10.2007

Un Antonov ruso que acababa de despegar, se estrelló contra un grupo de edificios en una barriada populosa de Kinshasa.

Se desconocen por el momento las causas del accidente.

Cerca de treinta personas han muerto este jueves al estrellarse en Kinshasa, la capital del Congo, un avión de carga ruso.

El aparato se estrelló contra un grupo de viviendas de un populoso barrio poco después de despegar del aeropuerto de la capital congoleña. Trece de los muertos (entre ellos dos niños) son las personas que viajaban en el aparato, un Antonov de la compañía 'África 1' y fletado por la firma 'Malila'.

El accidente se produjo pasadas las 10.00 hora local (09.00 GMT). El avión despegó con destino a la ciudad de Tshikapa, en la provincia de Kasai Occidental. Fuentes del aeropuerto de Kinshasa dijeron desconocer la causa del accidente y aseguraron que el avión estaba haciendo bien su maniobra de despegue.

Los equipos de asistencia que llegaron al lugar encontraron muchos cuerpos calcinados y comprobaron que las viviendas afectadas estaban consumidas por el fuego que desató el avión al estrellarse

Se abren los cielos entre India y Chile

Chile e India firmaron un acuerdo bilateral de transporte aéreo el pasado 30 de agosto del 2007 que permite una apertura a las posibilidades de transporte aéreo de carga y pasajeros entre ambos territorios.

En la firma de este acuerdo que entró en vigor en dicha fecha, India y Chile acordaron cielos abiertos para el transporte de carga sin limitaciones, incluyendo hasta séptimas libertades; y en cuanto al transporte de pasajeros, incluyendo derechos de tráfico de hasta sextas libertades para el transporte de pasajeros, limitando a 14 el número de frecuencias semanales y al uso de aeronaves no más grandes a Boeing 747. Por otra parte, el acuerdo le entrega a las líneas aéreas de ambos países flexibilidad operacional a través de "code-shares" con empresas Indias y de terceros países, al igual que "wet-lease," intercambios ("interchange") y "charters."

En las negociaciones participaron representantes de ambos gobiernos, incluyendo Jorge Frei, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil de Chile representantes de la Embajada de Chile en la India, y tres representantes del Gobierno de la India, entre ellos R.K. Singh, Secretario Adjunto del Ministerio de Aviación Civil, quien firmó el acuerdo en conjunto con Jorge Frei.

En negociaciones bilaterales de esta naturaleza, las aerolíneas con sede en los países respectivos son invitadas a participar por su autoridad como observadores. En esta oportunidad, Juan Carlos Mencia, Fiscal General N.A. y Raquel Galarza, Gerente de Desarrollo Corporativo, participaron en la negociación como parte de la delegación chilena cumpliendo un rol fundamental de transmitir las principales necesidades de LAN Airlines en este acuerdo. Por su parte, Air India se hizo presente con su representante.

Dados los términos de este acuerdo, para LAN Airlines es un importante logro, ya que le permite explorar este nuevo mercado. Adicionalmente este bilateral entre India y Chile, se suma a otros previamente alcanzados, por ejemplo el acuerdo entre Estados Unidos y Chile permitiendo mayor alcance y conexión desde puntos intermedios.

Extraño caso.

El 15 de Septiembre al menos 15 personas se intoxicaron por inhalación de gases en un avión comercial colombiano al inhalar unos gases no precisados que salieron de la cabina de la aeronave poco antes que despegara del aeropuerto bogotano de "El Dorado", informaron fuentes aeronáuticas locales.

El aparato, de la compañía AeroRepública, llevaba unas sesenta personas, entre tripulantes y pasajeros, uno de ellos el ministro de Agricultura, Andrés Felipe Arias, y tenía como destino Montería, en el noroeste del país.

El responsable de Sanidad Aeroportuaria de la Aeronáutica Civil en Bogotá, Diego Cortés, dijo que los ocupantes afectados sufrieron "intoxicación por inhalación". "Estamos en manejo respiratorio (con oxígeno) de ellos", explicó Cortés, y precisó que todos son mayores de edad y "están fuera de peligro". La naturaleza de la sustancia gaseosa que causó el incidente fue originado por un "fuerte olor", que salió de la cabina de la aeronave, que estaba lista para despegar hacia su destino. Sin embargo, la naturaleza de la sustancia gaseosa que lo causó no ha sido informada. El vicepresidente de Operaciones de AeroRepública, Eduardo Lombana, dijo que el aparato fue evacuado y permanecerá en tierra mientras es sometido a una revisión

China liderará compra de aviones en los próximos 20 años

China seguirá siendo el principal comprador de aviones y motores a escala mundial en las próximas dos décadas, según un estudio publicado por Rolls-Royce, con motivo de la celebración de la Exposición de Aviación de Beijing.

De acuerdo con el documento, el transporte de pasajeros de China mantiene un ritmo de crecimiento anual del 8,8 por ciento, cifra que crecerá probablemente en el futuro inmediato.

Rolls-Royce apuesta por que las aerolíneas chinas comprarán más de 3.100 aviones en los próximos 20 años, generando un gigantesco mercado de 6.600 motores valorado en 65.000 millones de dólares USA.

La demanda china de aviones puede representar más de un cuarto de la demanda total de la región Asia-Pacífico, donde serán necesarios 26.000 nuevos motores en las próximas dos décadas, según las previsiones del estudio.

China accedió a su primer aeropuerto en Europa

Una antigua terminal aérea militar en Alemania es el nuevo bastión del comercio chino en la Unión Europea. Ya fue inaugurado el tráfico aéreo entre Parchim y la provincia china de Henan.

Parchim es una plácida ciudad de casi 20.000 habitantes ubicada en Mecklemburgo-Pomerania Occidental, a 40 kilómetros de la capital estatal, Schwerin. No obstante estas discretas dimensiones, la localidad cuyos orígenes se remontan a ocho siglos de antigüedad es sede de un centro de innovación tecnológica y un parque industrial. Además, Parchim cuenta ya con el primer aeropuerto de propiedad china en toda Europa.

La ciudad está ubicada en un punto estratégico de la cartografía alemana: entre el puerto de Hamburgo y la capital, Berlín. La precisión no es gratuita: el aeropuerto fungió en otros tiempos como terminal aérea militar de la Unión Soviética en la desaparecida República Democrática Alemana.

El de Parchim es uno de los pocos aeropuertos alemanes que cuentan con licencia para operar las 24 horas del día, y en su pista de tres kilómetros de longitud puede aterrizar incluso el avión de pasajeros más grande del mundo, el Airbus A380.

Muere un estudiante piloto tratando de seguir las instrucciones ATC

Raúl Palomar / ADG/ Flightglobal

La UK Civil Aviation Authority (CAA), ha aceptado recomendaciones para que los controladores deban ser notificados cuando un estudiante-piloto vuele sólo, y tenga que despegar o aterrizar. Estas recomendaciones surgen a raíz del accidente del Cessna 150 que se estrelló cuando volaba un estudiante piloto de 16 años solo y realizó una maniobra extraña. La CAA está de acuerdo en que debería haber un "prefijo para uso civil en radiotelefonía que significase que en el avión va un estudiante piloto solo". Se cree que ha sido el piloto más joven en fallecer en accidente en toda la Historia de Reino Unido.

El accidente ocurrió el 19 de Julio de 2006, cuando una vez que el instructor voló dos circuitos con el alumno, informó a Torre de que a continuación haría unos circuitos solo. El controlador contestó: "Aprobado". A las 15:08 el estudiante llamó: "Bravo Bravo (G-BABB) rodando para circuito solo", y fue autorizado para rodar al punto de espera de la pista 06. A las 15:10 el controlador cambió su turno con otro controlador.

La Comisión de Investigación de Accidentes (AAIB) notificó que el controlador no sabía que el estudiante estaba volando solo. Cuando le autorizó a las 15:20 a despegar, el circuito estaba limpio. A las 15:23 el estudiante notificó *viento cruzado*, y la Torre contestó: "Golf Bravo número uno notifique final de la cero seis". Mientras, el controlador de aproximación de *Southend* identificó a una *Piper Malibu Meridian*, un rápido turbopropulsor que había sido transferido por el Control de Londres. Se encontraba a dos minutos de la Cessna 150. Los controladores discutieron si pedir al Cessna que hiciera un go-around para hacer un circuito, pero tenía cierto miedo debido al número de tráficos sin identificar que mostraba el radar. Al final la Torre dijo: "Mantenga el centro de la pista pero efectúe un go-around, tiene un tráfico rápido detrás suyo para aterrizar". Por temor a que pasase muy cerca del Cessna, le dijo al estudiante: "Vire a la izquierda y vuele al norte. Le llamaré en breve". El estudiante no respondió. El controlador le preguntó que confirmara que volaba al norte, y respondió que así era. El Cessna, volando despacio y en configuración de aterrizaje, entró en pérdida y se estrelló en espiral en un parque público, muriendo el piloto.

FUENTE: FLIGHTGLOBAL Fecha de Publicación (21/07/2007)

Mal día para un accidente

ADG

No eligió un buen día para tener un accidente...aunque ese factor nunca sea de elección propia. En Francia se ha abierto una investigación para determinar las causas que motivaron el accidente de un avión B747 de la compañía AL.

El avión sufrió importantes daños después de que "rodara" por encima del tractor que lo había remolcado. Al parecer, el piloto inició el rodaje sin que el personal de tierra lo autorizara justo cuando el tractor comenzaba a retirarse.

El 747 se preparaba para salir del aeropuerto Charles De Gaulle de París hacia Tel Aviv justo el día en el que el comandante efectuaba su último vuelo antes de su jubilación. Nadie resultó herido como consecuencia del accidente. Mientras sus compañeros y familiares lo esperaban en Tel Aviv para celebrar el acontecimiento...De jubilación, se entiende.

Fecha de Publicación (28/05/2007)

[El avión del accidente de Sandfor tenía los cables rotos](#)

[Raúl Palomar / ADG / AH](#)

Los cables de control estaban rotos en el avión de NASCAR que se estrelló contra dos casas de un suburbio, matando a cinco personas a principios de mes, según han informado los investigadores federales encargados del caso.

No se sabía si los cables se rompieron antes o durante el accidente y, por lo tanto, la causa del siniestro en el suburbio de Sanford no estaban claras, según el informe preliminar de la National Transportation Safety Board (NTSB). Los inspectores encontraron numerosas separaciones en los cables que van a lo largo del ala y del fuselaje de la Cessna 310. Los testigos han dicho que vieron humo saliendo del avión mientras éste se "metía" entre las casas. Entonces vieron que las alas trepidaban antes de realizar el pronunciado alabeo para acabar estampándose contra las casas. En el accidente murieron el piloto Michael Klemm y el doctor Bruce Kennedy, marido de la presidenta de International Speedway Corp., Lesa France Kennedy. También perecieron tres personas que se encontraban en sus casas y se abrasaron con el fuego: una estudiante de 24 años, su hijo de 6 meses, y un vecino de 4 años. Los padres del niño de 4 años y otro niño de 10 fueron rescatados y hospitalizados con fuertes quemaduras. El piloto notificó humo en cabina, y los controladores le autorizaron a aterrizar. La última comunicación por radio se cortó a medias. Cuando cayó el avión tenía el tren arriba y los flaps metidos, lo que indica que el piloto no tenía intenciones de aterrizar.

Fuente: Aviationheadlines Fecha de Publicación (26/07/2007)

[Aterrizaje de emergencia de un T-6 en una autopista de Wisconsin](#)

[Raúl Palomar / ADG / AN](#)

Un piloto norteamericano, de nombre Leff, tuvo un fallo de motor en su T-6 de 1951 cuando se dirigía al aeropuerto. Leff se fijó en la autopista 41 de Wisconsin, que tiene cuatro carriles y está muy transitada. Irónicamente, un amigo suyo llamado David Mann se encontraba en el arcén con una rueda reventada, mientras dos coches de la policía estatal le ayudaban redirigiendo el tráfico. "Sabía que no tenía suficiente espacio, pero cuando ocurren estas cosas no tienes tiempo para tener miedo". Al final pasó a tan solo 2,5 metros de la cabeza de su amigo. "Soy piloto desde hace más de 40 años y es la primera vez que me pasa un avión por encima tan cerca", comenta Mann.

Mann sabía que el piloto era su amigo que había volado muchas horas en espectáculos aéreos los últimos años. Leff comentó que se sentía afortunado de que él y su hijo de 19 años pudieran aterrizar sanos y salvos. El T-6 será reparado. El plano derecho se abolló cuando se golpeó contra un poste de una señal. El veterano piloto de 44 años, ha volado el T-6 durante 32 años. Tenía planeado volar en el festival aéreo de Texas.

Fuente: Aeronews Fecha de Publicación 25/07/2007

[Venezuela negocia la próxima compra de aviones militares de transporte](#)

[PD/Efe](#)

El presidente venezolano, Hugo Chávez, señaló que pronto llegarán al país aviones militares de transporte que actualmente se negocian con Rusia, China y Bielorrusia. "Pronto llegarán aviones de transporte rusos o chinos o bielorrusos, para que tengamos un equipamiento mínimo", expresó Chávez en el acto de clausura de un curso de seguridad y defensa en el Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional (Iaden), en Caracas. Chávez explicó que la decisión de utilizar transportes de alguno de esos países obedece a que Estados Unidos está poniendo trabas para ofrecer los repuestos de los Hércules C-130. "Son aviones que no tienen armamento, que tienen un carácter humanitario, pero no quieren darnos los repuestos y motores", se quejó el gobernante. El gobierno venezolano ha denunciado en repetidas ocasiones la ruptura por parte de Washington de los compromisos para proporcionar repuestos para los aviones estadounidenses de su flota. Esa fue la razón esgrimida por el Ejecutivo venezolano para decidir reemplazar paulatinamente los cazabombarderos F-16 por los Sukhoi 30 (Su-30) de fabricación rusa como principal arma aérea disuasiva. Venezuela quiso comprar una docena de aviones de transporte en España, pero la operación se abortó cuando EE.UU. la vetó porque incorporaba algunos elementos de fabricación estadounidense. Además, Chávez aseguró que antes de fin de año se empezará a montar el "nuevo sistema integral de defensa aérea" adquirido a Bielorrusia y Rusia, cuya instalación total requerirá de varios años de trabajo. El presidente recordó que "se trata de un sistema de alerta temprana" capaz de avisar "de las amenazas aéreas con suficiente antelación". De acuerdo a lo señalado en anteriores ocasiones por portavoces oficiales se trata de una combinación de radares de manufactura bielorrusa con misiles rusos que ofrecen dos rangos de respuesta, una en torno a los 300 kilómetros y otra, puntual, en torno a los diez kilómetros. Por otra parte, Chávez alabó la inventiva de algunos militares y reveló que existe un proyecto para fabricar un cohete propio cuyas características y finalidades no precisó.

Fecha de Publicación 18/07/2007

[Cessna firma con la fabricante de motores alemana Thielert](#)

[Raúl Palomar / ADG / /www.aviationweek.com](#)

Cessna Aircraft ha firmado un acuerdo con la fabricante de motores alemana Thielert Aircraft Engines GmbH para "colaborar en los futuros programas centrados en el diseño de los motores diesel".

El Vicepresidente de ventas mundiales de aviones de hélice de Cessna, John Doman dijo: "Pensamos que el motor Thielert supondrá una nueva opción para muchos clientes. Tras muchas discusiones con Thielert, creemos que ahora es el momento adecuado para ir hacia adelante". El Grupo Thielert ha estado desarrollando y fabricando componentes de altas prestaciones para la automoción desde 1991, y en los últimos años se ha centrado en plantas de potencia para aviones. La compañía dice que sus motores de pistón reducen los costes directos de operación hasta en un 60% comparados con el resto. En los próximos años, Thielert espera "miles de entregas", y describe el nuevo pacto con Cessna como "un gran paso adelante en su relación" que comenzó en 2004. Thielert ha ganado muchas certificaciones en motores de aviación de Europa desde 2002 por sus mejoras en los motores de los aviones de Cessna. En Marzo, la FAA premió a Thielert con un suplemento al certificado de instalación de una de sus plantas de potencia en la Cessna 172.

FUENTE: www.aviationweek.com Fecha de Publicación 13/07/2007

[Cae avión sobre casas en Orlando y deja 2 muertos](#)

Nuevo Herald

Un pequeño avión que trataba de hacer un aterrizaje forzoso se estrelló en una barriada suburbana de Orlando hoy por la mañana, incendiando dos casas y dejando al menos dos muertos y tres heridos de gravedad, entre ellos un niño, dijeron las autoridades. Ambas viviendas fueron tragadas por las llamas, y el humo se podía ver desde el sitio donde la aeronave cayó a aproximadamente las 8:40 a.m. Matt Minnetta, investigador de incendios del Departamento de Bomberos de Sanford, dijo que tres personas resultaron lesionadas en el incidente, entre ellas un niño de 10 años que tuvo quemaduras en alrededor de 85% de su cuerpo. Minnetta agregó que en el accidente perecieron el piloto del avión y un pasajero que no ha sido identificado.

El Cessna 310 de dos motores está registrado a nombre de la empresa Competitor Liaison Bureau Inc., de Daytona Beach, dijo Kathleen Bergen, de la Agencia de Aviación Federal (FAA). El aeroplano viajaba de Daytona Beach a Lakeland cuando el piloto llamó y dijo que salía humo de la cabina. El aviador estaba tratando de aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Orlando Sanford cuando el avión se precipitó a tierra a más o menos una milla o dos del aeropuerto, dijo Bergen. Un mensaje que dejó la AP con un portavoz del aeropuerto no se devolvió de inmediato.

Fecha de Publicación 11/07/2007

[Se estrella un Bombardier CL-215 en el Lago Terkos en Estambul.](#)

Raúl Palomar /ADG /FG

Un avión contraincendios italiano operado por Sorem, se ha estrellado en un lago cerca de Estambul con el resultado de tres heridos, los tres pilotos que iban a bordo. Según testigos del accidente, uno de los motores del Bombardier CL-215, con registro de matrícula I-SRME, se incendió antes de estrellarse en el lago. El avión despegó del Aeropuerto Atatürk en Estambul para realizar un vuelo de entrenamiento y reconocimiento. El piloto intentó amerizar en el Lago Terkos a 27 millas náuticas (50Km) al noroeste de Estambul, pero el avión se partió en tres trozos y acabó en llamas. Los tres pilotos fueron rescatados del agua y presentan heridas leves. El Bombardier se encontraba con un contrato de wet leasing por dos años.

[Desaparece un avión con 18 ocupantes en las montañas del centro de Colombia](#)

Actualizado martes 09/10/2007 04:29 EFE

BOGOTÁ.- Un avión que transportaba 18 personas, entre ellas 15 soldados del Ejército de Colombia, desapareció cuando volaba por las montañas del departamento del Meta (centro), informaron fuentes oficiales.

La aeronave, perteneciente a la Compañía Nacional de Aviación, se extravió hacia las 16.00 horas locales (21.00 GMT) del lunes cuando volaba entre Villavicencio (capital del Meta) y La Uribe, localidad de la misma región, situada unos 200 kilómetros al sur de Bogotá, indicaron fuentes de la Aeronáutica Civil colombiana.

El aparato, un bimotor Let, de fabricación checa, fue contratado para transportar soldados a La Uribe, una población en la que hace pocos años tuvo fuerte presencia la guerrilla Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC).

Las autoridades militares temen que la aeronave se haya estrellado en la región, aunque guardan la esperanza de que los tripulantes hayan logrado realizar un aterrizaje de emergencia.

La zona a donde se dirigían los soldados es el escenario de la mayor ofensiva en la historia reciente del ejército contra las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC). Las fuentes han indicado que las primeras labores de búsqueda del avión han sido infructuosas

[Antártida](#)

[Muestra de Arte en la Base Artigas](#)

Del 21 de setiembre al 30 de octubre 2007.

"La primavera se acerca y la naturaleza revive. Los colores de las pinturas y de todas las expresiones del arte interpretan nuestro sentimiento de alegría", bajo este lema, la dotación 2007 de la Base Artigas, invitó a visitar la Muestra de Arte "Ostara 2007", que se inauguró en el fin de semana que marcó el equinoccio de primavera del hemisferio sur.

La característica de la muestra es que todas las obras fueron realizadas en la Antártida por integrantes de la dotación, con el agregado de que la escenografía y decoración se basan en el empleo de materiales reciclados.

El cuidado del medio ambiente y el recuerdo de los pioneros que dieron todo de sí para que la Antártida fuera un continente de paz y ciencia son los ejes temáticos de la muestra.

Se exponen artesanías, fotografías y una serie de acuarelas y dibujos de Waldemar Fontes.

La actividad de la muestra, se extenderá hasta el 30 de octubre de 2007 y contará con eventos puntuales los fines de semana, donde se invitará a artistas de otras bases para que expongan obras o realicen números artísticos.

[Distinción al Dr. Bartolomé Grillo, descubridor del omega 3 y sus efectos para la salud humana.](#)

Al ser un angiólogo intervencionista, Grillo investigó desde siempre la arteriosclerosis. Cuando se enteró de la oportunidad de viajar a la Antártida (en 1984), presentó un proyecto original: estudiar la enfermedad en los pingüinos. "En su momento me trataban de loco y todos se reían, ya que no había antecedentes en el mundo. Así cuenta su experiencia antártica, el Dr. Grillo un destacado científico uruguayo.

[Uruguay: Semana de la Antártida 2007](#)

La Asociación Antarkos, que apoya la presencia de Uruguay en la Antártida, está organizando la tradicional "Semana de la Antártida" que se lleva a cabo todos los años en la primera semana de octubre.

En esta ocasión se desarrolló un concurso entre jóvenes estudiantes uruguayos, cuyo premio consiste en un viaje a la Base Artigas, en la Isla Rey Jorge, que ha tenido como ganadora a la joven MARÍA SOLEDAD VERRASTRO PÉREZ, alumna de 4º año del liceo de Solymar. Por otro lado, el jurado del Salón de Fotografía Antártica 2007, dio como ganador a ADOLFO MARQUÉS, por la foto: "SOBREVIVIR", que obtuvo el premio REVISTA URUGUAY NATURAL

[FRIO EN LA BCAA](#)

"Hemos estado también con temperaturas muy bajas en los últimos tiempos aquí. Hubo 23° bajo cero al mediodía. Hay ventiscas fuertes y vientos de 100 km por hora o más. La sensación térmica es muy baja, hasta de 40° bajo cero y menos aún", contó el

Jefe de la Base Artigas en la Antártida. Tte. Cnel Waldemar Fortes, "Es muy crudo y rudo este invierno, la bahía está congelada y es un fenómeno que no se da todos los años. Los días son muy cortos, de unas cuatro horas de luz por día". Las actividades fuera de la base están restringidas al mínimo, con excepción de una urgencia o el mantenimiento de equipos, los ocho uruguayos en la Antártida permanecen dentro de las instalaciones

Computación.

Las 8 tecnologías de consumo más peligrosas

Por Angela Ruiz

Las 8 tecnologías de consumo más peligrosas para la seguridad informática en ambientes de trabajo, son examinadas en un reciente artículo de opinión de Computerworld. Esto incluye desde SmartPhones (teléfonos inteligentes) y sistemas de voz sobre IP, hasta las memorias USB y los mundos virtuales en línea. El problema es que a medida que las personas se acostumbran a tener su propia tecnología personal, la empiezan a aplicar en su trabajo, a veces sin el consentimiento de sus empleadores. Una reciente encuesta a usuarios corporativos, dio como resultado que al menos el 86% de los entrevistados habían utilizado alguna clase de tecnología de consumo en el lugar de trabajo. Esto aumenta el riesgo de infracciones a la seguridad, porque muchas compañías solo confían en la simple política de prohibir la utilización de ciertos dispositivos o bloquear el acceso a determinados servicios. Algunos expertos afirman que la mayoría de los empleados no tienen tiempo de leer y comprender todas y cada una de las políticas relacionadas con el uso de las computadoras en su ambiente de trabajo. La responsabilidad de los IT es aplicar acciones relacionadas con la seguridad de forma continua, fácil, y completamente a fondo. Sin embargo, en algunas compañías esto puede ser visto como un problema para la productividad. Para ayudar a decidir como responder a estos problemas, el artículo examina las siguientes ocho tecnologías y servicios populares de consumo, que hoy día son una realidad en ambientes corporativos.

1. Mensajería instantánea

Un 40% de los entrevistados, utiliza la mensajería instantánea en sus trabajos tanto para contactarse con su familia, como para comunicarse con socios y colegas de trabajo. Esto es un grave riesgo para la seguridad, ya que no solo es una de las principales entradas de malware, también permite que datos sensibles de la compañía sean enviados por redes no seguras a cualquier parte del mundo.

2. Correo Web

El 50% de los encuestados, utilizan acceso Web para el correo electrónico por propósitos de negocio. El problema es que los usuarios olvidan que ese tipo de servicio es básicamente inseguro y no debería utilizarse para enviar información sensible.

3. Dispositivos portátiles de almacenamiento

Uno de los mayores temores de los IT, es la proliferación de este tipo de almacenamiento (memorias USB, etc.). No solo pueden ser utilizados para extraer información privada de las compañías, sino para el ingreso de malware. Pero ese no es el problema (si alguien desea sacar información de forma conciente, se las va a ingeniar para hacerlo). El problema es que ésta información generalmente no está encriptada, y un simple extravío, puede revelar a personas no autorizadas datos importantes. La mayoría de los IT piensan que la mejor manera de manejar este asunto, es educar a las personas cómo tratar el almacenamiento de la información sensible.

4. PDAs y SmartPhones

Cada vez más empleados van a su trabajo con alguna forma de teléfono móvil, o ayudante digital personal (PDA), tales como un BlackBerry, un Treo o un iPhone. Muchas veces, cuando tratan de sincronizar el calendario de su dispositivo o aplicación de correo electrónico con su propia computadora personal, pueden provocar fallos técnicos, incluso pantallas azules, con riesgos implícitos a la seguridad y productividad. Una de las soluciones, sería estandarizar el uso de una sola marca y modelo de dispositivo en toda la compañía.

5. Cámara en celulares

Este es un problema mayor. Incluso cuando se saca una inocente foto, la misma puede revelar datos internos a gente que no debe tenerlos. Por ejemplo, una simple foto a un escritorio donde se ve el monitor del PC, puede revelar una contraseña o una dirección IP. Como siempre, la educación de las personas parece ser la mejor estrategia contra esto.

6. Skype y otros servicios VoIP

Skype (y otros), es un servicio que permite hacer llamadas telefónicas gratuitas vía Internet. El 20% de los encuestados, afirmó utilizar Skype para sus negocios. Aquí el peligro es el mismo que descargar programas desde Internet en la computadora de uso corporativo. O sea, este software puede interactuar con otras aplicaciones, afectando potencialmente el desempeño general, y por supuesto la seguridad ante posibles vulnerabilidades fácilmente explotables antes que los usuarios actualicen su software, cosa que generalmente no harán por su cuenta. Aquí, la opción más segura es bloquear totalmente el tráfico de Skype en la empresa. Si por alguna razón la compañía escoge no hacer eso, entonces debe tomar activamente el control de las versiones de Skype utilizadas, y asegurarse de que solo lo utilicen usuarios autorizados.

7. Widgets

Los widgets (también conocidos como gadgets), son pequeñas aplicaciones diseñadas para proveer de información o mejorar una aplicación o servicios de una computadora, o bien cualquier tipo de interacción a través de Internet, por ejemplo información en tiempo real de cotizaciones, tiempo, etc. Según la encuesta, para descargarlos, muchos utilizan dispositivos como el Nokia E62 (un dispositivo que brinda soporte para diversos clientes de correo electrónico, Internet rápida con seguridad y tecnología inalámbrica Bluetooth). Estos widgets pueden ser fácilmente movidos al PC, lo que representa un punto de entrada con los mismos peligros que los mencionados antes. Como en muchos de esos casos, la solución pasa por educar a los usuarios sobre los riesgos de descargar software de Internet, e incluso restringir o limitar los permisos de descarga.

8. Mundos virtuales

Los hombres de negocio comienzan a experimentar con los mundos virtuales en línea, tales como Second Life. El riesgo mayor es la descarga de software, y su ejecución dentro del cortafuego corporativo. Sin embargo, es una aplicación que puede ser útil para evaluar decisiones. Una de las soluciones es alentar a los usuarios a utilizarlas o bien desde sus casas, o bien desde una red pública, fuera de la red corporativa.

* Curiosidades- El Origen de las Cosas

Channel N° 5

A partir de su primer empleo, en una tienda de sombreros, la francesa Coco Chanel abrió sus propias tiendas, transformándose en una de las más importantes estilistas del mundo. El Channel N° 5 está elaborado con una mezcla de 60 fragancias. El 5 era su número de suerte, tanto que Coco presentó su perfume el día 5 de mayo de 1921. Pero fue Marilyn Monroe quien transformó ese perfume en un éxito, cuando al ser entrevistada, le preguntaron que se ponía para dormir, Marilyn respondió: "Solamente algunas gotas de Channel N° 5".

*Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

Preguntas Fatales

¿Por qué las mujeres no se pueden pintar las pestañas con la boca cerrada?

¿Por qué nunca se ha visto en los titulares de un periódico "Adivino gana la lotería"?

¿Por qué el zumo de limón está hecho con sabor artificial y el lavavajillas está hecho con limones naturales?

¿Por qué no hay comida para gatos con sabor a ratón?

Cuando sale al mercado una nueva marca de comida para perro y con mejor sabor, ¿quién la prueba?

¿Por qué los aviones no están hechos del mismo material que la caja negra?

¿Por qué las ovejas no encogen cuando llueve y la ropa de lana sí?

Si volar es tan seguro... ¿por qué se le llama al aeropuerto "Terminal"?

Un parto en la calle, ¿es alumbrado público?

¿Por qué apretamos más fuerte los botones del mando a distancia cuando tiene pocas pilas?

¿Por qué las mujeres con las curvas más aerodinámicas son las que más resistencia ofrecen?

El mundo es redondo y lo llamamos planeta, ¿si fuera plano lo llamaríamos redondeta?

¿Por qué cuando en el coche no vemos algo apagamos la radio?

Si un abogado enloquece, ¿pierde el juicio?

¿Disfrutan tanto los infantes de la infancia como los adultos del adulterio?

¿Qué tiempo verbal es "no debería haber pasado"? ¿Preservativo imperfecto?

¿Qué cuentan las ovejas para poder dormir?

¿Dónde está la otra mitad de Oriente Medio?

¿Por qué cuando llueve levantamos los hombros? ¿Acaso nos mojamos menos?

Y por último... -¿Por qué para apagar Windows hay que ir al botón de Inicio?

*Direcciones interesantes de la Web.

<http://www.airspacemag.com/issues/2007/october-november/scrapbook.php> aviones antiguos

<http://www.youtube.com/watch?v=YUMBEBWN0Pg>

www.lib.utexas.edu UT Library Online - amplia colección de mapas

<http://www.youtube.com/watch?v=4UY1AfFMN2I> Cambio de hora de Chávez.

<http://www.wrecker.newmail.ru/www/russia.htm> Russia - the way it is

* 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 y en asunto "desuscribir diario"