



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 82 CORRESPONDIENTE AL 1º MARZO 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

Edición de 235 Ejemplares

FECHAS DE LAS REUNIONES DE CAMARADERÍA DEL AÑO 2008.

AGENDELAS!!!!!!

1º El viernes 16 de Mayo a las 1200

2º El viernes 15 de Agosto a las 1200

3º El viernes 28 de Noviembre a las 1200

Cartas de los Lectores.

- AL SEÑOR TTE. CNEL. SILVEIRA Y FAMILIARES, MI MAS PROFUNDO PESAME ANTE TAN IRREPARABLE PERDIDA, SERA COMO DIOS DISPUSO, ESTE JOVEN Y TALENTOSO AVIADOR MILITAR CONTINUARA SU VUELO ETERNO ACOMPAÑANDO A SUS CAMARADAS EN CADA CABINA, EN CADA VUELO Y EN CADA MISION DE LA FAU CON LA MISMA DEVOCION A LA QUE DEDICO SU VIDA, "EL VUELO" TTE. SILVEIRA, QUE EN PAZ DESCANCES.- INSTRUCTOR AEROTECNICO: OSCAR W. LEMOS (CXJ B.A.1)

- En este momento trágico que enluta a toda la familia aeronáutica quisiera hacer llegar mis condolencias a todos y muy especialmente al Sr. Tte. Cnel. Silveira

Jose Gobba

DE INTERES

Informa la Tesorería del Grp 346 que por problemas administrativos contables del CGFA, las cuotas de socios se han atrasado y durante dos meses consecutivos se les descontará dos cuotas juntas regularizándose a partir de Mayo. Gracias por su comprensión y lamentamos la situación que escapa a nuestras posibilidades.

Del Club Fuerza Aérea

ESTIMADO CONSOCIO:

EL CLUB DE LA FUERZA AEREA INFORMA LO SIGUIENTE: LA SEDE BALNEARIA FUNCIONARA A REGIMEN DE ALTA TEMPORADA (ALOJAMIENTO, DESAYUNO, ALMUERZO Y CENA) EN LA PROXIMA SEMANA SANTA O DE TURISMO COMPRENDIDA DEL VIERNES 14 AL DOMINGO 22 DE MARZO.

SE RECUERDA QUE LOS SOCIOS TITULARES DEBEN COMPLETAR EL FORMULARIO RESPECTIVO Y ABONAR LA SEÑA CORRESPONDIENTE QUE ASEGURA ASI LA ADJUDICACION DE LA SEMANA.

LOS FAMILIARES DIRECTOS DE SOCIOS QUE NO INTEGRAN EL NUCLEO FAMILIAR, TENDRAN EL COSTO IGUAL AL SOCIO, SUJETO A DISPONIBILIDAD.

POR CONSULTAS COMUNICARSE A LOS TELFS.: 601.62.91/ 600.48.55 DE LUNES A VIERNES DE 09.00 A 17.00 HORAS

SALUDA A USTED ATENTAMENTE. POR LA COMISIÓN DIRECTIVA JORGE NUÑEZ (Gerente)

Internados en el HMC

30.12.07 May Wilson Feijo Alta

14/01/08 Tte. Cnel. Jorge Gestido Alta

29/01/08 Cnel. Carlos Mercader Alta

09/02/08 Cnel. Ademar Prego Alta

13/02/08 Cnel. Carlos Manuel Montesano Atta

13/02/08 Cnel. Mario Turcatti Alta

20/02/08 SOM Ramón Paredes

27/02/08 Tte 1º Raul Garcia

28/02/08 Cnel. Carlos Montesano

FECHAS PARA RECORDAR

Marzo.

9/50 Decola de regreso desde USA el C-47 FA 508, que había llevado al segundo grupo de tripulaciones de B-25 y arriba a Carrasco el día 22. Pilotos Tte2° J Cardozo y Tte2° W Suárez

17/13. Día de la Aviación Militar. Se inician las actividades aéreas militares

17/- Se conmemora el DIA DE LA FUERZA AÉREA

17/69 Llegaron desde Wichita, Ka. USA los Beech Queen Air A 65 U8F FAU 540 y 541 tripulación: Pilotos: Cnel Calafi, TteCnel. P. Benvenuto, May. A. Sanchez, Cap. S. Badano, Tte1° R. Zecca; Tecnicos: Tte1° A Cardozo, Sgts 1° L Paredes, G. Falcone y H. Gato.

27/47 Creación del Grupo de Aviación N° 3 Bombardero al que se le asignan 2 P.T-26 los números 647 y 648 y fue nombrado como su primer Jefe el Tte. Cnel Ramón Irazabal quien se hizo cargo el 10 de abril.

27/85 Decola de Carrasco el primer vuelo en C-212 hacia la Antártida, con el FAU 532.

Tripulación May H García, May J Piñón, Cap. D. Olmedo, Tte1° R Delfino, Cbo J López y como vaqueano de la ruta Tte. Cnel J Méndez.

*/59 Creación del TAMU con vuelos al interior por las Rutas del Este y del Oeste, en 2 frecuencias semanales.

*LA FOTO



***Vuelo Ferry de FA 540 y 541. Febrero 1971 Wichita KA. USA.**

Noticias Nacionales.

Parte contingente de relevo a Etiopía. Primera mujer piloto en una misión de paz de la ONU.

18 feb. EL PAIS PAG. 10

Hoy a la hora 10 se realizará el vuelo para el relevo del personal que integra el Contingente de la Fuerza Aérea Uruguaya, destacado en Eritrea-Etiopía, conformando la Misión de Paz de Naciones Unidas en esa zona africana. El mismo se realizará en una aeronave Hércules C-130 de la Fuerza Aérea y la misión será comandada por el propio comandante en jefe, general del Aire Enrique Bonelli.

El vuelo trasladará a los 35 nuevos integrantes de esta misión y las tres toneladas de carga, en la que están incluidos los repuestos para realizar el mantenimiento de los dos helicópteros destacados allí. Tendrá escalas técnicas para reabastecimiento de combustible en Recife (Brasil), Isla de Sal (Cabo Verde), Zaragoza (España), Palermo (Italia), Luxor (Egipto), Addis Abeba (Etiopía) y Mekele (Etiopía), luego de 36 horas de vuelo desde el aeropuerto de Carrasco.

El contingente uruguayo destacado en Adigrat (Etiopía) está conformado por 35 integrantes, entre pilotos, rescatistas, mecánicos, equipo médico y de apoyo y cuenta con dos helicópteros biturbina Bell 212. En este contingente de relevo se integra la Teniente 1° (Av.) Carolina Arévalo, siendo ésta la primera vez que la Fuerza Aérea cuenta con la presencia de una mujer como tripulación de vuelo al servicio de la ONU. Volver al índice.

FAU suspende vuelo para misión en Eritrea-Etiopía. ONU pospuso viaje por falta de combustible.

18 feb. LA REPUBLICA PAG. 5

El vuelo de relevo del contingente de la Fuerza Aérea (FAU) en Eritrea-Etiopía, fue suspendido ayer a última hora, por razones de desabastecimiento de combustible en el Estado de Eritrea, informó anoche la FAU en un comunicado. El contingente aéreo que iba a sustituir a la Misión de Paz de Naciones Unidas, en dicha zona africana, se disponía a viajar hoy a la hora 10. El viaje fue pospuesto hasta que se normalice la situación en la zona de misión.

Es de destacar que, en este nuevo contingente, viajaría la primera mujer, como tripulación de vuelo, al servicio de la ONU. La militar es piloto de helicópteros.

En el país africano se encuentran 35 militares y el relevo será de la misma cantidad, que llevarán en una aeronave Hércules, tres toneladas de carga, entre las que hay, por ejemplo, repuestos para los dos helicópteros uruguayos, allí destacados. Los nuevos integrantes de la Misión de Paz, tendrán tres días, en los cuales, quienes serán reemplazados les explicarán los pormenores de sus tareas.

El viaje a tierras etíopes será dirigido por el propio Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, General del Aire Enrique Bonelli.

Entre las 35 personas que viajarán se encuentra la teniente 1º aviadora, Carolina Arévalo, en funciones de piloto de helicóptero, convirtiéndose así en la primera mujer uruguaya que integrará una tripulación de vuelo al servicio de la ONU.

La base del contingente uruguayo se encuentra en la ciudad de Adigrat (Etiopía), y está conformada por pilotos, rescatistas, mecánicos, equipo médico y de apoyo, y cuenta con dos helicópteros biturbina Bell 212. Esta unidad de la Fuerza Aérea está allí emplazada desde el año 2003, donde se realizan tareas de búsqueda y rescate, aeroevacuaciones médicas, transporte de personal y carga, reconocimiento y observación. El nuevo contingente que salga de la Base Aérea I de Carrasco tendrá un vuelo de aproximadamente 36 horas, debiendo efectuar varias escalas técnicas para reabastecimiento.

Etiopía. Militares esperan relevo.

20 Feb. EL PAIS PAG. 11

Los 35 efectivos de la Fuerza Aérea en misión de paz de la ONU en Etiopía comenzaron a racionalizar sus alimentos a la espera del relevo de Montevideo. El sábado iba a partir un avión Hércules con el comandante Enrique Bonelli y el contingente de relevo, pero la ONU aplazó por unos días el viaje por problemas de combustibles.

ACCIDENTE EN LA FUERZA AÉREA URUGUAYA. Murieron los dos tripulantes.

22 Feb. LA JUVENTUD PAG. 6

MEDIANTE un comunicado de prensa, la Fuerza Aérea Uruguaya informó del accidente que dos de sus integrantes protagonizaron en un vuelo de entrenamiento con el consiguiente fallecimiento de ambos tripulantes.

El comunicado indica que ayer, a las 11:05 de la mañana, a 18 kilómetros al sureste de la Brigada Aérea Nº II, Santa Bernardina, Durazno se precipitó a tierra una aeronave de entrenamiento Pilatus PC-7 perteneciente al Escuadrón de Vuelo Avanzado con asiento en dicha Base. La aeronave con matrícula FAU 303 estaba tripulada por el Tte.2º (Av.) Diego M. Silveira Lujambio y el Alf. (Av.) Jonathan J. Martínez Méndez, quienes realizando un vuelo de entrenamiento, fallecieron como consecuencia del accidente. Se indica además que ante el hecho, el Comando General de la Fuerza Aérea dispuso las actuaciones correspondientes, estando la Dirección de Seguridad de Vuelo a cargo de la investigación del accidente.

Un avión Pilatus PC-7 se estrelló en Durazno al chocar presuntamente con un ave de gran porte.

La aviación militar pagó sus tareas con otras dos muertes. FALLECIERON DOS JÓVENES OFICIALES DE LA FUERZA AÉREA.

22 feb. EL OBSERVADOR PAG. 4

POR MIGUEL ARREGUI ENVIADO A DURAZNO

Cuál designio fatal provoca un goteo de muerte casi cada año entre los pilotos de la Fuerza Aérea Uruguaya? Ayer esa cuota feroz cobró la vida del teniente Diego Silveira Lujambio, de 28 años, y del alférez Jonathan Martínez Méndez, de 23. Habían despegado a las 9.30 de la Brigada Aérea Santa Bernardina, cercano a la ciudad de Durazno. Era un día más de clases para el instructor y el alumno. Volaban un avión de entrenamiento Pilatus PC-7 de fabricación suiza. Junto a otros dos camaradas que tripulaban un avión similar debían volar el trayecto Santa Bernardina-aeropuerto de Carrasco-Laguna del Sauce-Santa Bernardina a 300 kilómetros por hora y a 150 metros de altura. Después de dos horas de vuelo y a menos de cinco minutos de acabar la prueba, el Pilatus se estrelló y desintegró al borde de un tupido monte criollo en la barra del Maestrecampo, en la margen izquierda del Yi. Silveira era el instructor y tenía 900 horas de vuelo. Martínez era el alumno que estaba completando la fase de instrucción. Tenía 160 horas de vuelo. Los aviones de la Fuerza Aérea vuelan un total de 17.000 horas anuales. La conclusión primaria es que una cigüeña americana -de unos 100 centímetros de alto y unos 3 o 4 kilos- impactó contra el parabrisas del avión. Restos de esa ave hallados junto al avión abonaron la teoría de que partió la cubierta de plexiglas del Pilatus y lastimó a sus pilotos, que habrían intentado un aterrizaje forzoso. El comandante de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli, abonó esa teoría. Este tipo de accidente "no es excepcional", dijo ayer en conferencia de prensa. "Cada tanto sucede, a nosotros nos ha sucedido. Pero si se confirma esta información primaria creo que sería una de las primeras veces que nos pasa de tener un accidente fatal en virtud del impacto de un pájaro". De todos modos, no se descartan otras posibilidades. Fuentes de la investigación dijeron a El Observador que el piloto puede haber sufrido una lipotimia o pueden haber "tenido un problema entre ellos". Las pericias que dictaminará la jueza y las que realizarán técnicos de la Fuerza Aérea lo definirán. Bonelli afirmó también que muchas veces sucede que si el piloto queda fuera de acción o desmayado el otro toma los controles. "La altura es conectada por radar. Obviamente no les dio el tiempo al instructor y al alumno, primero de verlo (al pájaro) y después de tomar o retomar el control del avión. Al estar tan bajo, eso pudo haber sido una de las razones", especuló.

Riesgos, carencias. El entrenamiento de pilotos militares es por definición una faena de alto riesgo. Los muertos suelen ser al menos dos: el instructor y el piloto, una hermandad que se gesta en las aulas y puede extenderse hasta la tumba.

Todo piloto veterano sabe enumerar una larga serie de tragedias: los viejos biplanos de lona que caían como pianos en los tiempos de la aviación heroica que le costaron la vida, por ejemplo, a Ricardo Detomassi en San José en 1915; el Mustang P-51 que se hundió en el lago de Rincón del Bonete en la década del '50; el viejo carguero C-47 que cayó en Artigas en la década del '60; El Fairchild F-227 que se enterró en los Andes en 1972 cuyos sobrevivientes cumplieron una gesta heroica; los A-37 Dragonfly desplomados en Durazno; el AerMacchi que se llevó dos vidas en Soca en 2003; el A-37 que se llevó otras dos en Florida el 31 de enero del 2004. Y ahora el Pilatus que arrojó su carga mortal pocos kilómetros al sur del Yi, un rincón agreste del extremo sur del departamento de Durazno, al noroeste de Polanco del Yi, una pequeña población de 130 almas.

Pero las muertes periódicas de los pilotos de la Fuerza Aérea también pueden responder a una verdad del tamaño de un puño: los aviones son tristemente escasos y viejos, escasean los repuestos y el combustible, maestros y alumnos tienen en sus fojas de servicios muy pocas horas de vuelo. Demasiado poco para jugarse tanto.

El Pilatus PC-7 que ayer sirvió de atúd a Diego Silveira y Jonathan Martínez era uno de los pocos en condiciones de vuelo del puñado que se adquirió de segunda mano en Suiza en 1992. Este modelo del Pilatus, aunque envejecido, no es un mal avión de entrenamiento y enlace. Pequeño, maniobrero, cuenta con un motor turbohélice de 650 caballos y puede alcanzar, en condiciones óptimas, los 500 kilómetros por hora. Cuenta con amplio instrumental y transporta al aprendiz delante y al instructor detrás. Pero las estrecheces de presupuesto hace que para que algunos aviones vuelen a otros se les canibalicen partes y repuestos. Así, por ejemplo, una butaca eyectable del pequeño A-37 Dragonfly cuesta 500 mil dólares y cada uno de esos aviones lleva dos. Tampoco se cambian con la asiduidad deseable los cohetes que impulsan el asiento. Un cohete envejecido no siempre salvará la vida de un piloto cuando este tire con ansiedad la argolla que disparará el asiento hacia arriba y hacia la salvación. Santa Bernardina sirve de base a los pocos aviones caza de que dispone la Fuerza Aérea. Pero allí no hay aviones de caza sino entrenadores, como el Pilatus, y aparatos de ataque a tierra como el jet A-37 Dragonfly de fabricación estadounidense y veterano de Vietnam, o los biturbohélice Pucará fabricados en Argentina y comprados hace casi 30 años. Bonelli señaló que falta completar la investigación y se analizará la situación de la aeronave. Sin embargo aseguró que "todos los aviones que son entregados para volar están en excelente estado".

Cielo encapotado. Ayer, a las 18:05, un helicóptero UHU1 "Huey" despegó del lugar del accidente con los restos de Silveira y Martínez. Los solitarios campos duraznenses soportaban una tormenta eléctrica y lluvias torrenciales esporádicas. La jueza penal de Durazno, ya se había retirado y dejó algunas frases de circunstancia. Atrás quedó un grupo de investigadores de la Fuerza Aérea, otro helicóptero, cuatro periodistas retenidos lejos por una guardia militar y un montón de restos desperdigados al borde del monte de talas y coronillas. Los nombres del teniente Diego Silveira Lujambio, de 28 años, y del alférez Jonathan Martínez Méndez, de 23, pronto serán olvidados, salvo entre sus íntimos, como se han olvidado tantos otros. Y se abrirá un tiempo gris de investigaciones y reclamos presupuestarios insatisfechos.

Últimos accidentes

El 31 de enero de 2004 el comandante de la Brigada Aérea II, coronel aviador Hebert E. Tomé, y el jefe de Operaciones del Escuadrón Aérea II, capitán aviador Gustavo Varela, murieron en Florida al precipitarse el caza Cessna A-37 B Dragonfly (FAU 283). La familia de Varela demandó al Estado por US\$ 450.000

El 21 de abril de 2003, en Soca, departamento de Canelones, un avión de entrenamiento Aermacchi SF 260 de la Escuela Militar de Aeronáutica de Pando se precipitó a tierra causando la muerte a sus tripulantes: el oficial instructor Sergio Márquez y el cadete Hugo Cabrera.

En marzo de 2001 un helicóptero Wessex de la Aviación Nacional se precipitó a las aguas del océano Atlántico con seis tripulantes a bordo. Habían partido luego de recibir una llamada de emergencia de un pesquero de Punta del Diablo.

También se registraron accidentes de avionetas particulares en julio de 2001 y junio de 2004. En este último murieron Agustín Díaz (50 años) y su hijo

[FAU: vida de pilotos está en riesgo.](#)

22 feb. EL OBSERVADOR PAG. 5

La Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) admitió en 2005 que la disminución abrupta en las horas de vuelo de sus pilotos, a causa de las nuevas pautas presupuestales impartidas por el gobierno, tiene una relación directamente proporcional al aumento de los accidentes fatales. En total se redujeron 8.598 horas de vuelo anuales, menos de la mitad de lo que se considera "adecuado" para el entrenamiento por parte de los militares.

Los integrantes de la FAU entienden que esta situación pone en riesgo la vida de sus efectivos, así como la capacidad de cumplir adecuadamente con las misiones que tiene a su cargo.

El viceministro de Defensa, José Bayardi, defendió esa decisión en octubre de 2005 ante el Parlamento y confirmó las restricciones. "Van a disminuir las tripulaciones; eso es así", admitió.

"Los comandantes organizarán las formas en que las tripulaciones lograrán tener niveles de capacitación para dar garantías", afirmó entonces Bayardi. Admitió que los pilotos tienen mucho menos horas de entrenamiento en las distintas actividades de naturaleza militar. Reconoció que las 17.000 horas anuales son "insuficientes" y que "han llevado a los comandantes a reducir la cantidad de tripulaciones que permanecen alistadas". La aviación militar concentró sus recursos en las tareas de búsqueda y rescate.

[Accidente aéreo cobra dos víctimas. Tragedia. El avión de la Fuerza Aérea colisionó con un pájaro y cayó; los tripulantes murieron en el acto.](#)

22 Feb. LA REPUBLICA PAG. 3

Dos militares de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) fallecieron ayer en un accidente aéreo que se produjo 18 kilómetros al sureste de la Base Aérea II Santa Bernardina en Durazno, cerca de la localidad de Polanco del Yi, mientras cumplían un vuelo de instrucción programado.

El instructor, teniente segundo Diego Silveira, y su alumno, el alférez Jonathan Martínez, cumplían "un entrenamiento de navegación en altura entre Durazno-Carrasco-Laguna del Sauce, que se completaba con la pierna Laguna del Sauce-Durazno, en vuelo de mínima altura de navegación táctica", cuando se precipitó a tierra, confirmó el comandante en jefe de la FAU, Enrique Bonelli. La pérdida de "contacto del radar con el avión", sobre las 11:05 horas, dio inicio a la búsqueda que se realizó con dos aviones y posteriormente con un helicóptero, que tiene asiento en la Brigada Aérea N° 2, para encontrar los restos de la aeronave, dijo Bonelli.

"Media hora después de iniciada la búsqueda se tomó contacto con los restos de la aeronave, el helicóptero desciende y se comprueba que los pilotos que tripulaban la aeronave habían muerto en el lugar", aunque no se produjo fuego, expresó el comandante.

Al encontrar "la aeronave surge que aparentemente hubo un impacto con un ave de gran porte (una cigüeña)", por lo que se puede presumir que "eso fue la causa del accidente", expresó Bonelli. El ave impactó "contra la cabina del avión, el parabrisas", señaló. Los incidentes de este tipo no son excepcionales, "cada tanto sucede, pero si se confirma esta información primaria sería una de las primeras veces que nos pasa de tener un accidente fatal en virtud del impacto de un pájaro", indicó Bonelli.

El avión volaba "a la altura correcta, que está indicada por los manuales de procedimiento en misiones de mínima altura, aproximadamente 150 metros de altura", por lo que la baja altitud de vuelo "pudo haber sido una de las razones fundamentales del accidente", dijo el comandante en jefe.

Bonelli apuntó que "todos los aviones de la FAU que son entregados para volar, están en excelente estado de vuelo, de otra manera quedan fuera de orden".

El accidente será analizado por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación de la FAU, mientras que la Justicia ya inició la investigación penal.

LOS PILOTOS Y EL AVION.

Los militares fallecidos eran solteros, aunque el teniente Silveira se encontraba a pocos días de contraer matrimonio, dijo Bonelli. El instructor era "un joven piloto con muy buena experiencia de vuelo, aproximadamente 900 horas, y calificaciones y antecedentes excelentes en todo sentido". El alférez Martínez "tenía 160 horas de vuelo y estaba completando la fase de instrucción".

El avión Pilatus PC-7 U "es una aeronave de procedencia Suiza turbohélice, de ala baja, con tren de aterrizaje retráctil que permite efectuar toda clase de maniobras necesarias para lograr la profesionalidad de los pilotos en las diversas facetas del combate aéreo", según indica la página de la FAU. Esta aeronave "es un avión de entrenamiento, que nos ha dado un excelente resultado", pero que por poseer "completo el instrumental" no se usa sólo para "el vuelo táctico o militar, sino que también para calificar a nuestros pilotos para vuelos con instrumentos", dijo Bonelli.

Avión se precipitó tras chocar con un ave; 2 pilotos muertos

LA NAVE IBA A 300 KILÓMETROS POR HORA A 150 METROS DE ALTURA Y CAYÓ EN POLANCO DEL YI, EN DURAZNO. 22 Feb. ULTIMAS NOTICIAS PAG. 2

Dos oficiales de la Fuerza Aérea fallecieron ayer cuando su avión se estrelló al finalizar una misión de entrenamiento. La FAU maneja la hipótesis del choque con un ave de gran tamaño. La aeronave estaba en buenas condiciones.

VISIBLEMENTE apesadumbrado, el general del aire Enrique Bonelli, comandante en jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU), señaló que en un primer análisis, el accidente que costó la vida de los dos jóvenes pilotos habría sido provocado por un ave de gran tamaño que impactó contra la cabina del pequeño avión de entrenamiento. Se especulaba con la posibilidad de una cigüeña, aves que frecuentarían la zona.

El accidente tuvo lugar a unos 18 kilómetros al sureste de la Base Aérea N° 2, ubicada en Santa Bernardina, departamento de Durazno, en un paraje conocido como Polanco del Yi, cercano a la frontera con el departamento de Florida. FJ Pilatus PC-7U, matrícula FAU 303, era tripulado por el teniente 2° (Av.) Diego Silveira Lujambio, que actuaba como instructor, y el alférez (Av.) Jonathan Martínez Méndez, quien estaba completando el curso de vuelo avanzado. Desapareció de la pantalla del radar alas 11.05. El avión, perteneciente al Escuadrón de Vuelo Avanzado -unidad donde completan sus cursos de pilotaje los oficiales egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica- estaba cumpliendo una misión de instrucción que comprendía una travesía entre Durazno - Montevideo - Laguna del Sauce- Durazno, explicó el general Bonelli.

"El vuelo se desarrollaba a mínima altura, en lo que denominamos navegación táctica", agregó. En una ronda de prensa, el general Bonelli señaló que la aeronave, de procedencia suiza e incorporada a la FAU en 1992, volaba a 150 metros de altura y a una velocidad de 300 kilómetros por hora.

Cuando faltaban unos 18 kilómetros para llegar a su base, la aeronave desapareció de la pantalla del radar y no contestó las llamadas de la torre de control.

A partir de ese momento, las autoridades dispusieron de un operativo de búsqueda y rescate que comprendió a otro Pilatus que desarrollaba una misión similar y que volaba a unos 10 minutos atrás del accidentado, otra aeronave que partió desde Santa Bernardina y un helicóptero, también de la misma unidad. Media hora después de activado el operativo, la tripulación del helicóptero avistó en un paraje de difícil acceso por tierra- conocido como Polanco del Yi, en la 4a sección del departamento de Durazno- al avión siniestrado.

Tras el avistamiento, el aparato tocó tierra en de los pilotos queda fuera de acción o se desmaya, de inmediato su compañero toma el control. "En este caso el avión venía volando a la altura correcta. Lo que está demostrado por los manuales de procedimiento, aproximadamente a 150 metros de altura, lo que es constatado por el radar. Obviamente, no les dio tiempo para verlo y luego retomar el control", añadió.

BAJA ALTURA

De acuerdo a lo establecido por los controles, el Pilatus se desplazaba a una velocidad de 180 nudos -unos 300 kilómetros por hora- y su altura era de 150 metros. Así lo establecía el manual de procedimiento y fue constatado por los controles de la FAU. El avión se encontraba en buen estado de mantenimiento, afirmó Bonelli. "Los aviones de la Fuerza Aérea que son entregados para volar están en excelentes condiciones, de lo contrario son retirados de orden de vuelo para su revisión y puesta en condiciones", aseveró.

SOBRE LA FAU TODAVÍA PESA UNA DEMANDA Último siniestro fatal fue en 2004

EL ULTIMO accidente fatal que involucró a aviones de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) se registró el 31 de enero de 2004, el mismo día en que el general Enrique Bonelli asumió la comandancia de la institución en sustitución del teniente general (Av.) José Pedro Malaquín. En la ocasión, un Cessna A-37B Dragonfly del Escuadrón Aéreo N° 2, procedente de Durazno, se precipitó a tierra en Florida muriendo sus dos ocupantes. Se trataba del piloto y comandante de la Brigada Aérea II coronel (Av.) Hebert Tomé, y el piloto instructor y jefe de Operaciones del Escuadrón Aéreo 2 (Caza) capitán (Av.) Gustavo Varela.

De acuerdo a la investigación, las causas se debieron a factores naturales a raíz de la incidencia de "condiciones meteorológicas extremadamente adversas" que desencadenaron el siniestro; si bien ocurrió una falla eléctrica. La familia del capitán Varela

presentó ante la Justicia una demanda contra la FAU y el Ministerio de Defensa Nacional por U\$S 450.000 en virtud de los daños y perjuicios ocasionados.

El 21 de abril de 2003, cerca de la ciudad de Soca, en Canelones, un avión de la Escuela Militar de Aeronáutica se precipitó a tierra causando la muerte de sus tripulantes: el oficial instructor Sergio Márquez, de 35 años, y el cadete Hugo Cabrera, de 23. Un error humano parece ser la explicación más plausible para el accidente. El avión de entrenamiento Aermacchi SF-260 número 316 se estrelló en un campo arado de Estación Las Alas. El impacto pulverizó la aeronave que tomó fuego de inmediato.

Adquirido en 1992

El Pilatus PC-7U es un avión biplaza de entrenamiento fabricado en Suiza por Pilatus Aircraft Limited. Fue incorporado a la Fuerza Aérea Uruguaya en 1992 para sustituir a los anticuados Beechcraft T-34 Mentor de la entonces Escuela de Vuelo Avanzado, hoy Escuadrón de Vuelo Avanzado.

Para su adquisición -fueron comprados seis- se llamó a una licitación en la que participaron, además de la Pilatus, la brasileña Embrear con el Tucano y la finlandesa Valmet con el Valmet Redigo. La FAU se decidió por el avión suizo desechando a las otras pese a algunos cuestionamientos por la falta de asientos eyectables en la aeronave elegida. Uno de los Pilatus se estrelló a mediados de la década de los 90 muriendo sus dos tripulantes.

Serían sepultados hoy.

Está previsto que el teniente Silveira y el alférez Martínez sean sepultados hoy con todos los honores dispensados, tanto por la Fuerza Aérea como por sus camaradas de armas. Martínez recibiría sepultura en el cementerio local de Durazno y Silveira en Montevideo, en el panteón que la Aviación Militar posee en el predio del Cementerio del Norte. Para estos casos se prevé la ceremonia de rigor para los militares caídos en el cumplimiento de su deber, aunque todavía la FAU no tendría cerrados todos los detalles.

No obstante, los cuerpos permanecían bajo jurisdicción de la Justicia duraznense hasta el cierre de esta edición. Con la muerte de estos dos oficiales se elevan a seis las víctimas fatales de la Fuerza Aérea desde que en 2003 se estrellara un avión de entrenamiento en las cercanías de Pando.

AMBOS ESTABAN VINCULADOS A LA AVIACIÓN POR LAZOS FAMILIARES.

22 Feb ULTIMAS NOTICIAS PAG. 3

Los dos aviadores fallecidos ayer estaban vinculados a la FAU por los familiares. Ambos recibirán sepultura hoy, uno en Durazno y el otro en el Panteón de la Fuerza Aérea en Montevideo.

LA TRAGEDIA que se llevó la vida de los dos jóvenes aviadores golpeó a la Fuerza Aérea por partida doble, ya que ambos estaban vinculados a la FAU por importantes lazos familiares: el padre del teniente Diego Silveira fue compañero de promoción del general Enrique Bonelli en la Escuela Militar de Aeronáutica, mientras que el alférez Jonathan Martínez era hijo de un sargento que revista en la Base Aérea II de Santa Bernardina.

Una vez conocida la noticia, el general Bonelli se puso en contacto con ambas familias para expresarles su pésame en un momento tan doloroso.

El teniente 2o Diego Silveira tenía todo listo para su casamiento, que estaba previsto para la semana que viene. Se trataba de un oficial de 30 años con una excelente foja de servicios que se desempeñaba como instructor de vuelo para los oficiales recién egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica que deben realizar un curso en Durazno para completar su formación.

Su vocación no fue el mar, pese a vivir en contacto con este, ya que su familia es la propietaria del hotel Bahía de La Paloma. No obstante, eligió el aire y a su vocación dedicó sus mejores esfuerzos llegando a completar todos los cursos y ser destinado a la formación de las nuevas promociones de oficiales. Durante los veranos solía visitar a su familia en La Paloma, pero no desempeñaba tareas en el hotel. Estaba radicado en Durazno. Por su parte, el alférez Martínez estaba completando sus horas de vuelo. De acuerdo a lo informado, era un excelente deportista, integrante del equipo de fútbol de la base y en esa condición tuvo una lesión año pasado en una pierna que obligó a sus superiores a retirarlo de las tareas de vuelo por un tiempo. Ya restablecido y en buenas condiciones físicas, retomó el curso para completar las horas de vuelo necesarias.

Los dos, según lo informado por la Fuerza Aérea, gozaban de excelente salud, por lo que estaban habilitados para volar. Habían pasado todos los exámenes médicos sin contratiempos

Casi la mitad de los pilotos de la FAU están inhabilitados

NO CUENTAN CON LAS HORAS MÍNIMAS DE VUELO POR AÑO.

EL OBSERVADOR PAG. 7 25 Feb

La Fuerza Aérea ha mantenido y aumentado la cantidad de horas de vuelo para instrucción. Casi la mitad de los 350 pilotos con que cuenta la Fuerza Aérea uruguaya (FAU) no están habilitados a volar porque, ante la carencia de combustible para operar las aeronaves, no pueden cumplir con las horas mínimas de vuelo para lograr el estándar, dijo a El Observador el comandante en jefe de la aviación militar, teniente general Enrique Bonelli.

Sin embargo, el jefe militar advirtió que todos los aviones que salen a volar lo hacen en las condiciones óptimas, y que en modo alguno se han reducido las horas en los vuelos de instrucción, como el que realizaban los dos aviadores que el jueves, a bordo de un entrenador Pilatus PC-7, se estrellaron y perdieron la vida en las inmediaciones de la base de Santa Bernardina, en el departamento de Durazno.

La FAU mantiene como una base de expectativas poder volar con toda su flota unas 17 mil horas al año. En el año 2006, los 85 aviones con que cuenta la FAU volaron un total de ocho mil horas, que aumentaron a 10 mil horas el año pasado. Bonelli dijo que históricamente, y a pesar de las carencias presupuestales, la aviación militar ha evitado reducir las horas de sus escuelas de instrucción, de la que egresan unos 14 pilotos al año.

Como ejemplo, Bonelli dijo que teniente de segunda Diego Silveira (28), uno de los pilotos que se mató en Durazno cuando su avión presumiblemente chocó contra una cigüeña (ver nota aparte), había volado unas 200 horas al año, cuando el mínimo requerido para tener la habilitación son 120 horas anuales.

La FAU hace esfuerzos por mantener el promedio anual de sus pilotos en unas 200 horas de vuelo al año, algo a lo que han contribuido las misiones de paz de Naciones Unidas, como la que tiene lugar en Eritrea, donde los oficiales uruguayos llegaron a

alcanzar un promedio de vuelo anual de 600 horas. Bonelli dijo que la fuerza militar está tratando de rotar a los oficiales que participan en esas misiones para que se nutran de la experiencia que les da volar en un contexto crítico, como el que vive esa nación africana.

Pero Bonelli reconoció que si quiere mantener las horas de instrucción, como lo hace, la FAU debe limitar las horas de vuelo de los pilotos ya recibidos. Por esa razón concede la posibilidad de volar a algunos pilotos para que no pierdan la habilitación por falta de horas de pilotaje, y no tiene más remedio que dejar a otros de lado, que están inhabilitados, algo que le ocurre a "casi la mitad" de los 350 oficiales de la fuerza, dijo Bonelli. "Tenemos que mantener habilitados a un número determinado de pilotos para cumplir ciertas misiones regulares y para que estén a la orden ante eventualidades", indicó el militar.

Sobre el estado del material de vuelo, Bonelli dijo que la FAU es muy estricta y responsable a la hora de realizar el mantenimiento de los aviones, e informó que los aviones Pilatus PC-7, como el que se estrelló en Durazno, fueron comprados a Suiza en 1992 "cero kilómetro" y están en la mitad de su vida útil.

Asimismo dijo que se realiza un seguimiento de los cohetes y estado de los explosivos que se utilizan para eyectar los asientos de los pilotos ante cualquier emergencia, algo que no sirvió a los pilotos muertos esta semana.

Pistas sobre el accidente

SE CONSOLIDA LA HIPÓTESIS DEL IMPACTO CON UN AVE.

La Fuerza Aérea (FAU) comenzó la investigación de las causas que provocaron el accidente del avión de entrenamiento Pilatus PC-7 que costó la vida al teniente de segunda Diego Silveira (28 años) y al alférez Jonafhan Martínez (23), y se estima que puede estar concluida en dos o tres meses. Según dijo a El Observador el comandante en jefe de la FAU, Enrique Bonelli, las primeras pistas recabadas fortalecen la hipótesis de que un ave de gran porte, presumiblemente una cigüeña, impactó contra la cubierta de plexiglás de la cabina del avión.

"Es un hecho que la cabina estalló, porque se encontraron restos hasta 600 metros antes del lugar donde impactó la aeronave", informó el militar.

Las averiguaciones primarias indican que esta ave no fue alcanzada por la hélice del Pilatus sino que se dio contra la cabina en un ángulo muy cerrado, impactó en la cabeza de Jonafhan Martínez y luego, como una carambola mortal, en la cara del instructor, Diego Silveira, que viajaba en el asiento trasero.

Se estima que un ave que puede pesar unos cuatro kilos, a la velocidad que llevaba el avión, unos 350 kilómetros por hora, provoca un golpe de unas seis toneladas. El día del accidente el viento soplabla del Oeste y el avión viajaba desde el Este, lo cual abona la tesis de que el animal no escuchó el ruido del motor, algo que, según Bonelli, contribuye a que las aves eviten el rumbo de una nave.

Accidente: técnicos suizos podrían colaborar con la FAU.

FUERON SEPULTADOS AYER LOS DOS AVIADORES FALLECIDOS EL JUEVES EN DURAZNO.

ULTIMAS NOTICIAS PAG. 6 25 feb.

La investigación sobre el accidente aéreo del jueves será entregada directamente al comandante de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli. No se descarta la presencia de técnicos suizos. Ayer fueron sepultados los dos aviadores fallecidos.

LA INVESTIGACIÓN llevada adelante por la Fuerza Aérea para determinar la causa de la caída del avión Pilatus que se estrellara el jueves en Durazno, podría incluir la participación de expertos suizos, enviados por la empresa constructora. El accidente provocó la muerte de dos jóvenes aviadores, el teniente 2º (Av.) Diego Silveira y el alférez (Av.) Jonathan Martínez y habría sido provocado por el impacto con un ave de gran tamaño.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (Ciada), dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea trabaja en el lugar del siniestro recogiendo todas las evidencias. Los restos del avión serán trasladados a la base de Santa Bernardina para su inspección. Los resultados de la investigación serán entregados en sobre cerrado al comandante en jefe, general del aire Enrique Bonelli, quien, no se descarta, la dé a conocer a la opinión pública.

Según pudo saber Últimas Noticias, no es improbable que la empresa constructora, Pilatus Aircraft Limited de Suiza, envíe a alguno de sus técnicos para colaborar con la tarea desarrollada por la FAU.

La tragedia ocurrió el jueves, cuando a las 11.05 la torre de control de la Brigada Aérea II de Durazno perdió contacto con el Pilatus PC-7U matrícula FAU 303, tripulado por el instructor Diego Silveira quien contaba con casi 900 horas de vuelo y el alférez Jonathan Martínez con casi 160 horas.

La aeronave se precipitó a tierra en las cercanías de Polanco del Yi, en una zona conocida como paraje San Borja, en los campos de los hermanos Robano. El predio se ubica entre el río Yi y la barra del arroyo Maestre Campo. Se trata de un lugar agreste, de difícil acceso por tierra, con montes indígenas muy tupidos.

La zona fue cerrada por efectivos de la Fuerza Aérea, quienes impidieron el acceso de la prensa y curiosos al lugar. Allí trabajan los peritos de la comisión investigadora, así como personal de la Dirección de Seguridad Aérea, quienes tratan de determinar las causas del fatal accidente, el primero -si se confirma- en que murieran pilotos de la FAU por el choque con un pájaro. Se cree que el ave fue una cigüeña.

Además de rescatar los restos del ave que se supone impacto contra el parabrisas del Pilatus, los técnicos deberán cumplir con un riguroso procedimiento que establece, entre otras cosas, la determinación de la situación del avión, establecer la situación meteorológica en el momento del hecho y el estado de salud de los tripulantes.

Ayer, en medio de una natural congoja, fueron sepultados los dos jóvenes oficiales. El alférez Martínez recibió sepultura en el cementerio de Durazno, de donde era oriundo, mientras que el teniente Silveira fue enterrado en el Panteón de la Fuerza Aérea, ubicado en el Cementerio del Norte. El comandante en jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Enrique Bonelli, se hizo presente en las dos ceremonias.

Se trata del segundo accidente mortal en los últimos cuatro años ya que el 31 de enero de 2004 fallecieron los dos tripulantes de un cazabombrador Cessna A-37B Dragonfly que había partido de la base de la Brigada Aérea II con asiento en Santa Bernardina, Durazno. Fallecieron el piloto y comandante de la Brigada Aérea II, coronel (Av.) Hebert Tomé, y el piloto instructor y jefe de Operaciones del Escuadrón Aéreo 2 (Caza) capitán (Av.) Gustavo Varela.

Con anterioridad, el 21 de abril de 2003, cerca de la ciudad de Soca, en Canelones, un avión de la Escuela Militar de Aeronáutica se precipitó a tierra causando la muerte a sus tripulantes: el oficial instructor Sergio Márquez, de 35 años, y el cadete Hugo Cabrera, de 23

Noticias Internacionales.

US special forces transport flying in Afghanistan

US Air Force (USAF) Special Operations Pilatus U-28A light utility turboprop aircraft are now operational in Afghanistan, Jane's has learned. The aircraft are believed to belong to the US Air Force Special Operations Command's (AFSOC's) 319th Special Operations Squadron (SOS), part of the 1st Special Operations Wing operating out of Hurlburt Field in Florida [IDF-Janes- 05 February 2008]

Boeing de LAB aterrizó en la selva y se salvaron todos

Enfoques Feb08

En medio de pésimas condiciones climáticas y casi sin combustible, el piloto de un Boeing 727 del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), en el que viajaban 151 pasajeros y ocho tripulantes, debió realizar un aterrizaje forzoso en plena selva amazónica boliviana. Fuera de todos los pronósticos no hubo muertos: sólo el piloto sufrió la fractura de una clavícula y el resto de las personas recibieron golpes menores. El vuelo, que llevaba a damnificados de las inundaciones que sufre Bolivia, se dirigía desde La Paz al norteño departamento de Pando y debió realizar un aterrizaje de emergencia en una zona selvática sin consecuencias fatales. Los ocho tripulantes y varios pasajeros resultaron con heridas de diversa consideración, entre ellos el piloto de la aeronave, quien sufrió una fractura de clavícula, la aeronave alquilada por Transportes Aéreos Militares (TAM) para el traslado de pasajeros, se precipitó repentinamente a tierra dando panzazos en una laguna. Incluso aseguró que "los motores se apagaron" y les ordenaron que "adoptaran en sus asientos la postura de colisión inminente". "Segundos después comenzaron las sacudidas y aterrizamos con la panza -agregó-. Todos salimos por nuestros propios medios". Otros pasajeros dijeron que la nave había perdido potencia antes de la maniobra. Expertos de Navegación Aérea aseguraron que tal vez el lodo del campo amortiguaron los golpes de la nave durante el aterrizaje forzoso.

Hasta el momento se desconoce el motivo del accidente del avión, cuya estructura no sufrió mayores daños, excepto el quiebre de sus alas.

Iberia se queda sin el avión que se salió de pista en Ecuador

Enfoques Feb08

Finalmente, Iberia se va a tener que quedar sin uno de sus grandes aviones, un Airbus 340-600 que se salió de la pista hace algunos pocos meses en Ecuador y que los mecánicos, pese a intentarlo por todos los medios, no han podido arreglar con la suficiente seguridad de que todo funcione correctamente.

Una mala noticia para el presidente de Iberia, ya que, como publica hoy Cinco Días, la aerolínea no es que tenga precisamente un exceso de aviones transoceánicos. Por esta razón, Conte se ha visto obligado a agilizar la compra de una aeronave similar, que pertenece a Air Canada y que comenzará a operar de forma inmediata.

Tras el incidente, técnicos de Iberia trataron de reparar los daños en el tren de aterrizaje, en el fuselaje de la parte inferior y en uno de los motores, pero las operaciones no podían llevarse a cabo en las instalaciones de Quito, por lo que la compañía decidió separar todas las partes reutilizables y dejar el resto fuera de servicio.

Nuevo Boeing 737-500 para Aerolíneas Argentinas

Enfoques Feb 08

El B-737/500, matriculado LV-BNM procedente de Hannover (Alemania), es el décimo quinto de su tipo que se integra a la flota de la Compañía. El modelo 500 reemplaza a su antecesor, el 737/200, que esta siendo paulatinamente desafectado de los servicios en el mundo entero.

Aerolíneas Argentinas incorporó a su flota un nuevo tipo de avión en cumplimiento del Plan de Compromiso asumido de incrementar la disponibilidad de aeronaves, tanto para vuelos domésticos como regionales e internacionales.

El B-737/500 está configurado con 101 asientos en clase Turista y 8 en Ejecutiva y tiene una autonomía de vuelo de 4.400 kilómetros.

Bolivia se apresta a recibir dos aviones chinos de pasajeros

Enfoques Feb08

La empresa china AVIC I entregará en el curso de los próximos días dos aviones comerciales MA60 a Bolivia, que se convertirá en el primer país latinoamericano que empleará aeronaves de esta procedencia.

Este tipo de naves llegaron a los mercados internacionales en 2005, principalmente al continente africano, en países como Angola, Zimbabue, Zambia, Congo, además de Laos e Indonesia, en el sudeste asiático. Cada una de estas aeronaves tiene capacidad para transportar entre 40 a 60 pasajeros y se destacan por su maniobrabilidad, pues sólo requieren pistas de mil metros de longitud para aterrizar.

Esta compañía asiática pretende convertirse en competidora de las productoras de aviones de tamaño medio como la brasileña Embraer y la canadiense Bombardier, para cuyo efecto ha establecido oficinas en 31 países y procesa 86 órdenes de compra fuera de China.

La compra de estas aeronaves causó polémica en el Poder Legislativo, que acusó al gobierno de comprar material de vuelo de dudosa calidad, pues otros aviones similares habrían sufrido percances en África, extremo que, en su momento, fue desmentido por el Ministerio de Defensa Nacional.

Los dos aviones serán empleados en el funcionamiento de Boliviana de Aviación (BOA), la nueva aerolínea estatal que pretende reemplazar al cuasi quebrado y privatizado Lloyd Aéreo Boliviano

El avión verde gastará un tercio menos de combustible y estará listo en 2030

Enfoques Feb08

Entre las iniciativas que pretenden conseguir aviones más eficientes, limpios y silenciosos cabe destacar el diseño BWB (Blended Wing Body), aviones sin cola donde alas y cuerpo central no se diferencian.

Esta información es un extracto de un artículo del ingeniero aeronáutico Pedro Pablo Cubells, que aparece en el número de Noviembre/Diciembre de 2007 de la revista Aeronáuticos, editada por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos.

Europa y Estados Unidos han unido fuerzas en uno de estos proyectos, el avión SAX-40, al tiempo que la empresa Boeing y la NASA desarrollan el X-48B. Respecto al primero, ingenieros estadounidenses del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y británicos de la Universidad de Cambridge han desarrollado un modelo de aeronave silenciosa que promete terminar con la contaminación acústica.

Posee una estructura que aún cuerpo central y alas, no hace ruido en el aterrizaje ni en el despegue y consigue un ahorro de combustible considerable ya que permite aumentar el número de pasajeros. El proyecto aún debe enfrentarse a ciertos obstáculos técnicos, pero se estima que será una realidad en el año 2030. Los investigadores Edgard M. Greitzer, profesor de aeronáutica y cosmonáutica del MIT, y Ann P. Dowling, investigadora de la Universidad de Cambridge, son los padres de la criatura.

El proyecto, con una inversión cercana a los cuatro millones de dólares, bautizado como SAX-40 (Silent Aircraft eXperimental) forma parte de la Knowledge Integration Community de socios aeroespaciales, que incluye a la industria, a compañías aéreas y de aeropuertos, así como a académicos y políticos. Cuenta con el patrocinio del Departamento de Comercio e Industria del Reino Unido.

Un 35% más eficiente. Entre las organizaciones participantes se encuentran Rolls-Royce, British Airways, Boeing y la Real Sociedad Aeronáutica. La llamada Silent Aircraft Initiative, que ha contado con la ayuda de más 40 investigadores y 30 empresas, ha combinado ideas antiguas con otras totalmente revolucionarias para diseñar una aeronave que resultaría 3.000 veces más silenciosa que un jet de pasajeros convencional. Además de esto, el SAX-40, sería un 35 % más eficiente en el consumo de combustible que un avión convencional.

Aunque el diseño fue concebido originalmente para que el avión no se oyera, lo cierto es que el equipo de investigadores ha conseguido, además, que sea eficiente en cuanto al ahorro de combustible. Así, la intención es que se alcancen los 149 pasajeros-milla por galón de combustible (en comparación con las medidas tradicionales en los aviones corrientes de esta talla, que son de 120 pasajeros-milla por galón de combustible).

Quizás la innovación más importante del avión silencioso sea su diseño con forma de ala delta que integra las alas y el resto del avión en un solo conjunto, lo que permite que el aparato despegue y aterrice más despacio, reduciendo el ruido; y la supresión de los alerones de las alas, parte de los aviones que produce más ruido en el momento de despegar y de aterrizar.

Los aviones convencionales actuales, con su fuselaje cilíndrico, utilizan la aerodinámica de las alas para conseguir el empuje ascendente. En este prototipo, todo el avión sirve para lograr sustentación lo que supone, entre otras cosas, que disminuya el impulso necesario para el despegue y se logre el equilibrio de fuerzas sin necesidad de cola con un diseño óptimo en las alas con distribución elíptica que evita la producción de turbulencias opuestas al movimiento de la aeronave.

Según Paul Collins, director de la Iniciativa del Avión Silencioso, "su diseño se desvía radicalmente del concepto tradicional de tubo y alas al que estamos acostumbrados. Los pasajeros tendrán la sensación de estar volando en el asiento de un cine o de un teatro, por lo que creo que se sentirán muy cómodos con el nuevo diseño.

"Con un aspecto externo ligeramente parecido a un ala delta y tres motores situados encima del fuselaje, el avión será tan silencioso que su ruido no se escuchará fuera de los límites de los aeropuertos. El avión carecerá de ventanas, tendrá un perfil aerodinámico y absorberá el ruido de los motores, que estarán situados encima de la cabina de pasajeros. Esto quiere decir que la mayor parte del ruido generado por las aeronaves ascenderá y se alejará de los pasajeros y de la población.

La nave originaría unos 63 decibelios más allá del perímetro del aeropuerto, lo que supone 25 decibelios menos que un avión normal. Para conseguir esta reducción, el diseño se ha centrado en el motor y el armazón del avión, éste último responsable de la mitad del ruido que producen las aeronaves al aterrizar.

Los innovadores motores del SAX-40 son de núcleo individual, esto es, un sistema de propulsión distribuido diseñado para reducir el consumo de combustible. Se han incorporado inyectores de avión a reacción de tamaño variable que permiten propulsar la nave más lentamente en el despegue y el aterrizaje, siendo completamente eficientes a gran velocidad.

Primer vuelo del Boeing X-48B Por su parte, el constructor norteamericano Boeing ha desarrollado su avión verde, el X-48B (en la foto), que incluso hizo ya su primer vuelo en julio de 2007, primera en el centro de investigación del vuelo de Dryden de la NASA, en la Base de la Fuerza Aérea de Edwards en California. De esta forma, Boeing se suma a la carrera de los aviones silenciosos del futuro que verán la luz en el 2030. Las ventajas son que un avión de similar constitución gasta 30% menos combustible que los actuales al no tener cola y tener menos fricción al viento.

El Boeing X-48B es un vehículo de pruebas no tripulado con forma de ala delta, como algunos aviones militares actuales, de 21 pies de longitud y 500 libras de peso. El aparato que voló en julio durante media hora es un modelo a escala, pero lo suficientemente grande como para comprobar que la aerodinámica funcionará. Están planeados hasta 25 vuelos para recopilar datos en estos regímenes de vuelo de poca velocidad.

"Hemos pasado con éxito otro punto en nuestro trabajo para explorar y validar la eficiencia estructural, aerodinámica y operacional del concepto BWB", dijo Bob Liebeck, encargado del programa de BWB para Boeing Phantom Works, la unidad avanzada de I&D de la compañía. "Hemos comenzado ya a comparar datos de prueba reales de vuelo con los datos generados anteriormente por nuestros modelos de computadora y en el túnel de viento".

Tres motores de turboreactor permiten al vehículo de investigación volar hasta 10.000 pies y 120 nudos en su configuración de baja velocidad. Se necesitarían hacer modificaciones para permitirle volar a velocidades más altas. El avión no tripulado es manejado remotamente desde una estación de control en tierra, en la cual el piloto utiliza los controles e instrumentos convencionales del avión, mientras mira un monitor alimentado por una cámara en el avión. (Fuente: Aviación Digital).

[Diseñan un avión supersónico de pasajeros que llegará a Australia en cuatro horas](#)

Enfoques Feb 08.

Los europeos del futuro podrán llegar a cualquier parte de Australia, Asia o Suramérica en un máximo de cuatro horas y media. Tal es el propósito de la empresa británica Reaction Engines, que pretende construir, con ayuda de financiación pública, un avión supersónico capaz de albergar 300 pasajeros.

La aeronave, denominada A2, está apoyada por la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea (ESA), y empleará un nuevo tipo de motor impulsado por hidrógeno líquido, un combustible que suele usarse en los cohetes.

Al contrario que el 'Concorde', el nuevo avión pretende tener una autonomía de vuelo de hasta 20.000 kilómetros, suficiente para llegar a las antípodas en un solo trayecto.

Para realizar esta clase de vuelos sostenidos a velocidades supersónicas habrá que diseñar motores que puedan obtener oxígeno del aire y no necesiten llevarlo en tanques internos, según la Comisión Europea.

Durante el vuelo supersónico (también podrá volar a velocidades subsónicas), alcanzará velocidades de unos 5.000 kilómetros por hora (o cinco veces la velocidad del sonido), para lo cual sus motores necesitarán expulsar el combustible a más de 40.000 metros por segundo.

De hecho, más que supersónico, el avión será 'hipersónico', que es la denominación técnica que reciben esas velocidades.

El plan de esta institución, que financia la mitad del proyecto del A2, es que los ciudadanos de Europa puedan llegar a cualquier parte del mundo en un tiempo de dos a cuatro horas de aquí a unas dos décadas.

Por su parte, los diseñadores del avión creen que su modelo estará disponible en 25 años si hay suficiente demanda y calculan que, a partir de esa fecha, el 10% del tráfico aéreo podría corresponder a vehículos supersónicos.

Bruselas-Sidney, que es uno de los vuelos directos más largos que se pueden imaginar, tardaría poco más de cuatro horas y media, según los responsables de Reaction Engines.

En cuanto al precio del billete, la compañía de Oxfordshire (Reino Unido) estima que no sería más caro que hacer ahora ese mismo vuelo en clase 'business', lo cual lleva más de 20 horas.

Un inconveniente: el A2 va tan rápido que no puede albergar ventanillas lo bastante seguras, así que los viajeros con claustrofobia tendrán un problema.

Embraer vende seis aviones para nueva subsidiaria de Air Europa

El fabricante brasileño de aviones Embraer informó que firmó un contrato para venderle seis aeronaves Embraer 195 a la española Universal Airlines, una nueva subsidiaria de la operadora Air Europa.

En el contrato, por 237 millones de dólares, la operadora española se reservó una opción de compra para adquirir otras seis aeronaves del mismo modelo.

El valor del negocio puede duplicarse en caso de que Universal Airlines confirme todas sus opciones de compra del Embraer 195, que la empresa española encargó con configuración para transportar a 122 pasajeros.

El negocio fue acordado con la empresa JJH Capital, de propiedad del empresario Juan José Hidalgo, presidente de Air Europa y de Globalia

Una pasajera apuñaló a dos pilotos en pleno vuelo

La agresora, de 33 años, ingresó repentinamente en la cabina, atacó a ambos y amenazó con hacer estallar el avión; fue detenida tras el aterrizaje.

Nueva Zelanda. Una pasajera de un avión que se dirigía a Christchurch (300 km al sur de la capital, Wellington) atacó con un cuchillo hoy a los dos pilotos de la nave y amenazó con hacer estallar el aparato, que luego aterrizó sin problemas, indicó la policía.

El avión, un Jetstream J32 que volaba con siete pasajeros entre las ciudades de Blenheim y Christchurch (sud), había despegado temprano. A las 7.40 el avión lanzó un pedido de auxilio luego que una mujer entrara en la cabina y atacara a los dos pilotos a cuchilladas. Los dos pilotos, que fueron heridos, uno en una mano y el otro en un pie, pudieron maniobrar el avión para aterrizar.

La mujer, de 33 años y oriunda de Somalia, fue detenida apenas bajó de la aeronave. De los otros pasajeros, cuatro neozelandeses, un australiano y un indio, sólo uno resultó herido levemente en una mano.

China construye casi un centenar de nuevos aeropuertos

Según informa Financial Times el Gobierno chino ha planificado invertir 62.500 millones de dólares en construir durante la próxima década aeropuertos en todas las regiones, 45 de los cuales iniciarán operaciones en 2010.

China ha comenzado desde una base relativamente baja, con menos de 150 aeropuertos regionales. Si comparamos con los 3.000 aeropuertos existentes en los Estados Unidos, la actividad aerocomercial en el país asiático es prácticamente inexistente en función del vasto territorio que ocupa desde tiempo inmemorial.

Además del reducido número de aeropuertos, su industria aeronáutica enfrenta servicios muy limitados, saturación en los principales hubs del país, como Shangai, Guangzhou y Beijing, y las dificultades de coordinación entre las rutas de vuelo civiles y militares.

Las grandes fortunas, a la caza del negocio de la aviación corporativa

Graciano Palomo 12 de febrero de 2008

Todo Ventajas.

Ahorro de tiempo, discreción, control del vuelo... Incluso el precio puede dejar de ser un hándicap para utilizar la aviación corporativa.

Las grandes fortunas españolas han puesto su ojo en el emergente negocio de la llamada "aviación corporativa", como refleja el hecho de que Juan Abelló (Ibersuizas/Torreal), la familia Lara (ya en otros negocios del sector aeronáutico) y la familia March anden a la caza y captura de Gestair, la principal compañía de aviación privada, fundada en 1977 y con 96 aeronaves en propiedad y gestión, una de las más grandes del mundo.

Ha sido un negocio poco explotado en España hasta la última década. Y se utiliza tanto para los viajes de negocios de los altos ejecutivos como para viajes particulares de las gentes acaudaladas.

Abelló, March y Lara pretenden hacerse, según medios del sector, con el 40% de Gestair y dominar la misma.

Pero no es sólo esta compañía. En España ahora mismo operan una docena de nuevas empresas que dan servicio a una demanda cada vez más creciente, entre las que figuran NetJets, fundada en 1997, que dispone de 136 pequeñas aeronaves en vuelos restringidos a los distintos países europeos; Jet Ready, que tiene pensado empezar a funcionar en la próxima primavera con 10 pequeñas aeronaves; y Soko Aviation, creada en 2005.

La segunda compañía en importancia en España es Executive Airlines, creada en el año 2000 por Manuel Lao, fundador del imperio Cirsa y que ya dispone de 14 aviones operativos, incluidos jet que pueden cruzar el Atlántico y llegar a cualquier parte del mundo. Executive Airlines es la niña bonita de Lao Hernández.

Las ventajas de la aviación ejecutiva son innegables, fundamentalmente por el ahorro de tiempo (no hay que esperar en el aeropuerto ni soportar colas, no hay controles de seguridad, permite volar a cualquier hora del día o de la noche), se gana en privacidad y discreción, el equipaje está controlado y no hay overbooking.

Incluso está entrando ya en el segmento del low cost, como es el caso de Globalia, que prepara para 2010 el lanzamiento de esta nueva compañía dentro de su holding empresarial.

Multa a TAG

Pero tampoco es oro todo lo que reluce, pese al precio. Así, la compañía suiza TAG Aviation Europe ha sido recientemente multada por la FAA americana (el supervisor federal de los Estados Unidos, máximo organismo de control de la seguridad aérea en este país) con diez millones de dólares, tras un acuerdo alcanzado entre ambas partes, por ejercer el control de "sobrevuelos" y no cumplir con las medidas de seguridad que están establecidas. Se trata de una sanción muy grave porque afecta a la seguridad de sus pasajeros en vuelo.

El Grupo TAG, con base en Ginebra, comprende un sinfín de empresas de los sectores más diversos: inmobiliarias, carreras de coches, relojería... y al mismo tiempo una gran cantidad de empresas filiales para ejercer y explotar la aviación ejecutiva.

Los precios oscilan entre los 6.000 y los 10.000 euros por hora en función de los pasajeros, el nivel tecnológico del avión y el número de tripulantes, amén del servicio a bordo.

Astronáutica, Astronomía y Ciencias.

Branson desvela la maqueta de su nave de turismo espacial

IDOYA NOAIN NUEVA YORK

Nueve españoles están entre las 200 personas que ya han comprado billete

Los viajeros alcanzarán el espacio suborbital y vivirán la ausencia de gravedad

Virgin pone a España entre los candidatos a tener un 'espaciopuerto'

El futuro se hizo presente en el Museo de Historia Natural de Nueva York el miércoles. Richard Branson, el multimillonario empresario británico que fundó el grupo Virgin y su división Virgin Galactic, presentó el diseño de la Space Ship Two, la aeronave que, a partir del 2009 o el 2010, puede convertir el turismo espacial en un fenómeno relativamente masivo y accesible. Junto a él estaban Burt Rutan, creador de la nave, y 100 de los primeros 200 pasajeros que ya han comprado su billete por cerca de 137.000 euros cada uno, entre los que hay nueve españoles. Lo que se vio en Nueva York es una maqueta, pero en los hangares del espaciopuerto de Virgin Galactic en Mojave (California) se ha completado ya el 60% de la construcción de la aeronave real. Esta despegará de la Tierra acoplada a la parte inferior de White Knight Two, una nave nodriza que también se presentó en Manhattan y cuya construcción está aún más avanzada (el 70%). La White Knight Two, dirigida por dos pilotos, viajará a 15 kilómetros de altura. Una vez allí, entrarán en ignición los cohetes motores de la Space Ship Two, que entonces se desacoplará de la nodriza y, tras modificar la posición de las alas, ascenderá a 4.000 kilómetros por hora hasta el espacio suborbital, a unos 110 kilómetros de la Tierra. Dentro viajarán otros dos pilotos y seis pasajeros, que durante casi cinco minutos podrán experimentar la ausencia de gravedad. El viaje completo durará dos horas aproximadamente.

SEGURIDAD

La nueva aeronave es la sucesora de la Space Ship One, un ingenio también creado por Rutan que en el 2004 obtuvo un premio de 10 millones de dólares (cerca de siete millones de euros) como la primera nave financiada con fondos privados que envió a una persona al espacio dos veces en cinco días. Su desarrollo solo se vio frenado el verano pasado, cuando tres trabajadores murieron en las instalaciones de Mojave mientras probaban el sistema de propulsión. Ese sistema utiliza una combinación de óxido nítrico y combustible basado en caucho (una de las tendencias en la búsqueda de combustibles menos dañinos para el medioambiente).

Rutan lo defendió en el 2004 como la alternativa más segura, sin embargo, el miércoles reconocía que el diseño del motor no es aún definitivo. "Estamos experimentando retrasos y no sabemos aún cuánto se prolongarán", dijo. Aunque Rutan explicó que sus aeronaves serán al menos tan seguras como lo eran las primeras aerolíneas en los años 20 y "cientos de veces más seguras" de lo que lo han sido hasta ahora los viajes al espacio financiados con fondos públicos, Virgin Galactic se mueve con pies de plomo.

Aunque el miércoles se anunció que los vuelos de prueba podrían comenzar a finales de este año, el presidente de la compañía, Will Whitehorn, se negó a concretar una fecha para el despegue de los primeros viajes comerciales al espacio. "No estamos en competición con nadie --dijo-- más allá de en competición con la seguridad".

Antártida

Antártida: gestionan financiación venezolana. Base. Venezuela y Uruguay la usarán en beneficio mutuo.

22 Feb. EL PAIS PAG. 11 DANIEL ISGLEAS

Uruguay no tiene una alianza estratégica con Venezuela, dice el gobierno. Pero la relación entre ambos se encuentra en inmejorable momento, como para que Venezuela reconstruya un refugio antártico uruguayo en provecho mutuo.

Uruguay posee dos asentamientos en la zona antártica. Uno es la base General José Artigas, en la isla Rey Jorge, a mitad de camino entre el continente americano y la Antártida. Y el otro está en el casquete polar mismo, a varias horas de trayecto en dirección sur. Para llegar allí se necesita un helicóptero. El refugio es una donación que años atrás hizo el Reino Unido a Uruguay, pero está cerrado por razones económicas. Con el presupuesto anual que Uruguay destina al programa antártico, de unos US\$ 650.000, no hay forma de mantenerlo operativo y con un helicóptero a disposición.

Ahora, con la política de reciprocidad instalada entre Uruguay y Venezuela, el diputado oficialista Víctor Semproni gestiona un

acuerdo para que el país caribeño financie la reconstrucción de ese refugio antártico para que después pueda ser utilizado por los dos países para el desarrollo de sus proyectos científicos conjuntos.

"Tenemos que buscar acuerdo para que esa base se ponga en funcionamiento. Hay un buen clima entre ambos países para compartir el interés en participar en la exploración de recursos científicos comunes", explicó Semproni a El País.

En estos momentos, Uruguay se encuentra asistiendo a Venezuela para cumplir los requisitos a fin de ingresar en el Tratado Antártico. En ese marco, el buque científico Oyarvide de la Armada se encuentra navegando hacia la Antártida con científicos y militares venezolanos a bordo, en una campaña antártica extraordinaria que financia ese país. A mediados de la semana entrante el buque llegará a la base Artigas.

COOPERACIÓN.

Los científicos venezolanos que se encuentran en la expedición desarrollarán proyectos de investigación en los que participará Uruguay. Los científicos compatriotas que forman parte de esta misión participarán de proyectos que refieren al censo de la vida marina antártica y a la batimetría en varios puntos de la Antártida.

Semproni volvió a defender la cooperación de Uruguay con Venezuela, algo que fue cuestionado desde un sector de la oposición.

"Lo que Uruguay está haciendo con Venezuela lo hicieron en su momento otros países con nosotros, es decir facilitando el cumplimiento de los requisitos para formar parte del Tratado Antártico. Es retribución de solidaridad", explicó.

De todos modos, el ingreso de Venezuela al Tratado Antártico no será sencillo dado que se requiere la conformidad de todos los miembros para aceptar a uno nuevo. Y entre los miembros se encuentra Estados Unidos, con quien el gobierno del presidente Hugo Chávez no tiene una buena relación. En los últimos 25 años, solo dos países han conseguido ingresar al selecto mundo del Tratado Antártico: Uruguay y Ucrania.

Estación científica inactiva.

La Estación Científica Antártica Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety (Ecare) está ubicada en la Caleta Choza, al sureste de la boca de la Bahía Esperanza, en el noreste de la Península Antártica. Uruguay no puede mostrar un grado evidente de abandono de ese lugar porque podría ser denunciado por otros miembros del Tratado Antártico. Hace unos años, cuando la fragata Artigas hizo la campaña antártica, como llevó consigo una promoción de estudiantes de la Escuela Naval, se aprovechó para trabajar en una ligera refacción de esa estación científica. Esto, sin embargo, no fue suficiente para dejarla operativa.

Computación

Criptografía cuántica podría provocar un descalabro

Por Mercè Molist (*)

Una jornada sobre seguridad informática en la Universidad Politécnica de Madrid ha puesto nuevamente sobre la mesa los peligros por el mal uso de la tecnología. Desde los riesgos asociados a inventos tan rompedores que pocos imaginan aún su lado oscuro, como la criptografía cuántica, hasta problemáticas cada día más amenazadoras como los programas maliciosos, antaño llamados virus. Dentro de 30 años, muchos de los secretos que guarda el mundo moderno bajo potentes algoritmos criptográficos, como los datos médicos o la información clasificada de los gobiernos, correrán un peligro real de saltar por los aires. La criptografía cuántica se encargará de que su descifrado sea un juego de niños, susceptible de caer en manos de terroristas o criminales. Quien realizó tal profecía no fue un simple agorero sino respetables investigadores como Martin Hellman, co-inventor de la criptografía de clave pública, y el criptólogo argentino Hugo Scolnik, durante sus intervenciones en el Día Internacional de la Seguridad de la Información, dentro de la Cátedra UPM Appplus+. Según Hellman y Scolnik, la criptografía cuántica está aún en un estado embrionario y hasta dentro de 30 años no se verán sus primeras aplicaciones prácticas, que romperán con facilidad los actuales sistemas de cifrado. Mientras tanto, ha empezado una carrera paralela para proteger la información que debería seguir siendo secreta cuando irrumpa la

criptografía cuántica. Hellman aseguró estar "preocupado" por si cae en malas manos. De momento, los investigadores trabajan en una de las pocas soluciones a su alcance: cifrar las cosas por duplicado, combinando criptografía simétrica y asimétrica, de forma que si la cuántica rompe la asimétrica, quede aún en pie la simétrica. El problema, dijo, es que "es muy caro, por lo que sólo puede usarse para información realmente valiosa".

El riesgo de que esta novedosa tecnología se use con fines perversos no es ninguna utopía, ya ha sucedido con los programas informáticos, como demostró Sergio de los Santos, consultor de seguridad de Hispasec Sistemas: "En el código malicioso, hemos pasado del romanticismo al todo por la pasta, gente organizada que presta especial atención a atacar la banca en línea". Como ejemplo de su creciente poder, mostró fotos de una lujosa fiesta en Praga que reunió a algunos de estos nuevos criminales. Según de los Santos, "funcionan como una industria, el código que producen es muy bueno y sofisticado, optimizando los recursos para obtener mayores beneficios". Ni los antivirus ni los cortafuegos protegen ya contra estos criminales que "han tomado la web para distribuir sus códigos y también como parte de su infraestructura", refiriéndose a la Russian Business Network, una empresa de San Petersburgo que vende servicios web para distribución de código maligno y "phishing". Muestra de la sofisticación de esta industria es la familia de troyanos SinoWall, explicó De los Santos: "Una vez te has infectado, el troyano queda latente, vigilando tus hábitos de navegación. Cuando detecta que has visitado algo interesante, por ejemplo un banco, envía esta información cifrada al criminal, que decide si es un objetivo apetecible y si tiene algún código malicioso específico para él. Si se da el caso, lo instala en tu máquina para que robe tus claves". Otra muestra de la complejidad de estos troyanos es su funcionamiento modular, de forma que el mismo pueda servir para diversas funciones, al gusto del criminal: enviar correo basura, bombardear redes o infectar otros ordenadores. Además, detectan el navegador que está usando su víctima y descargan troyanos específicos para aprovechar los agujeros de este programa. Fernando Acero, de Hispalinux, añadió: "Si tu ordenador está infectado con un troyano, hará las operaciones que quiera con tu DNI electrónico". El director de la Agencia Española de Protección de Datos, Artemi Rallo, ofreció otro ejemplo de mal uso de la tecnología: el trabajador que instala en el ordenador de su oficina un programa de intercambio de archivos y lo configura mal, de forma que abre al acceso público la base de datos de la empresa, con información privada de miles de personas. "Ya ha habido una sanción y habrá otras, algunas por datos más sensibles", anunció Rallo. El director de la Agencia de Protección de Datos se quejó de que "no hay información sobre los riesgos que plantean las herramientas tecnológicas, ni tampoco conciencia ciudadana sobre privacidad". Y

preguntó al público: "¿Cuántos ciudadanos pulsaron la cláusula de privacidad de la web que visitan?". Respondiendo a continuación: "Uno de cada 10.000. Nadie quiere perder ni tres segundos en conocer los riesgos a que se expone".

*El Origen de las Cosas

Levi's

Levi Strauss llegó a los EEUU en junio de 1847, y se puso a trabajar para sus hermanos más viejos, vendiendo telas y artículos domésticos en Kentucky. Dos años después partió para la Carrera de la Fiebre del Oro en California. Allí vendió todas sus pertenencias pero no consiguió deshacerse de unos rollos de lona. Quería venderlos como material para carpas o para cubrir las carretas, pero descubrió que las personas necesitaban pantalones resistentes al trabajo duro. En 1850, contrató un sastre y transformó la lona en mamelucos que fueron vendidos rápidamente. Luego abrió una pequeña empresa que fabricaba pantalones en San Francisco.

Entonces Levi cambió la lona por "serge de Nimes" (tela de Nimes), más resistente y durable y la tiñó de azul índigo. Los americanos, que llamaban a la tela "denim", pasaron a llamar al pantalón Levi's blue denim o blue jeans. En la década de 1860, el sastre Jacob Davis colocó remaches para reforzar los bolsillos que se rompían. Llevó esta idea a presentársela a Levi y se asociaron. El número 501 marcaba el lote de tela de los primeros pantalones jeans que el mundo conoció. Por eso el modelo fue conocido como Levi's 501.

*Chistes y otras yerbas

Parece chiste: "En Latinoamérica los idiotas ya son millones"

Entrevista a Carlos Alberto Montaner, autor del Manual del Perfecto Idiota Latinoamericano

El periodista afirma que los nuevos liderazgos han traído una epidemia de idiotez a la región. Asegura que hay tres tipos de gobiernos de izquierda. Uruguay está dentro del grupo "vegetariano".

Antonio Álvarez -¿Cómo ve las relaciones de Uruguay con Argentina y Brasil? En Uruguay se preveían mejores relaciones dada la "simetría política" entre los líderes. Sin embargo, son las más conflictivas de la historia.

-Lo razonable, y en cierta medida lo patriótico, es que lo de "la Suiza de América" deje de ser un eslogan y se convierta en una realidad. Un pequeño país que no pertenece a ningún bloque, defiende sus principios e intereses celosamente, forja un signo monetario sólido blindado contra las barbaridades que cometen sus vecinos. La gran lección que se desprende de esto es que al señor Tabaré Vázquez de nada le ha servido su proximidad ideológica a Lula o a Kirchner para evitar ser vapuleado.

-¿Cree que el MERCOSUR es viable? Llamaría la atención que se desarme justo ahora donde todos los gobiernos son de izquierda.

-MERCOSUR es coto cerrado para beneficio, en primer lugar, de los cazadores brasileños, y, en segundo término, de los argentinos. Dentro de ese esquema, los uruguayos tienen poco que ganar.

-¿Uruguay debe firmar un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos? ¿Por qué?

-Los uruguayos deben hacer lo mismo que los chilenos: firmar tratados comerciales con todo el mundo: con Estados Unidos, la UE, China, Corea, con todo país con el que puedan realizar transacciones lícitas. Es así como se enriquecen los pueblos, y no amurallándose detrás de aranceles o prejuicios ideológicos.

-¿Cree que Uruguay es un país estratégico para Estados Unidos en la región?

-No creo que Uruguay sea un país estratégico para Estados Unidos ni para ninguna otra nación. Lo sería si alcanzara un peso financiero, científico y comercial importante. Debe tomar el ejemplo de Suiza o de Israel.

-¿Uruguay es un gobierno de izquierda a su criterio?

-La izquierda es hoy un galimatías al que se le aplicó una división gastronómica. Hay una izquierda omnívora, que es la de Chile, donde comen desde la derecha democristiana hasta la pacífica izquierda de Lagos.

Hay una izquierda carnívora, que es la del loco Chávez, el moribundo Castro y el desconcertado Evo. Y hay una izquierda vegetariana, dulce y retórica, que permanece en el disparate conceptual, en la que se inscriben Argentina, Brasil y Uruguay.

-¿Qué es ser de izquierda en el mundo de hoy?

-Lo que ya era en los tiempos de Ortega y Gasset, cuando dijo que ser de izquierda o derecha era otra forma de ser tonto. La izquierda es el sector de la sociedad más interesado en la distribución que en la producción. Es un grupo fanáticamente convencido de que el maná cae del cielo. Por eso fracasa. Después de cierto tiempo, perpleja, descubre que ya no queda nada para distribuir y sale a apedrear la embajada norteamericana.

-Partidos de izquierda gobiernan Uruguay, Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Venezuela, Panamá, etcétera? Parafraseando su libro, ¿hay tantos idiotas en Latinoamérica?

-Se multiplican. Se cultivan artificialmente, in vitro, en las universidades, en ciertas cofradías religiosas, en algunos medios de comunicación. Diría que existe un medio ambiente favorable al surgimiento de idiotas.

-¿Qué cambió desde que usted, Vargas Llosa y Apuleyo escribieron el Manual?

-Hay una revitalización masiva de la idiotez. Al extremo, que preparamos otro libro en el que explicamos el regreso del idiota. Es divertido e irreverente, como el Manual.

-A propósito, ¿cree que Eduardo Galeano ganó?

-Galeano no ha ganado ninguna partida. Es un genuino representante de esa vieja fuerza reaccionaria que desde hace siglos se opone a las ideas de la Ilustración: libertad, democracia, respeto por los derechos humanos, mercado. Las ideas de la Ilustración, que fueron, por cierto, las de los próceres de la Independencia, no han conseguido arraigar del todo en América Latina por la tenaz resistencia de los viejos reaccionarios, hoy disfrazados de progresistas.

-¿Cómo ve los conflictos entre los gobiernos de izquierda, Bolivia y Brasil por el tema del gas, Brasil y Venezuela por el liderazgo en la región?

-Es la lucha entre dos abusivos monopolios estatales propensos al cohecho. Como ninguno de los dos se somete a la racionalidad del mercado o a un sistema libre de precios, acaban chocando o haciendo trampas. Tampoco creo que Brasil pretenda discutirle el liderazgo de nada a Venezuela. Brasil es un país ensimismado, dotado de una mínima pulsión para los asuntos internacionales, a los que, además, no dedica los menores recursos. En su costado norte a Brasil le está surgiendo un poder canceroso con un ejército que será cinco veces mayor y más poderoso que el suyo, pero no es capaz de reaccionar. En la frontera boliviana tiene a su principal suministrador de cocaína, algo que se convertirá en una enorme tragedia. Brasil va perdiendo el principio de autoridad dentro de sus fronteras y el instinto de conservación en el plano internacional.

-¿Cómo ve usted a Cuba en este proceso de "izquierdización" en América?

-En Caracas corre el chiste de que muchos venezolanos están emigrando hacia Cuba. ¿Por qué? Porque en Cuba se está acabando lo que en Venezuela no ha hecho más que comenzar.

-¿Por qué cree que fracasaron Ollanta Humala en Perú y López Obrador en México?

-El apoyo de Chávez fue un elemento importante. Al margen de la halitosis, es el beso de la muerte. Pero gentes parecidas a ellos pueden ganar en Ecuador. En Nicaragua, como la mayoría democrática se ha escindido en tres partidos, tal vez esto le franquee la puerta al poder a Daniel Ortega en una primera vuelta.

-Le voy a pedir una opinión de cada uno de estos líderes latinoamericanos:

Hugo Chávez.

-Un papagayo tropical, rematadamente egocéntrico, convencido de que es el hijo secreto entre el Che Guevara y la mamá de Tarzán, bautizado por Bolívar. Un caso psiquiátrico.

-Evo Morales.

-Un hombre condenado a entender y explicar el mundo y sus contradicciones con un vocabulario de 600 palabras, cuya legendaria incapacidad es administrada por su vicepresidente.

-Lula Da Silva

-Líder al que hay que agradecerle que no llevara a la práctica las disparatadas ideas que manifestaba cuando estaba en la oposición. Pasará a la historia no por lo que hizo sino por lo que no hizo.

-Néstor Kirchner

-Un peronista, lo que quiere decir que se trata de la refutación viviente del principio de identidad formulado por los griegos. Un peronista puede ser una cosa y la contraria al mismo tiempo.

-Alan García.

-Tal vez, eso espero al menos, que sea un político que aprendió de sus inmensos errores juveniles.

-Michelle Bachelet.

-Una señora que no tiene la talla o las claras ideas de Ricardo Lagos, pero tampoco quiere parecerse a Salvador Allende, algo que es de agradecer.

-Tabaré Vázquez.

-Un buen oncólogo que, no se sabe muy bien por qué, acabó al frente de una contradictoria franquicia de izquierda. Tampoco entienden qué hace ese señor al frente del negocio.

***Rinconcito de Videos en la Web.**

T-34 Mentor Fuerza Aérea Uruguay

<http://www.youtube.com/watch?v=c-KDIvnY4Yg>

Asociacion Amigos del Museo Aeronáutico

<http://www.youtube.com/watch?v=B0IA8XsteB0>

Junker Ju-52 de CAUSA y Vickers Viscount de PLUNA

<http://www.youtube.com/watch?v=fbEILXIV7wA>

***Direcciones interesantes de la Web.**

<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOURbana/> Rio de Janeiro a través del tiempo

<http://www.taringa.net/posts/videos/1058074/Increible-video!!!-como-un-hombre-se-salva-de-un-accidente.html> salvado de suerte

<http://www.youtube.com/watch?v=aWtdtuspnoM> Decolaje a la rusa

http://legault.club.fr/iss_atlantis_transit.html Image of the solar transit of the International Space Station (ISS) and Space Shuttle. Transit forecast (place, time...) calculated by <http://www.calsky.com>.

*** 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"**