



## DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 76 CORRESPONDIENTE AL 1 DICIEMBRE 2007

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

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

### \* Cartas de los Lectores

El Grupo de Aviación de Caza (Simbólico) "15 de Enero de 1924" emite diariamente información e invita a quienes tengan interés de recibir la publicación o de amigos adeptos a la aviación, favor enviar su mail a: [simbolicodecaza@gmail.com](mailto:simbolicodecaza@gmail.com)

Dirección postal: Museo Aeronáutico - San Gabriel 4004

Web Site: [www.geocities.com/simbolicodecaza](http://www.geocities.com/simbolicodecaza)

\*\*\* Estimados todos, hoy hace un año exactamente vine a dar al Congo.

En este tiempo he tratado de mantener a través de esta correspondencia un punto de contacto con todos ustedes.

El haber completado doce meses en esta misión me indica que el tiempo remanente será escaso para seguir generando nuevas situaciones que merezcan compartirse, además eso les acerca a la eximisión de tener que soportar mi intromisión cyber-postal en vuestros ordenadores.

Esperando que la paciencia siga dándome el beneficio de vuestro interés, supero este primer aniversario sabiendo el afecto que he de encontrar detrás de cada pantalla en este momento.

Un fuerte abrazo,

May Alvaro Sosa

### UN ACCIDENTE DE LA HISTORIA

En un lugar del Kivu bastante despoblado, cuyo nombre dudo en recordar, se sucedieron estos hechos que no se bien cuanto tendrán de verosimilitud, pero que podrían estar plagados de coincidencias a lo largo de la historia de cualquier mortal, cuando fuera y donde fuera.

...Luego de todo, silencio, sorpresa, estrépito, incredulidad.

Nuevo silencio... y una voz desde lejos,

-Disculpe "Monsieur", ¿puedo hacerle una pregunta?

-Sí, ¿qué desea?

-¿Tiene Usted licencia para conducir?

-Sí, claro.

-Bueno es que para mí no me queda muy claro, ¿Usted qué estaba haciendo?

-¡Conducía ese vehículo!

-Es verdad, disculpe, tiene Usted razón, yo lo ví...pero ¿por qué lo hacía?

-¿A usted qué le importa?

-Es que yo debo saberlo, "Monsieur". A mi me gusta preguntar, todos aquí lo saben. Yo pregunto porque soy el más inteligente de las villas que hay entre estos bananos.

Yo estaba al lado de un vehículo accidentado y él me había visto salir de allí.

Miré a ese hombre con la duda si realmente era un genio como él decía -y lo creía- o era un verdadero estúpido. Su cara dejaba entrever cierto gesto de soberbia, pero su razonamiento incoherente lo exponía a la ridiculez.

Usaba una camisa a rayas, un bolso colgado en bandolera, sus negras manos entrelazadas sobre su vientre y para rematar calzaba una bota que me hizo recordar a aquellas que debí comprar en la Base de Santa Bernardina cuando fui asignado a la Escuela de Vuelo Avanzado.

Era una bota extraña aquella y hoy este señor le hacía gala. Pero su calzadura era impar, la otra bota era una de las que miles de soldados por aquí usan. Me pregunté extrañado si se sentiría incómodo por usar estos diferentes modelos. Nunca había visto usar un "par" desaparejo.

¿Sería esa una demostración de su "inteligencia", quizás?

Pronto volví a lo mío, que era tratar de solicitar un auxilio. Debía dar aviso que había tenido un accidente con mi vehículo y en eso me concentré inmediatamente.

Mientras me comunicaba con mi base, el señor "más inteligente" se encargaba de observar los detalles del accidente.

-*"¿Monsieur?"*

-*Un momento! ¿No ve que estoy haciendo una comunicación?*

-Muy bien "Monsieur", así me gusta. Usted está comunicando... ¿A quién?

-*Oiga, ¿Usted que pretende?...*

Tan pronto como yo terminé con mi comunicación, el individuo prosiguió.

-Eh,...Yo estoy acá para ayudar. Nosotros los más inteligentes de la villa ayudamos a los demás.

Cuando terminó de decir esa frase unos cuantos vacunos pasaron a su lado por el costado de la carretera.

Era increíble! el toro de astas más pronunciadas tenía...itenaía la misma mirada del insoportable preguntón!

-¡Ja! Los animales sí que no son inteligentes... ¿eh? Pero nosotros, nosotros acá tenemos "I' intelligence" -dijo tocándose la calva con su dedo índice.

En ese momento el toro hizo una pausa en su cansina marcha y los demás animales tropezaron contra él. Torció su cuello y detuvo su mirada lánguida en los ojos del personaje. Segundos apenas bastaron para que ambos reconocieran frente a sí la visión en espejo de la propia vaciedad perpleja.

Creo que el animal se dio cuenta antes que el individuo de este detalle y entonces tomó la iniciativa de parpadear, mirar hacia el otro costado y reemprender el torpe paso de la tropilla. Las astas eran extremadamente enormes, tentadoras para practicar la toma por brusquedad.

Yo aún estaba un poco anonadado por todo lo que había pasado y todavía no asumía completamente que había sido muy afortunado en no sufrir consecuencias físicas por el accidente cuando nuevamente la voz me interrumpe la reflexión.

-*"¿Monsieur?"*

-*Y ahora, ¡que quiere!* Contesté con cierta impaciencia.

-Señor, déjeme llamar a una persona que es ideal para este momento.

-*¿A qué se refiere?...*

- Se lo voy a presentar.

A paso apurado se aproximaba caminando sobre sus talones un personaje de rara presencia. Era muy raro. Su cara era el fiel reflejo de la necedad más absoluta, hacía gala de una malhumorada antipatía y parecía jactarse de ello.

Pese a que tenía las formas propias de las etnias africanas...era albino y eso lo hacía de aspecto más raro. Usaba un sombrerito amarillo con la imagen del Presidente estampada en su frente!

Eso era lo más común que este individuo presentaba, pues aquí los cubrecabeza son todos frutos del merchandising electoral y las multitudes se protegen del sol con los "caphead" amarillos distribuido por millones en todo el Congo luciendo la imagen de un sonriente "artisan de la paix".

-*"Ça va, Monsieur, je suis Ratblá".*

Inmediatamente me dijo que las cosas de la villa eran de su absoluta incumbencia y que a partir de este momento todo lo que había pasado sería analizado por él porque para eso había sido llamado por..."Charles".

-*¿Quién diablos es Charles?*, pregunté un poco harto de esta comedia.

-*"Je suis Charles, le plus intelligent"* Sonrió el primero con su gesto de soberbia infame y agregó: así es "Monsieur", yo lo he llamado porque nuestra villa tiene sus normas...

Además de estar asumiendo équé era lo que en verdad me había pasado? debí comenzar a asumir lo que estos personajes patéticos tramaban. Y no lograba entender ni desenredar su fin último.

Aunque al principio todo acontecía en una soledad absoluta, pronto comenzaron a arribar los curiosos (esos que se concentran en lo profundo de las forestas y que ante cualquier acontecimiento se apiñan como moscas en la sangre). Los dos primeros caminaban alrededor del vehículo y desestimaron totalmente mi presencia o mi condición.

El cretino "inteligente" hablaba consigo mismo y hacía su composición de los hechos en unas frases habladas entre murmullos.

El otro, el albino, le seguía el aire y se concentraba en tomar los detalles materiales en una libretita con un lápiz pequeñito y roído. Por momentos se entrecruzaban, se asentían mutuamente y continuaban sus recorrida en torno de la máquina.

En determinado momento un pequeño se quiso acercar a recoger un objeto que se había caído del vehículo. Ante la advertencia de tal hecho Ratblá gritó algunas palabras masculladas con desespero, llevó sus manos a la cabeza y aunque lo hizo en un dialecto incomprensible pude, sin embargo, percibir que esta era una forma de reprimenda colectiva y ejemplarizante.

Inmediatamente se quitó de un tirón el sombrerito partidario y mostró su raro rostro de albino negroide...su gesto era un gesto de antipatía y severidad...Su cara decía: "soy malo!", pero su voz desesperada gritó como un llanto de histericidad en pleno silencio "Ne touchez pas mes choses !"

"¿Sus cosas?" Me pregunté. No entendí y observé la situación con estupor.

La gente en círculo rodeando el lugar dio un paso atrás entre tímidos susurros, las madres colgaron a sus "mbototos" (tal el nombre que reciben los infantes por aquí) en las espaldas en su habitual gesto de protección. Aprovecho para acotar que según el eminente naturalista Peter Matthiessen, durante una malaria que sufrió en una de sus expediciones llegó a elucubrar que esta

costumbre de enancar a los más pequeños apoyándolos donde la espalda pierde su buen nombre explica en algo la "mejora evolutiva" que se traduce en prominentes "matakos" de las mujeres africanas.

Los más ancianos se persignaron y los más jóvenes se tomaron de las manos...

Ratblá miró de reojo a Charles y este asintió pausadamente y con disimulo. Ratblá se recompuso, cubrió su cabeza con el amarillo gorrito nuevamente y continuó con su libretita de apuntes garabateando vaya a saber que necias e infantiles ideas!

- "Monsieur?"

- *¿Qué quiere Usted ahora? Le pregunté totalmente fastidiado.*

- *¿Ha visto Usted cómo mantenemos el orden y la disciplina, "Monsieur"?*

- *¿Qué rayos quiere Usted decir con eso?*

- *Que gracias a nosotros mi villa es la mejor villa del mundo.*

Eran estas palabras las que yo necesitaba para darme cuenta que había dado con seres extremadamente fuera del esquema humano.

A mi me entrenaron en aquello de la diversidad multiétnica y cultural...pero no podía dar crédito a que este tipo de situaciones de verdad existiera. El grado de "persecución psicológica" que mostraba esta gente era realmente rayano en la paranoia.

Deseaba que viniera la "verdadera ayuda" muy rápido.

- "Monsieur?"

- *¡Explíqueme Charles que quiere Usted ahora, por favor!!!*

- *Ha visto Usted cómo mantenemos...*

- *Si ya lo vi...i "el orden y la disciplina"!*

- *¡C' est vrai, Monsieur!!!*

Llegó el auxilio y ahora eso fue realmente efectivo. Era lo que necesitaba.

Me dieron contención y comprendieron mi situación. Se cumplieron las formalidades y ya nos íbamos del lugar...entonces sucede la escena de "realismo mágico" que superó las creaciones de García Márquez, de Carpentier o de los mejores exponentes de esta corriente literaria...

Totalmente desdibujados, casi desesperados, llegan corriendo el de las botas nones y el de los pasos atalonados.

- "Monsieur"...no se vaya así, idebe ayudarnos con nuestro cometido en la villa!

- *¿De qué está Usted hablando?*

- "Un cadeaux, Monsieur"

Acercándose a la ventanilla y cuidando que nadie se percibiera de lo que me estaba diciendo, el preguntón se aproximó a mí y me trasmitió:

- "Monsieur" con lo inteligente que yo soy...iUsted no se puede ir sin darme un premio!

- *¿Pero qué premio le voy a dar? ¡Usted en ningún momento se acercó para ayudarme a mí!, le contesté con algo de frustración atónita*

- *¡Ah, pero es que nosotros merecemos un regalo por mantener "el orden y la disciplina" de mi villa!, asintió el otro.*

No pude ni quise escuchar más discursos mesiánicos.

"Si esto es ayuda, no la quiero" pensé.

Cerré la puerta. El vehículo se puso en marcha y nos alejamos de aquel lugar.

...Luego de todo...Silencio, sorpresa, estrépito, incredulidad. Nuevo silencio...

Yo sigo sin estar muy convencido si todo aquello fue casual o si se trata de otro episodio más desprendido de la "teoría conspirativa de la historia".

Creo que por suerte salí ileso después de todo esto...y acaso los trastornos relatados se los endilgaremos como siempre a la visita semanal del antimalárico.

### **\* Desde el CLUB FUERZA AEREA**

Se pone en conocimiento de los asociados del Club de la Fuerza Aérea, que se están agotando los cupos de alojamiento en nuestra Sede Balnearia para la temporada estival.

Recordamos que los socios interesados, deberán completar el formulario y abonar la seña correspondiente ( contado o a descuento), quedando así confirmada la reserva.

Se insiste al respecto, que el formulario tiene que ser completado por el socio titular, (incluidos los que se encuentran en Misión Oficial), deberán tener su cuota al día y sin haber solicitado licencia de esta Institución.

**A COBRAR AL HUESPED (Precios por persona y por día en base doble) IVA incluido.**

#### **PENSION COMPLETA:**

Socios mayores:	\$ 380,00
Socios menores de 7 años:	\$ 235,00
Socios menores de 3 años:	Alojamiento gratis y menú especial a la carta
Familiares de socios:	Igual que para socios.
No socios (particulares)	US\$ 40,00
No socios menores de 7 años:	US\$ 25,00
No socios menores de 3 años:	Alojamiento gratis y menú especial a la carta

**Extras: Platos de la carta y/o bebidas, etc.: lo que marque la carta.**

#### **Para huéspedes no alojados Menú del día (almuerzo o cena) con aviso anticipado:**

Socios mayores:	\$ 150,00
Socios menores de 7 años:	\$ 75,00
Socios menores de 3 años:	Menú especial a la carta
Familiares de socios:	Igual que para socios.

No socios (particulares) \$ 250,00  
No socios menores de 7 \$ 125,00  
No socios menores de 3 años: Menú especial a la carta

**Extras: Platos de la carta y/o bebidas, etc.: lo que marque la carta**

Saluda a usted muy atentamente. Comisión Directiva

### **Internados en el HMC**

17/10/07 Cap. José Villanueva Alta  
09.11.07 May. Wilson Feijo. Alta  
31/10/07 Sgto. Hugo Charquero  
03/11/07 Sdo 1ª Oriente Maya Alta  
10/11/07 Cap. Ariel Canedo Alta  
12/11/07 Sgto. Roberto Banega Alta  
19.11.07. Tte. Cnel. Ismael Green.  
22.11.07. May. Rafael Bittencourt Alta  
23/11/07 Cnel. Fernando Montero  
27/11/07 Brig. Gral. Wilder Jackson  
26/11/07 SOM Pedro Alvarez  
27/11/07 Cbo 2ª Genaro Maciel  
28/11/07 SOM Héctor Pollero  
29/11/07 Tte.Cnel Alejandro Medina  
29/11/07 Cnel Carlos Montesano

### **FECHAS PARA RECORDAR**

#### Diciembre.

1/ 1912 El conscripto Teodoro Fels, que cumplía sus deberes militares en el cuerpo aéreo, une en vuelo las dos capitales del Plata Sigilosamente y ante la sola presencia de tres amigos íntimos, Alfredo Calisto, Juan F. Zuanich y Carlos F. Borcos, sale de El Palomar en su monoplano Bleriot XI, rumbo a Montevideo y después de 2.22 horas de vuelo aterriza próximo a Montevideo, conquistando el record mundial de vuelo sobre agua. Al día siguiente regresa a El Palomar, donde es objeto de los más calurosos aplausos y homenajes, pero las autoridades militares argentinas se vieron obligadas a imponer al conscripto Fels una sanción disciplinaria por haber salido del país sin permiso. Una vez cumplida esta exigencia de reglamento, es ascendido a cabo por el entonces presidente Sáenz Peña.

3/98. Decola el C 130 FAU 592 en ayuda humanitaria con una planta de agua de OSE a Managua. Ruta: Montevideo- Asunción - Manaos - Panamá - Managua. Tripulación: Tte. Cnel Olmedo, Tte. Cnel Tarabal y Cap Silva, Pilotos. Tte1º Pose, Navegante. ATs Princ. Chaure y Albano, Ingenieros de Vuelo. ATs.Princ. García y Silva Supervisores de Carga. Cbos. García y Ganicoche Mecánicos.

4/81. Llegó desde Sevilla el CASA C-212A28 N/S198, FAU 533. Tripulación: Cap Lima, Tte1º Curbelo,, Pilotos y Cbo Saravia Ingeniero de Vuelo.

4/50 Arriba a Carrasco desde EE.UU el C47 FA 511 acompañando al Grp Blanco de F-51

4/1953 CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

6/61. Se recibe el C 47 FAU 515 modelo TC47B-25-DK N/S 44-76438

7/ Día de la Aviación Civil

7 /1935 Dirección General de Aviación Civil

13/92 Decola el C-130 FAU 591 a la Antártida: Ruta: Carrasco, Ezeiza, Santiago, P Arenas. Tripulación: Tte. Cnel Olmedo, May Gestido, Caps Escayola, y Ihlenfeld, Pilotos. May Bottazzi y Cap Viera Navegantes. Inst.ATs Ferrari y Capurro Ingenieros de Vuelo. Cap Ruiz, Cbos Pintos y Fernández Supervisores de Carga. Cruza el día 19 cargado con el B212FA031, a la Antártida Tripulación: Tte. Cnel Olmedo May Gestido, Caps Sangenis y Zanelli, Pilotos. Inst.ATs Ferrari y Capurro, Ingenieros de Vuelo. Cap Ruiz, Cbos. Pintos y Fernández Supervisores de Carga. El día 22 regresa a Carrasco, Fue la 1er misión antártica de C130

15/46 Se recibieron los 2 primeros C-47 que tuvo la FAU matriculados 507 y 508, junto a los AT-11 100 al 104

16/73 Comienzan los vuelos de apoyo a Pluna. En las rutas Bs.As, Asunción y PAlegre, con aviones F27 y FH227.

16/ 1910 Notable proeza señala el piloto italiano Bartolomé Cattáneo al unir en un monoplano Bleriot XI, Buenos Aires con la ciudad de Colonia (Uruguay), correspondiéndole el honor de ser el primer aviador que cruzó por aire el Río de la Plata.

17/35 Se produce el Roll out del 1er. DC-3

17/1921 La Compañía Río Platense de Aviación inaugura una línea aérea entre Buenos Aires y Montevideo.

19/62 Se recibieron los C 47 FAU 518- C47B-5-DK N/S 43-48722 y FAU 519- C47B-35-DK N/S 44-77099

20/92 Se realiza el 1er vuelo de Helicóptero en la Antártida con Bell 212 FAU 031 May. (Av.) Gustavo Sclavo, May. (Av.) Antonio Mastandrea y Cap.(Av.) Carlos Cano, pilotos; A.T. Ppal. William Sclavi y A.T. Ppal. Gustavo Montes de Oca, mecánicos.

25/1907 Primera ascensión aerostática de carácter deportivo. Para celebrar las fiestas de Navidad, Aarón Anchorena invitó a Jorge Newbery para realizar una excursión aérea. El globo de 1 200 m3 bautizado "Pampero" fue inflado en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina. Cruzaron el estuario del Plata y descendieron en la estancia de Bell, en Conchillas (Colonia Uruguay).

28/1977 Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica

28/98 Decola el C- 130 FAU 592 en ayuda humanitaria con una planta de agua de OSE a San Salvador. Ruta: Montevideo-Manaos - Panamá -Managua - San Salvador- Santo Domingo - Montevideo. Tripulacion: Tte Cnel Dobrich, May Zanelli, Tte1º

Parentini,Como piloos. Tt1º Boggiani,y Sanchez como Navegantes: AT Ppals. Suarez y Martinezcomo Ingenieros de Vuelo. AT Aguerro y Garcia, Supervisores de Carga y el AT Llambi Mecánico

### \*LA FOTO



Ceremonia del Grp 346 en la EMA.

El día 20 Noviembre el Grp 346 entregó para custodia del Museo de la EMA el espadín de Cadete que uso el Cnel Atilio Bonelli, cuando integró la primera promoción de cadetes de aeronáutica de la Escuela Militar en el año 1941.

### Noticias Nacionales.

Después de cinco años, la Base Antártica Artigas retoma estudio de la capa de ozono y de la intensidad de rayos ultravioletas.  
BÚSQUEDA PAG. 39

La Estación Ozonométrica Isla Rey Jorge, que funcionará desde diciembre próximo, suministrará mediciones a la Organización Meteorológica Mundial y al Observatorio Atmosférico de Izaña, en Tenerife escribe María Eugenia Guzmán En dos semanas, la Estación Ozonométrica de la base uruguaya en la Antártida reiniciará sus mediciones diarias de la capa de ozono, luego de permanecer inactiva por más de cinco años. Utilizará para ello un espectrofotómetro - equipo que permite estudiar la capa de ozono -, el cual requería de un ajuste técnico desde el año 2002 y que no se había podido concretar por falta de dinero. Para poder poner en marcha el proyecto de "Monitoreo de la Capa de Ozono de la Base Científica Antártica Artigas", ejecutado por la Fuerza Aérea Uruguaya desde el año 1998, se contó con el apoyo económico del Gobierno de Canarias y al aporte técnico del Instituto Nacional de Meteorología de España, a través del Observatorio de Izaña, en Tenerife. Su principal objetivo es obtener datos del espesor de la capa de ozono estratosférica y de la intensidad de la radiación UV-B (rayos ultravioletas B) en la zona de la Base Antártica Artigas. La Antártida es la zona donde se registra la máxima degradación de la capa de ozono que protege a la Tierra de los rayos ultravioletas del Sol - que pueden provocar cáncer de piel, entre otras dolencias -, por lo que es importante contar con herramientas científicas que permitan su seguimiento. El próximo mes, el sofisticado equipo reanudará el envío de datos al Sistema Mundial de Observaciones de Ozono de la Organización Meteorológica Mundial, tal como lo hizo desde 1998 hasta el 2002, y se unirá a la red Iberonesia - organización de espectro-fotómetros de España, Portugal y Marruecos-, administrada por el Observatorio de Izaña. "Cuando el equipo empiece a funcionar como antes, volveremos a ser un eslabón más de la comunidad científica internacional en lo que es la investigación del agujero de ozono", confirmó a Búsqueda el coronel Raúl García, coordinador del proyecto ozono de la Fuerza Aérea. Estación Isla Rey Jorge. El proyecto de monitoreo de la capa de ozono surgió el 28 de abril de 1998 a partir de la firma de un Convenio de Investigación Científica entre el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (Mvotma) junto al Instituto Antártico Uruguayo, que aceptó la instalación de la Estación Ozonométrica en la Base Artigas. El 5 de mayo de ese año se inauguró oficialmente la Estación y el 31 de julio ingresó al Sistema Mundial de Observaciones de Ozono. Esta red internacional funciona desde la década de 1950 y cuenta con más de un centenar de estaciones terrestres de observación del ozono que se suman a las satelitales. Hasta el año 2002, la Estación bautizada con el nombre de Isla Rey Jorge N° 351, envió de forma regular las mediciones obtenidas por técnicos del Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea y del Mvotma tanto a organismos nacionales como internacionales, como el Centro Mundial de Datos de Ozono y Radiación Ultravioleta. García comentó que la labor de la Estación Ozonométrica ha sido reconocida a nivel internacional por el envío permanente de datos ya que "no todos los países lo pueden hacer". Por falta de recursos, el funcionamiento del equipo fue detenido a principios del año 2002. El espectrofotómetro - adquirido en Canadá por 120.000 dólares - requiere de una calibración cada dos años que debe hacerse en el país de origen, explicó el coordinador del proyecto. "Hay que corroborar si está midiendo bien y después regresarlo al país; ese mantenimiento requiere de rubros para poder hacerlo de forma periódica", subrayó García. En el año 2000, el equipo fue llevado a Canadá para el primer ajuste con fondos del Instituto Antártico Uruguayo. La primera calibración tuvo un costo aproximado de 15.000 dólares. En ese viaje el equipo fue mejorado, ya que se le agregó el medidor de radiación ultravioleta, comentó. "Cuando hubo que hacer la siguiente calibración fue cuando no se pudo acceder a los rubros necesarios para el envío del equipo", señaló García. Luego de varios intentos con distintas instituciones locales, el Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea se puso en contacto con el gobierno de Canarias, a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). Paralelamente, se creó en Europa el Centro Regional de Calibración, el cual empezó a funcionar en el año 2003 en el Observatorio Atmosférico de Izaña. Mediante un convenio de cooperación, el gobierno de Canarias se comprometió a financiar el arreglo del equipo y a cambio Uruguay aceptó formar parte de la red de ozono Iberonesia. El 10 de diciembre próximo se prevé el traslado del espectrofotómetro a la Base Artigas. García explicó que el apoyo español cubre la reinstalación del proyecto de monitoreo y en un futuro espera poder conseguir los fondos dentro de Uruguay. Asimismo, aclaró que la precisión del equipo, antes de la próxima calibración, se podrá garantizar un año más, ya que la red Iberonesia ofrece un servicio de control a través de Internet que permite solucionar fallas desde Izaña. Un fiel observador. La Estación Ozonométrica de la Base Artigas está constituida por un espectrofotómetro Brewer



MKII y por una computadora asociada para su operación. El espectrofotómetro, montado sobre un soporte en forma de trípode, posee dos conexiones, una de comunicaciones y otra de energía. García informó que la Base Artigas cuenta con tres generadores de energía eléctrica, que se ponen en funcionamiento en forma alternativa, lo que asegura el continuo funcionamiento del equipo. El capitán Pablo Cabrera, responsable técnico del proyecto, explicó a Búsqueda que el equipo es alineado según la latitud y la longitud - lo cual se ingresa una sola vez -, y que semanalmente es calibrado para que los rayos solares entren directamente en los filtros. Posee también un dispositivo que sigue al sol en su trayectoria en forma automática. Del mismo modo, puede realizar mediciones de luz de luna. De esta forma, se hace un programa para la realización de mediciones, por ejemplo con luz directa del sol, y al final del día se obtiene el valor promedio. "En cada grado que se mueve toma varias mediciones y nosotros determinamos las más útiles", advirtió Cabrera. La cantidad de mediciones que obtendrá el equipo cada día depende de la cantidad de capturas que el operador cargue en el programa. A pesar de ser un equipo que trabaja automáticamente, requiere la presencia de un técnico de forma permanente. El operador es el encargado de manejar el programa, de enviar los datos y del mantenimiento básico del equipo, como la limpieza diaria de los vidrios donde entra la luz. García adelantó que el espectrofotómetro será instalado a 100 metros del lugar donde estaba antiguamente, ya que se construyó un edificio que podría llegar a afectar la operativa del instrumento. Las observaciones durante el 2008 serán centralizadas desde junio a diciembre. "Ya los hemos evaluado en los cuatro años de experiencia y sabemos que fuera de esa época los datos no son significativos para lo que queremos estudiar", dijo. Agregó que en reiteradas ocasiones se han registrado mediciones por debajo de las 200 unidades Dobson - medida de la cantidad de moléculas de ozono en la estratosfera-, sobre todo en agosto, setiembre y octubre. Se denomina "agujero de ozono" cuando los valores de ozono son menores a 220 unidades Dobson. "Tenemos que tener mediciones anteriores para poder comprobar que realmente hubo agujero de ozono", señaló. García destacó además el aporte del Observatorio Atmosférico de Izaña de un programa de manejo de datos que permite el análisis en el disco y obvia la impresión en papel de la información. [Volver al índice.](#)

#### [Compra de Fragatas.](#)

El MDN ha firmado un contrato por 15 millones de dolares con la Armada portuguesa para adquirir 2 fragatas de la clase Joan Belo, las cuales serían entregadas a fines de 2007.

Jane's DW. I. Guevara Mx Corresponsal

#### [Preocupa situación aeropuertos del interior ante indiferencia ministerial](#)

Enfoques 16 nov 07 Javier Bonilla

Fuentes conectadas a nuestras autoridades aeronáuticas han hecho saber que la situación de muchos aeropuertos del interior es francamente calamitosa ante los aparentes oídos sordos de los máximos jefes de Defensa Nacional. Concretamente, se insiste en mantener el carácter internacional de "aeropuertos" que son francamente aeródromos de tercera, como el de Carmelo, sin las mínimas condiciones para serlo, con pista de pasto, obstáculos, sin ayudas electrónicas y sin todo lo que hace a esta presunta categoría de instalaciones, arriesgando un posible incidente o accidente en cualquier momento, de no mediar una intervención superior decidida de inmediato. Este statu quo para Carmelo se mantendría para satisfacer ciertas demandas turísticas y la eventual presencia de figuras de la alta sociedad argentina que así lo desean, cuando, lo razonable, sería que se aterrizara en Colonia, mejor preparado, a todas luces y se siguiera por tierra (sólo 40 kilómetros) o, si es por aire, a responsabilidad del piloto. Otro aeropuerto indigno de tal denominación es el de Mercedes, por ejemplo, por no citar Fray Bentos, que, por motivos notorios-ecoterrorismo mediante- debe incrementar su actividad.

Sin embargo, en otras terminales de mucho mayor nivel, como la internacional de Rivera, las cosas no son mucho mejores, sea por la franciscana escasez de ayudas electrónicas inexplicable e imperante, sea porque no se puede operar de noche por falta de luces de pista, sea porque el destacamento de bomberos allí presente lo debe financiar la aerolínea riograndense que allí opera, NHT, y muchos etcéteras.

Podríamos seguir por Artigas, por Paysandú, pero, la perlita, se la dejamos para la Aviación Naval, que dejó perder su antigua pista de pasto, pero con posibilidades enormes en La Paloma, hoy transformada en un potrero, mientras los privados deben preocuparse de construir allí un necesario aeropuerto internacional...

Pero, no necesariamente los privados deben interesarse en el resto de nuestros aeropuertos, que, si quieren permanecer internacionales, así deben ser tratados.

Si para la Dinacia hay indiferencia ministerial- cosa más que posible con esta ineficaz ministra- la opción que le queda es inspeccionar las terminales de acuerdo con los criterios imperantes en los organismos internacionales que representa, y proceder a su cierre temporal o definitivo, antes que sea muy tarde. Además, no se justifican en Uruguay, a duras penas, más de media docena de aeropuertos internacionales. ¿Cuántos tiene Río Grande do Sul? Porto Alegre, Pelotas, Bagé, Uruguayana, ciudades que cuadruplican el número de habitantes y el desarrollo industrial uruguayo!

#### [TAM presentó la nueva ruta Montevideo - San Pablo - Montevideo](#)

Enfoques 23Nov

El 16 de noviembre TAM Líneas Aéreas ofreció un desayuno para autoridades nacionales, agentes de viajes, agentes de cargas y amigos en general, con motivo de presentar su nueva ruta Montevideo - San Pablo - Montevideo, que empezó a operar a partir del pasado 5 de noviembre.

Resaltó que la nueva ruta opera con un equipo Airbus A320 con capacidad para 144 pasajeros en económica y 12 pasajeros en la exclusiva clase ejecutiva de TAM, y que opera todos los días a las 14:30 en vuelos directos con conexiones a más de 72 ciudades en todo Brasil.

#### [Pluna reanuda vuelos a Asunción](#)

El retorno se debe al aumento en la demanda en torno al 20% en lo que va del 2007

Las autoridades aeronáuticas de Paraguay confirmaron que Pluna reanudará sus vuelos entre Punta del Este y Asunción a partir de la segunda quincena de diciembre próximo, tras casi cinco años de ausencia en el país.

El director de Transporte Aéreo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (Dinac), Ceferino Farías, dijo que ya concretaron el regreso de Pluna a Paraguay, que conectará dos veces por semana a Asunción con el principal polo turístico uruguayo.

El funcionario precisó que la aerolínea uruguaya tiene la posibilidad de ampliar "sus frecuencias y destinos de acuerdo con la respuesta del mercado", y añadió que también ofrecieron a Pluna la conexión entre Punta del Este y el aeropuerto Guaraní de la paraguaya Ciudad del Este, a 330 kilómetros de Asunción y en la Frontera con Brasil.

#### Compañía aérea uruguaya trasladará pasajeros africanos

El Paso Times - México

La compañía PLUNA (Primeras Líneas Uruguaya de Navegación Aérea) llegó a un acuerdo comercial para trasladar musulmanes africanos hacia La Meca y para transportar a nigerianos desde Londres hacia su país, en rutas no son cubiertas de manera regular, se informó el jueves.

La empresa indicó en un comunicado que "acaba de cerrar una operación especial con la firma internacional ONEDOT Internacional Airline por el arrendamiento y servicios de su Boeing 757 desde fines de noviembre hasta abril de 2008".

PLUNA explicó que la operación se realizará en dos etapas. "La primera consiste en el traslado de musulmanes de distintas ciudades de África, fundamentalmente de Nigeria, a Arabia Saudita, durante el ramadán, la peregrinación a su ciudad sagrada de La Meca" y "la segunda se trata del traslado de la población nigeriana asentada en Londres, que viaja entre los meses enero y abril a su país natal a visitar a sus familias".

"En ambos casos se trata de rutas que no son cubiertas regularmente por vuelos de línea por tratarse de zafras en las que aumenta en forma muy importante la demanda de pasajes y suelen cubrirse mediante contratos especiales".

PLUNA explicó que con este proyecto va a conseguir rentas de un avión que está paralizado, lo que le va a permitir bajar "sus pérdidas sensiblemente".

En lo inmediato, no se informó sobre el monto del contrato.

La empresa aérea, que fue fundada en 1936, desde julio pasado está siendo gerenciada por el consorcio Leadgte Investment, que tiene el 75% de las acciones; el 25% restante es del estado uruguayo.

Enfoques 23 noviembre

#### Hay aeropuertos riesgosos; evalúan en cuáles invertirán

EL PAIS y Enfoques 16 nov 07

Carmelo. Juntan firmas para que siga siendo internacional

En Carmelo comenzaron a juntar firmas para evitar que el aeropuerto de la ciudad pierda la categoría de internacional. Esta "es una alarma sin razón" a entender del ministro de Transporte Víctor Rossi porque aún no está estipulado ese cambio.

El empresario de Carmelo, Pablo Di Giovanni, es uno de los referentes en la recolección de firmas. Contó que son más de 100 personas las que trabajan para juntar las adhesiones.

"Reconforta que todo el pueblo está detrás del tema", expresó. La Comisión de Recolección de Firmas está integrada por el Rotary Club, Club de Leones, la Comisión de Patrimonio de Carmelo y el Comité Amigos de Carmelo.

Piensan que el 23 de noviembre ya estará culminada la tarea. Pretenden juntar 5.000 firmas, que presentarán al Ministerio de Transporte.

Hay un informe elaborado por la Dirección Nacional de Aviación Civil (Dinacia) sobre el estado de cada uno de los aeropuertos del país, que aconseja quitar la categoría de internacional a los aeropuertos de Carmelo, Paysandú, Melo, Artigas y Mercedes.

Hoy sólo el aeródromo de Carrasco y el de Laguna del Sauce operan como un aeropuerto internacional, dijo Rossi. "Es un problema de inseguridad si no hay equipos de bomberos. Funcionan a riesgo de que haya una situación que lamentar", aseguró Rossi a El País, titular de la Junta Nacional de Aeronáutica. El trabajo fue solicitado por este organismo.

La Junta recibió la información en septiembre y recién está evaluando la situación. El ministro de Transporte aclaró que todavía no se definió sacar la categoría de internacional a ningún aeropuerto. Explicó que el informe "se pidió porque Uruguay tiene que decidir dónde invertir. Para desarrollar la aeronáutica del país no podemos hacer 20 aeropuertos a la vez, tenemos que elegir dónde lo vamos hacer".

Esto es lo que está estudiando la Junta de Aeronáutica, conformada hace un año e integrada por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte. "Carmelo y Colonia disputan un lugar con justa razón (para recibir esas mejoras) por el turismo actual y su potencialidad. Pero puede haber otros que también tienen su razón ¿Por qué no Rivera? Con una zona amplia de influencia regional ¿Por qué no Salto? Que también tiene influencia", se preguntó el ministro.

Respecto al aeropuerto de Carmelo el informe dice que sólo permite realizar operaciones diurnas, no tiene torre ni controladores de tránsito aéreo, no tiene alambros perimetrales (ovejas, caballos pueden entrar), las franjas de pista libre de obstáculos no son las correctas, carece de servicio de meteorología, de bomberos y de policía aérea nacional (aduana y migraciones). La pista de Carmelo es de balastro con partes de césped. En el primer semestre de 2007 esta terminal recibió 1.032 vuelos internacionales con 1.373 pasajeros y 277 vuelos nacionales con 180 pasajeros.

¿Terminal en Rocha y Carmelo? El grupo Eurnekian, propietario de Puerta del Sur, evalúa la posibilidad de construir aeropuertos en Rocha y Carmelo, según dijo a El País el 6 de noviembre el director comercial de la empresa, Eduardo Acosta. Respecto a la posible terminal en Rocha, el ministro de Transporte, Víctor Rossi, dijo que "lo aconsejable es seguir trabajando para hacer un sistema de aeropuertos que se complementen y que tenga razón de ser. Si aparecen los recursos bienvenidos sean".

#### Internacionales.

Ultima Misión. Falleció el 1º de noviembre de 2007, el piloto del B-29 Enola Gay, el General (R) de la USAF Paul Tibbets, en Columbus, Ohio. Tibbets, de 92 años, es recordado por ser el piloto que comandó el B-29 que lanzó la primera bomba atómica sobre la ciudad japonesa de Hiroshima el 6 de agosto de 1945. Posteriormente, otro avión similar lanzó un segundo artefacto en Nagasaki, hecho que forzó la firma de la rendición por parte de Japón ese mismo año.

"No estoy orgulloso de haber matado a 80 mil personas, pero estoy orgulloso de haber partido de la nada, haber planificado toda la operación y haber logrado ejecutar el trabajo perfectamente" Expresó en una conferencia sobre su misión.

#### ENCUESTRAN AVIÓN DE LA 2ª GUERRA

Un avión de la Segunda Guerra Mundial, enterrado durante 65 años, fue encontrado bajo la superficie de las aguas de una playa del norte de Gales. Los restos del avión fueron encontrados en el mes de julio. El diario británico Daily Mail informó que este

avión fue identificado con su número de serie y otros registros. Según pudo saberse, se trata de un avión construido en 1941 en Estados Unidos, y que llegó a Gran Bretaña en 1942, y efectuó misiones de combate a lo largo de las costas de Holanda y Bélgica. Su piloto fue el Teniente Segundo Robert Elliot, de Carolina del Norte.

Durante una misión realizada el 27 de septiembre de 1942, un problema de abastecimiento de combustible le obligó a hacer un aterrizaje de emergencia en un lugar cercano a las playas de Gales, donde debió abandonar el avión. Tres meses después, Elliot fue derribado sobre Túnez, y ni su avión ni su cuerpo fueron encontrados jamás.

Ric Gillespie, que encabeza el Grupo Internacional de la Historic Aircraft Recovery, cuya misión es la de recuperar el P-38, señaló que el avión "fue gradualmente cubierto de arena, y allí se quedó por 65 años. Con la prohibición de concurrir a las playas durante la guerra, nadie supo que estaba allí, hasta que los movimientos de las arenas lo dejaron al descubierto", y agregó que posiblemente este P-38 sea el más viejo que existe. Se construyeron unos 1000 ejemplares de ese modelo, pero quedan unos 32 más o menos enteros. El grupo de recuperación planea sacarlo a flote durante la próxima primavera, y el Imperial War Museum Duxford y el Royal Air Force Museum expresaron interés por el descubrimiento.

#### Front-line helicopter gunships evolve for the modern battlefield

The delivery of the US Army's first Boeing AH-64D Apache Longbow attack helicopter on 3 October 2007 (built under the extended Block II contract) illustrates the continued importance of this particular genre of battlefield helicopter. The dedicated attack helicopter was born out of the armed close-air support applications for utility helicopters, notably the UH-1 'Huey' series, during the Vietnam conflict of the mid-to-late 1960s

[first posted to <http://idr.janes.com> - 13 November 2007]

#### Poland bolsters C-295M fleet

Poland has ordered an additional two EADS CASA C-295M light tactical transport aircraft, exercising the last option included in the original August 2001 contract. The deal for the two aircraft was signed on 30 October with delivery expected in September and November 2008

[first posted to <http://jdw.janes.com> - 05 November 2007]

#### Accidente en prueba de motores de Airbus. Avión destrozado

Enfoques 16 nov 07

Nueve personas resultaron heridas, tres de ellas de gravedad, al chocar un Airbus durante una prueba de motores en Toulouse, en Francia, contra un muro de protección de ruidos. Como consecuencia del accidente, el avión quedó totalmente destrozado.

La portavoz habló de un posible fallo del sistema de frenado como causa del suceso.

Airbus declaró su solidaridad con los amigos y familiares de los heridos y afirmó que investigará el incidente.

La máquina del tipo A340-600 iba a ser entregada en los próximos días a la aerolínea árabe Etihad Airways.

#### Evacuaron dos aviones de GOL en Ezeiza por amenaza de bombas

Enfoques 16 nov 07

Los aviones se disponían a partir anoche hacia Porto Alegre y Santiago de Chile. Minutos antes de las 20 un llamado anónimo alertó sobre la existencia de explosivos. La Policía Aeroportuaria dispuso un operativo de emergencia e inspeccionó las aeronaves, pero sin resultados. La amenaza de bomba recibida en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza obligó a evacuar a los pasajeros de los aviones de Gol que se disponían a partir a Brasil y Chile.

La amenaza afectó los vuelos G3-7456, con destino Santiago de Chile y Lima, y al G3-7459, anunciado para las ciudades brasileñas de Porto Alegre y Florianópolis.

#### United y Delta negocian fusión que podría crear la mayor aerolínea del mundo

Enfoques 16 nov 07

United Airlines y Delta, la segunda y tercera aerolíneas de Estados Unidos, negocian su fusión, lo que podría dar lugar a la mayor compañía aérea del mundo.

De llevarse a cabo la unión, Delta y United superarían en tamaño a American Airlines (AA), la mayor compañía aérea del mundo, con lo que podría arrebatar ese título a su competidora.

La unión de ambas aerolíneas se haría a través de un intercambio de acciones entre las de Delta y las de UAL, que minutos después de que se empezaran a difundir las informaciones sobre la posible fusión subían respectivamente 1,39 dólares (el 7,41 por ciento) y 4,4 dólares (el 10,21 por ciento).

#### Bolivia compra L-159A

Bolivia y el MD Checo están negociando sobre la compra de 10 AeroVodochody L-159A de ataque liviano y entrenamiento, los aviones son actualmente surplus de la FA Checa.

#### Blackwater compra Super Tucano

La firma privada de seguridad Blackwater usaría el Súper Tucano para sus cursos de entrenamiento. El avión daría a la empresa el potencial de entrenamiento contra insurgencia que necesita en sus operaciones de seguridad privada.

#### Cambio de Su-24 por Su-34.

La FA Rusa reemplazará al Sukoi Su-24 "Fencer" en servicio en la 16ª FA del Distrito de Moscú por el Sukoi Su-34 "Fullbacks", planea tener operativo el 1er Regimiento de 24 aviones para el año 2010.

### **Astronáutica**

#### Periódico ruso dice que existen vestigios humanos en la Luna y que EEUU oculta la verdad.

Despedidos altos funcionarios de la NASA ofrecieron el 30 de octubre una conferencia de prensa, en la cual revelaron un secreto mantenido por el gobierno norteamericano durante cerca de 40 años: Existen vestigios de construcciones humanas en la Luna.

Según reveló el periódico ruso "Komsomolskaya Pravda", en el Club Nacional de la Prensa en Washington se celebró el día 30 una conferencia, convocada por Ken Johnston, director de la Sección de Conservación de Fotos del Laboratorio de la NASA sobre la Luna despedido repentinamente el 23 de octubre, y el ex asesor de la NASA Richard Hoagland; ambos habían participado en el proyecto "Apolo" y el último presidió la transmisión del alunizaje de Apolo por la televisión en vivo y en directo.

Johnston confirmó lo siguiente: En los años 70 del siglo pasado, astronautas norteamericanos vieron y registraron con cámaras



fotográficas "vestigios de construcciones humanas de antigüedad remota" en la Luna y fotografiaron algunos vestigios tecnológicos. Al traer las fotos a la Tierra, las entregaron a Johnston, responsable de la conservación de fotos; dirigentes de la NASA le ordenaron destruirlas y, sin embargo, esas fotos fueron secretamente conservadas por él. Casi 40 años después, Johnston decidió publicar estas fotos que estremecerían al mundo. Al mismo tiempo, acusó a la NASA de falsificar, pues todas las fotos oficialmente dadas a conocer pasaron por un tratamiento especial y, en particular, las fotos del alunizaje fueron modificadas.

Hoagland dijo: Los astronautas también trajeron de regreso algunos productos artificiales, cuyas tecnologías ya han sido utilizadas por Estados Unidos, Rusia, China, India y Japón. Estos países están llevando a cabo una nueva rueda de contienda por la Luna. Que yo sepa, los norteamericanos trajeron de regreso a la Tierra un secreto sorprendente descubierto durante la permanencia de los astronautas en la Luna y mantuvieron en confidencialidad este secreto durante muchos años. "La nueva rueda de contienda tendrá un desenlace y, a diferencia de la competencia política con Rusia hace 50 años, este desenlace decidirá el destino de todos y cada uno de los seres humanos de la Tierra."

Estas dos personas acabaron definitivamente la situación tranquila, pues si se cree en lo que ellas han dicho, la historia escrita por la NASA está llena de mentiras. No obstante,

la NASA sí realmente tiene derecho a no dar a conocer las informaciones científicas, tecnológicas y relacionadas con la humanidad y está libre de la vigilancia del Congreso, lo que constituye una protección facilitada por el Departamento de Defensa de Estados Unidos. Hoagland señaló claramente que además de la verdad encubierta sobre la Luna, también fue ocultado el hecho de que la nave no tripulada "Pirata" de 1976 descubriera microbios en la superficie de Marte.

Debido a que recibí muy tarde la noticia, el mencionado periódico no informo con

mayores detalles sobre las pruebas concretas, pero las dos fotos publicadas pueden comprobar algunas cosas

Según otra información, Edwin E. Aldrin, uno de los pilotos de "Apolo XI", dijo hace poco que había visto OVNI en la Luna. Y, no hace mucho, desaparecieron las maletas 698, 699 y 700 en que se conservaban los registros del alunizaje de "Apolo XI" de 1969. También hay una versión en el sentido de que esta decisión norteamericana de "dar a conocer" tiene algo que ver con el satélite "Chang' E I" lanzado el 24 de octubre por China. (Pueblo en Línea) 02/11/2007

### LOS EXTRATERRESTRES YA NO NOS QUIEREN

Pablo Francescutti

(Artículo publicado originalmente en el diario El País de España)

Se convirtieron en el tema estrella de debate entre políticos, militares y científicos durante la guerra fría y deslumbraron a los habitantes de nuestro planeta. Los ovnis vivieron una época de esplendor a mediados del siglo pasado. ¿Por qué parecen haberse apagado los misterios y destellos de sus naves seis décadas más tarde?

Sesenta años atrás, en el verano de 1947, el piloto aficionado Kenneth Arnold sobrevolaba con su avioneta el monte Ramier (noroeste de EE UU) cuando se topó con siete extraños objetos que se desplazaban por el cielo a velocidad supersónica, "como platos rebotando sobre el agua", según comunicó a la prensa. El reportero de Associated Press informó que había visto "platos voladores", pese a que Arnold dijo que los bólidos parecían más bien triangulares. No importaba: a los medios de comunicación les gustó esa descripción y la pusieron en circulación. La repercusión fue inmensa: en los meses siguientes se comunicaron avistamientos similares en todo el país y se habló de un platillo estrellado en Roswell (Nuevo México), cerca de la base de los bombarderos con armamento atómico. Había nacido el fenómeno de los objetos voladores no identificados (más conocido por las siglas OVNI).

El firmamento se colmó de platillos. Hubo oleadas memorables, como la que en 1952 conmocionó la ciudad de Washington. Medio mundo había visto un ovni o conocía a alguien que lo había avistado. Nadie podía ignorarlos: políticos, militares y científicos se veían obligados a discutir sobre su presunto origen alienígena. En aquellos años, negar la posibilidad de vida inteligente en otros astros era el summum de lo políticamente incorrecto.

Seis décadas más tarde, los avistamientos de platillos se han vuelto esporádicos, y la prensa sería apenas les presta atención. Los apocalípticos mensajes de sus presuntos tripulantes han caído en el olvido; y las lucubraciones sobre la existencia de inteligencias extraterrestres han perdido mucho de su atractivo. Quienes salen a observar el cielo nocturno no van con la ilusión de divisar ovnis, sino, a lo sumo, una lluvia de estrellas. ¿Cómo se desinfló tan drásticamente el fenómeno quizá más enigmático del siglo XX? Para responder convendría recordar que al principio nadie los relacionó con seres del espacio. La guerra fría arreciaba y las sospechas cayeron en los soviéticos y las Fuerzas Armadas estadounidenses. El hermetismo que rodeó la creación de la bomba atómica fijó la idea de que los militares ocultaban más de lo que decían. Parecía lógico que Arnold hubiera presenciado ensayos ocultos con misiles, explosivos y aviones espía. Así lo refleja la película *The Flying Saucer* (EE UU, 1950), en la que un sabio ruso inventa un platillo para vendérselo a unos estadounidenses convencidos de que "parece diseñado con un único fin: transportar una bomba atómica".

Esa asociación con armas nucleares no se entiende sin la psicosis atómica de la época. La bomba A, se decía, había abierto un estadio superior: la era nuclear. La revista *Life* calificó la fisión del átomo como "el mayor acontecimiento desde el nacimiento de Cristo". Pero no todos compartían ese entusiasmo. "¡Hemos creado un monstruo!", exclamó un locutor de la cadena NBC al oír de la destrucción de Hiroshima. La volatilización de las ciudades japonesas generó el temor a sufrir una tragedia similar. El sentimiento de inseguridad afectó a Superman, el icono de la autoestima nacional. El Hombre de Acero dejó de ser invulnerable. La culpa la tenía la kryptonita, una sustancia radiactiva. No se podía simbolizar mejor la angustia estadounidense de que el poder nuclear se transformase en su talón de Aquiles.

La inquietud creada por los ovnis dio lugar a pesquisas oficiales. Los expertos de la Fuerza Aérea estadounidense los desvincularon de la URSS y los imputaron a fenómenos atmosféricos y percepciones erróneas. Daba igual: ni los avistamientos ni el interés de la prensa y el público por el tema decayeron. En 1950, una encuesta Gallup indicó que todavía el 92% de los entrevistados creía que se trataba de un secreto militar estadounidense.

Ese año, Donald Keyhoe, ex oficial de marines y autor de cuentos fantásticos, proclamó que los ovnis eran naves venidas del espacio a vigilar los avances atómicos. Los militares lo sabían, pero lo ocultaban, acusó. No les tocaba a los testigos probar la

veracidad de sus palabras, sino al poder demostrar que no escondía datos. Su declaración cayó en un terreno abonado por el pánico. El presidente Harry Truman, al saber de la existencia de la bomba A soviética, había ordenado fabricar un artefacto ultradestructivo, la bomba H, e instado a la población a prepararse para un conflicto nuclear.

En 1952, otro escritor de ciencia-ficción, George Adamski, anunció su encuentro con un venusino, quien le advirtió telepáticamente de los riesgos de la carrera nuclear. Se convirtió en el primer contactado de una larga lista.

Pocos repararon entonces en el parecido de las declaraciones de Adamski con la película de Robert Wise estrenada el año anterior, *Ultimátum a la Tierra*, donde el emisario de la confederación galáctica baja con su platillo en Washington con un aviso para los terrícolas: o terminan sus guerras o ellos impondrán la paz por la fuerza. No menos sorprendentes eran las coincidencias entre los relatos de los contactados y los cuentos sobre alienígenas de revistas como *Amazing Stories*, cuyas portadas ilustradas con platos voladores aparecieron mucho antes del episodio de Arnold. ¡El repertorio de la ciencia-ficción estaba siendo saqueado por los portavoces de los ovnis!

No importaba; la hipótesis extraterrestre resultó irresistible. A fin de cuentas, la creencia en otros mundos habitados tenía una acreditada solera; surgida en la antigüedad, cobró fuerza con el avance astronómico de los siglos XVII y XIX. La Luna fue el primer astro al que se asignaron habitantes; le siguió Marte con el espejismo de los canales, y luego, Venus. Los comienzos de la exploración espacial contribuyeron a ponerla de actualidad.

La bola de nieve siguió creciendo, imparable. En 1954, una ola de avistamientos extendió a Europa lo que parecía una rareza de Estados Unidos. Curiosamente, a medida que se difundía la creencia en su naturaleza alienígena, las descripciones de los ovnis se modificaron: en vez de discos chatos, ahora se avistaban platillos con una cúpula luminosa: la cabina de sus tripulantes. Un dato revelador de lo influenciados que eran las percepciones.

En lo sucesivo se verían platillos en distintas partes del mundo, si bien su epicentro se mantuvo en Estados Unidos. Las apariciones saltaron allí de las 46 mensuales registradas en 1955 a las 600 del último trimestre de 1957 (los mismos meses del revuelo causado por el Sputnik I), según el cómputo de Edward Condon, director del proyecto OVNI de la Universidad de Colorado.

La sociedad pedía respuestas, los científicos exigían pruebas, y los partidarios de la hipótesis extraterrestre sólo ofrecían testimonios de contactados. Todo se reducía a creer o no a los testigos. Y en Estados Unidos había muchos dispuestos a creer en la llegada de alienígenas. Lo había demostrado Orson Welles en 1938, al asustar a millones de neoyorquinos con un falso avance informativo de radio sobre una invasión marciana en Nueva Jersey.

Los contactados se proclamaron los paladines de un mensaje pacifista que una conjura de científicos, políticos y militares pretendía silenciar. En sus filas no faltaban farsantes y delirantes; pese a ello, sus acusaciones se vieron reforzadas por las evasivas de organismos burocráticos acostumbrados a la opacidad. Sus quejas sobre la hostilidad oficial también tenían una pizca de verdad: a los Gobiernos embarcados en la construcción de arsenales atómicos no les gustaba nada que agitasen sin cesar el espectro del holocausto nuclear.

Las denuncias, amplificadas por la prensa, dieron lugar a sesiones del Congreso de Estados Unidos sobre el asunto en 1966 y 1968, sin que se sacase nada en claro. Entretanto, la expectativa de un contacto inminente con los seres del espacio se intensificó. La NASA incluyó entre sus metas la búsqueda de vida en otros planetas. Recuerda Isaac Asimov que el director Stanley Kubrick contempló asegurar contra tal eventualidad su película 2001, una odisea espacial, pues temía que si se producía antes del estreno, nadie iría a verla. Respetables científicos dieron por segura la existencia de civilizaciones extraterrestres. El astrónomo Francis Drake cifró su número en decenas de miles; el Proyecto SETI comenzó a sondear el espectro cósmico en busca de mensajes radiales de otros mundos, y en 1972, el astrofísico Carl Sagan envió un saludo a los alienígenas a bordo de la sonda Pioneer X.

El contacto no se produjo, pero las acusaciones de encubrimiento continuaron. Su insistencia llevó al candidato a la presidencia Jimmy Carter a prometer desclasificar los archivos públicos sobre ovnis si ganaba. La Cámara de los Lores británica discutió en 1979 una moción para que el Gobierno hiciera públicos sus datos al respecto, que finalmente no prosperó.

En los años siguientes, el fenómeno perdió fuelle. Los datos enviados por las sondas Mariner y Viking desde el planeta rojo derrumbaron las esperanzas de encontrar vida inteligente? "Marte está muerto", anunció un desilusionado titular de *US News and World Report*, al igual que la información obtenida con la exploración de Venus y el sistema solar. Los radiotelescopios no captaron ningún mensaje alienígena; y las expectativas se rebajaron al nivel de encontrar microbios. La hipótesis extraterrestre se debilitó, y los avistamientos se hicieron menos frecuentes y menos espectaculares.

La apertura de los archivos clasificados al acabarse la guerra fría no cambió las cosas. Los contactados se llevaron un chasco. Las autoridades estadounidenses admitieron ocultamientos, pero no de los platillos, sino de vuelos de aviones espías. La Fuerza Aérea confesó que sus investigaciones sobre ovnis buscaban producir "declaraciones públicas falsas y engañosas para acallar el miedo y proteger un proyecto de seguridad nacional altamente sensible". Y los supuestos cadáveres alienígenas ocultados por agentes federales en Roswell resultaron ser maniqués empleados en un experimento secreto de aviación. La hipótesis del arma secreta no era tan descabellada.

¿Cómo reaccionaron los contactados a tan demoledoras revelaciones? Unos se replegaron en el misticismo: lo que se planteaba como un problema que requería una respuesta colectiva? la carrera armamentista? derivó en asunto de salvación individual. Los visitantes, explicaron a sus seguidores, venían para ayudar a los elegidos a acceder a una nueva dimensión.

Otros se obsesionaron con las conspiraciones y abducciones. Los secuestrados acusan a unos seres llamados grises de someterlos a escalofrantes cirugías para quitarles semen u óvulos o injertarles dispositivos de control. ¿Finalidad? Crear la raza que sustituirá al Homo sapiens. Su gran enemigo es la CIA y sus "hombres de negro", agentes dedicados a ocultar evidencias sobre los alienígenas por orden de las grandes potencias, que esconden sus platillos y abducidos a cambio de acceso a su tecnología.

¿Cómo no ver en esos relatos la influencia de viejas películas como *El pueblo de los malditos* (Reino Unido, 1960), cuyas mujeres, fecundadas de noche por seres de otro mundo, alumbran una raza de niños sobrehumanos? ¿O del argumento de *Invasores de Marte* (EE UU, 1954), con sus abducidos controlados por implantes en la nuca; y del complot de *Quatermass II* (Reino Unido, 1955), dirigido a esconder a un peligroso extraterrestre en una base militar?

Otros devotos de los platillos, por último, se abocaron a buscar sus huellas en el pasado y a imputarles desde el bombardeo atómico de Sodoma y Gomorra, convertidas en las Hiroshima y Nagasaki de la antigüedad, hasta la construcción de monumentos ciclópeos (el autor de estas líneas constató en El Cairo la irritación de un guía turístico ante los visitantes que por enésima vez le preguntaban si las pirámides egipcias eran obra de los alienígenas).

Tales especulaciones dieron pie a una sonada broma a costa de los crédulos: los círculos del maíz. Los misteriosos diseños aparecidos en maizales de Inglaterra pasaron durante años por mensajes a los extraterrestres o pistas de aterrizaje de platillos. Finalmente, los ingleses Doug Bower y Dave Chorley confesaron haberlos realizados con sogas y estacas. El juego del escondite de los ovnis comenzaba a ser motivo de guasa.

En España no faltaron los avistamientos de luces extrañas ni los hallazgos de humanoides; pero su principal aportación al fenómeno ovni se produjo en 1966, al diluirse las esperanzas de vida en Marte. En aquel año, los creyentes en los platillos encontraron un recambio en el planeta Ummo. El contactado Fernando Sesma anunció haber recibido mensajes del misterioso astro y aportó fotografías de una nave avistada en el barrio madrileño de San José de Valderas. Las fotos, publicadas por el diario Informaciones el 2 de junio de 1967, resultaron ser un montaje hecho con un plato de plástico colgado de un hilo por José Luis Jordán Peña, según confesó más tarde. "Lo más increíble", declaró, es que "comencé a entrevistar gente que decía haber visto el platillo".

El fiasco hizo surgir una camada de investigadores críticos que buscaron una explicación natural a los avistamientos, sin abandonar la hipótesis extraterrestre. Posteriormente aparecieron periodistas que han hecho de lo misterioso una salida profesional, un periodismo especializado ejercido en revistas y programas televisivos donde los ovnis se codean con el santo sudario o el monstruo del lago Ness. "Ya no se preocupan por aclarar los hechos; sólo buscan la explicación paranormal", observa Luis Alberto Gámez, uno de nuestros mayores expertos en platillos voladores.

Su empeño desmitificador le ha valido disgustos: recientemente, un juez le condenó por tildar de "estafador" al periodista y escritor Juan José Benítez. Gámez no sale de su asombro: "Creía que decir en un documental de televisión que un poder mágico permitió transportar las estatuas de la isla de Pascua, sentar a Jesús en el Coliseo romano años antes de que el edificio existiera y sostener que los astronautas del Apolo 11 encontraron ruinas extraterrestres en la Luna era tergiversar la historia, mentir e intentar engañar al público. Parece que estaba confundido".

¿Qué ha quedado del fenómeno ovni? La falta de pruebas ha impedido a los científicos dilucidar el enigma, si bien el escepticismo es la postura dominante. Ninguno de los numerosos contactados que afirmaron haber subido a un platillo logró volver con un souvenir, un trozo de metal ultraterreno o un lanzarrayos; en fin, algo que zanjase la controversia de una vez por todas.

En definitivas cuentas, todo lo que resta son unas fotografías más o menos borrosas, unos cuantos libros y una montaña de recortes de diarios y revistas, pues el papel jugado por los medios de comunicación en su difusión ha sido enorme (no parece un detalle secundario el hecho de que los platillos se dieron a conocer en verano, una temporada de sequía informativa).

Para la psicología y la antropología sí existen documentos analizables: las declaraciones de los testigos. Éstas les han permitido clasificar los ovnis dentro de las leyendas urbanas, esas creencias extraordinarias que se transmiten como rumores y se repiten de un país a otro con ligeras modificaciones. De ese modo, los contactados pasaron a engrosar el variopinto colectivo de los que dicen haber visto al autoestopista fantasma, al motorista solidario y al monstruoso Big Foot de los bosques estadounidenses.

El semiólogo Roland Barthes lo tenía claro: los platillos son una fantasía colectiva nacida como reacción a la carrera armamentista; un mito celestial, porque "en el cielo es donde aparece la muerte atómica". En los años cincuenta y sesenta, de arriba podían llover misiles; hoy, del cielo no esperamos nada bueno ni malo. Ante la indiferencia, los ovnis se esfuman como un sueño.

Ahondando esa línea de interpretación, Dominique Caudron, experto francés en ovnis, recuerda que los extraños objetos voladores, lejos de ser privativos de la era nuclear, se remontan a la Francia de finales del siglo XVIII, poco después de los vuelos de Montgolfier. "La psicosis de las aeronaves fantasmas se inició a continuación de las experiencias que introdujeron el aerostato, la primera máquina voladora, en el imaginario de la época", sostiene. Las visiones de globos desconocidos siguieron en el siglo XIX, destacando el avistamiento en Francia de un inmenso globo rojo en 1873 y de un aerostato provisto de un poderoso reflector en 1884.

Dichos objetos cambian de forma en sintonía con la evolución de la aeronáutica. Con los zeplines aparecen extraños cigarros voladores; con la aviación, aeroplanos misteriosos (en 1910, los neoyorquinos avistan un avión negro; en 1933, Escandinavia sufre una invasión de aeronaves fantasmas; e igual ocurre en Austria e Inglaterra en 1937). Tras la última guerra mundial, y fresco el recuerdo de los cohetes V-1 y V-2 lanzados por Hitler contra Londres, vuelven a proliferar los cigarros voladores.

Caudron vincula esos 'dobles fantasmales' al paso de las concepciones místicas a la visión laica de la astronomía. La imaginación colectiva reaccionó poniendo aeronaves sofisticadas y enigmáticas donde antes creía ver espíritus y dragones, y depositó en ellas sus terrores y esperanzas. Los platillos representan la última etapa de la serie, cuando del cielo surcado por satélites y misiles bajan alienígenas angelicales a salvarnos del apocalipsis atómico.

No es casual, por otra parte, que el fenómeno ovni surgiese en un país a la vanguardia del avance científico y a la vez intensamente religioso; una nación donde el contencioso entre la ciencia y la fe dista de haberse resuelto, como indica la controversia sobre la enseñanza en las escuelas de la teoría de la evolución; un medio donde se producen peculiares mezclas de elementos científicos y religiosos, visibles en la creencia de adventistas, mormones y evangelistas en la existencia de extraterrestres inteligentes; o en la Iglesia de la Cienciología, cuyo fundador, el escritor de ciencia-ficción Ron Hubbard, combinó creencias gnósticas con la idea de que unos alienígenas inmateriales y bondadosos, los thetans, fueron confinados en la Tierra por un déspota galáctico hace 75 millones de años. Los humanos, precisa, estamos "ocupados" por los thetans, el sustrato de nuestra condición inteligente. La nebulosa ovni, por último, con sus contactados que evocan las apariciones marianas y su fascinación por la alta tecnología (extraterrestre), subraya la dificultad de separar ciencia y religión en ese entorno cultural. Ese cúmulo de circunstancias habría llevado a tantas personas a creer de buena fe en lo que en muchas ocasiones era una puesta en escena de tópicos de la ciencia-ficción. El caso extremo lo representan los abducidos. Si los ovnis, como apunta el antropólogo Bernard Meheust, nos recuerdan que el hombre contemporáneo mantiene viva su facultad de fabulación mítica, las abducciones sugieren que además conserva el don de entrar en estados de trance, aunque no para comunicarse con el Más Allá como antaño,

sino para expresar temores a los avances en medicina reproductiva.

Hoy, los ovnis han salido de los titulares de prensa para incrustarse profundamente en la cultura de masas. Lo prueba el éxito de la serie televisiva Expediente X, un hábil reciclado de relatos de contactados. Las máscaras de los grises se han vuelto habituales en las fiestas de disfraces. Y los platillos revolotean a sus anchas en películas como Independence Day.

"Se han vuelto parte del acervo de creencias populares", señala Javier Armentia, director de la Sociedad para el Avance del Pensamiento Crítico, dedicada desde hace más de veinte años a luchar contra las pseudociencias. Lo que a él le preocupa es su legado de desconfianza en las instituciones públicas (según la última encuesta Gallup, el 76% de los estadounidenses cree que las autoridades ocultan información sobre los ovnis). "El recelo indiscriminado alimenta un escepticismo radical, responsable de que muchos piensen que la llegada del hombre a la Luna fue un montaje de la NASA", opina. "Eso revela una incapacidad crítica de la sociedad, que puede servir de base a toda clase de teorías conspirativas".

Para saber más: 'Mitologías', de R. Barthes (Siglo XXI, México, 1981). P 'Le Baron Noir et ses ancêtres', de D. Caudron ('Communications' n° 52, 1990). P 'El Escéptico Digital', boletín de la Sociedad para el Avance del Pensamiento Crítico (en: <http://digital.el-esceptico.org>). P 'La pantalla profética', de P. Francescutti (Cátedra, Madrid, 2004). P 'La conexión cósmica', de C. Sagan (Orbis, Barcelona, 1987). P 'Para entender a los extraterrestres', de W. Stockzkowski (Acento, Madrid, 2001). P 'El fin del tiempo', de D. Thompson (Taurus, Madrid, 1998).

## Antártida

### Un crucero que hunde en la Antártida

#### Enfoque 23 Noviembre

Los 154 pasajeros y tripulantes del crucero británico Explorer están siendo rescatados de las aguas del Océano Antártico luego que el buque naufragara tras chocar contra un iceberg en la madrugada. El jefe de prensa de la Prefectura Naval Argentina que coordinaba el rescate, Angel Navarro, informó que el capitán del Explorer, que conducía un viaje turístico, se comunicó con la división Ushuaia de la fuerza para pedir auxilio. El vocero precisó que los pasajeros se encontraban todos a salvo navegando en botes semirígidos y balsas salvavidas y que se les estaba acercando el buque de bandera de Bahamas Antartic Dreams para rescatarlos y trasladarlos probablemente al puerto argentino de Ushuaia.

En tanto, el capitán y seis tripulantes quedaron a bordo del Explorer. Tras la colisión, el buque, pasadas las 7, tenía un hundimiento de escora de 22 grados, y se encontraba a la deriva a 570 millas de Ushuaia, cerca de la Península Antártica. En ese sentido se indicó que apenas se tuvo la comunicación sobre el siniestro, la Prefectura de Ushuaia comenzó a coordinar el rescate y localizó como más cercanos al lugar del accidente a los buques de bandera de Bahamas Antartic Dream y Endeabourg, ambos científicos, aunque el primero era el que se encontraba más cerca, a una hora de navegación. El barco, construido en 1969 y reacondicionado en 1993, suele realizar travesías de dos semanas por la Antártida y cada pasaje cuesta alrededor de 8000 dólares por cabina.

### Náufragos del Explorer alojados en la Base Artigas

Naufragio del crucero EXPLORER (23nov07) 64 personas están alojadas en la Base Científica Antártica Artigas

El resto de los naufragos están en la Bases Frei (FACH) y Escudero (INACH) de Chile. El buque Explorer se hundió en la tarde del viernes 23 de noviembre de 2007. El sábado 24 de noviembre de 2007, dependiendo de las condiciones meteorológicas, serán evacuados en un avión C130 de FACH, rumbo a Punta Arenas (Chile).

Actualizado 24 nov 07 - H 13.00

Tte.Cnel. Waldemar Fontes

Jefe de la Base Científica Antártica Artigas

Instituto Antártico Uruguayo

## \*El Origen de las Cosas

### Bic

Marcel Bich, después de trabajar en una empresa de pinturas durante la segunda guerra mundial, en 1949, compro una pequeña fábrica de lapiceras esferográficas. Las lapiceras perdían la tinta y ensuciaban los dedos pero eran exitosas comercialmente, y Bich decidió invertir en el producto. Buscó al inventor, Ladislao "Laszlo" Biro, compro la patente e inicio la fabricación de la lapicera, cuyo modelo es prácticamente el mismo hasta hoy. Actualmente, se venden unos 10 millones de lapiceros BIC por día.

## \*Chistes y otras yerbas

- El uso de la palabra MIERDA es una cuestión de educación, ya que nadie puede negar que la usamos para múltiples circunstancias relacionadas con muchísimas cosas, por ejemplo:

Ubicación Geográfica: Andate a la mierda.

Adjetivo calificativo: Sos una mierda.

Momento de escepticismo: No te creo ni mierda.

Deseo de venganza: Lo voy a hacer mierda.

Accidente: Se hizo mierda.

Efecto Visual: No se ve una mierda.

Sensación olfatoria: Huele a mierda.

Deseo al despedirnos: Váyanse a la mierda!!!

Especulación del conocimiento: Que mierda es eso?.

Momento de sorpresa: A LA...MIERDA!!!

Actitud de resentimiento: No me regaló una mierda.

Sensación gustativa: Esto tiene gusto a mierda.

Acto de impotencia: No se me para esta mierda!!!

Deseo de ánimo: Apurate con esa mierda!!!

Situación de desorden: Todo está hecho una mierda.  
Rechazo despectivo: Que se cree la mierda esa?  
Situación alquimista: Todo lo que toca se vuelve mierda.  
Como nos arreglaríamos sin esta palabra?  
Y si este mail te molesta... ya sabés.... tirálo a la mierda.

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

<http://es.youtube.com/watch?v=3rgzAnrl6Bw> conie

<http://www.youtube.com/watch?v=w6VAJ1gkVOU>

[http://es.youtube.com/watch?v=3IV9PZW1N9U&mode=related&search=707 toneaux](http://es.youtube.com/watch?v=3IV9PZW1N9U&mode=related&search=707+tonaux)

<http://www.youtube.com/watch?v=BWdDHGEMQ2Q>

[http://www.youtube.com/watch?v=rYfhC9ft\\_hk](http://www.youtube.com/watch?v=rYfhC9ft_hk)

<http://www.youtube.com/watch?v=0RxYSYliCFY>

<http://alt1040.com/wp-content/uploads/2007/11/pq-no-te-callas-remix.mp3>

**\* 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"**