



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

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

**Nº 90 CORRESPONDIENTE AL 1º de JULIO 2008**

**Publicación Quincenal.**

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

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

Edición de 242 Ejemplares

### **FECHAS DE LAS REUNIONES DE CAMARADERÍA DEL AÑO.**

#### **AGENDELAS!!!!!!**

**2º El viernes 15 de Agosto a las 1200, con Asamblea General ordinaria a las 11.30.**

**3º El viernes 28 de Noviembre a las 1200**

#### **ENCUESTA DE OPINION A LOS LECTORES:**

Encuesta de opinión sobre el Diario de Noticias.

Por favor responda este cuestionario a: [alfa@netgate.com.uy](mailto:alfa@netgate.com.uy) o [grp346@adinet.com.uy](mailto:grp346@adinet.com.uy)

1. En general como lo califica:
2. Considera que le aporta algo:
3. Como califica al material:
4. Que parte o información le sacaría.
5. Que parte o información le agregaría:
6. Podría colaborar con información de algún tipo:
7. En que lo mejoraría
8. Como considera su forma:
9. Como considera su extensión, adecuada, muy corto o muy extenso:
10. Como lo recibe en su P.C., ¿lo puede leer bien? ¿Lo puede bajar correctamente?:
11. Algo más que desee destacar:
12. Le gustaría integrar un equipo de redactores:

#### **EDITORIAL.**

Una de las cosas más importantes de la vida es reírse, pero cuando las personas o las instituciones, se ríen de si mismas es mucho más importante, divertido y reconfortante. A partir de esta entrega comenzaremos a editar una serie de artículos que tenía guardados desde hace unos 40 años. Se supone que vienen del exterior, alguno luce una firma y menciona un país, pero, quien sabe si será real, de cualquier manera son graciosos, nos pintamos a nosotros mismos y vemos que los militares somos muy parecidos en todas partes del orbe. Así que ahí va el primero y espero que sea recibido como lo que es, vernos a nosotros mismos, a nuestros defectos y virtudes desde un ángulo humorístico...

#### **ELOGIO ABSURDO DE LAS ARMAS Y DE LAS FUERZAS MILITARES**

*"POR UNA CUESTIÓN DE COPAS EN UN RESTAURANTE, CON UNA QUIJADA DE DIPUTADO, CAIN MATÓ A ABEL "*

Según todos los indicios, el incidente a que se refiere el acápite fue el origen de la guerra. La forma poco hermanable, como Caín le desarregló el cráneo al buenazo de Abel, revela la naturaleza alevosa, pendenciera, insociable y agresiva, que ha distinguido al hombre a través de las edades.

De líos entre hermanos, se pasó a riñas familiares, broncas entre vecinos mal avenidos y de allí a garroteras entre clanes y tribus, con empleo a discreción de palabrotas, golpes y piedras de grueso calibre, aún muy de usanza en universidades, sindicatos y otros altos centros de cultura ciudadana.

Este tipo de primitivo de reyertas, al generalizarse recibieron el nombre de guerras, originadas no pocas veces en cuestiones de faldas, cantadas por los poetas, como en la homérica batalla de 10 años entablada por los griegos para rescatar de Troya a la

secuestrada princesa Helena, solo para acabar comprobando, cuando ya estaban viejos de pelear, que la niña; ya no tan niña; se encontraba muy a gusto en brazos de Paris, su buen mozote secuestrador.

A medida que la guerra evolucionó, lo hicieron también las fuerzas encargadas de practicarla. Se especializaron, surgieron diferencias y apareció la llamada "guerra en tres dimensiones", así esta no fuese totalmente nueva, el hombre de la caverna ya propinaba garrotazos en la tierra, ahorcaba cocodrilos en el agua y se tragaba los huevos de los pájaros en el aire. Fue éste el origen primitivo y simple de las tres fuerzas, ejército, marina y aviación.

Las presentes reflexiones captan los rasgos más salientes de ellas y de las armas que la parte terrestre ha ideado para hacerse más destructiva, más peligrosa, más eficiente, más sofisticada y más enrevesadamente complicada.

#### LA MARINA (LLAMASE TAMBIÉN ARMADA)

La forman un conjunto de seres impecablemente vestidos de luto, serios, tradicionalistas, científicos. Su ciencia estriba en haberse inventado un lenguaje propio, incomprendible para los demás miembros de la fauna militar, pero no así para el enemigo, que también usa el mismo idioma.

La izquierda la llaman estribor (o es babor?), la derecha la llaman babor (o es estribor?), proa lo de adelante y popa lo de atrás, manga no es la del saco, sino la anchura del buque y eslora es lo que cualquier no iniciado en los misterios del mar, llamaría longitud o largo.

Tienen tres grados, Teniente, Capitán y Almirante y luego una complicación indescifrable que abarca ejemplares tan curiosos como el Condestable; que cualquiera lo imaginaría de armadura, yelmo empenachado y lanza en ristre sobre brioso corcel; y el Cabo de Hornos (que todos creíamos que era la punta de abajo de América). En los grados altos, hay un poco de Tenientes de Bragueta y Capitanes de Corbata, diferenciados entre sí por un engendro incomprendible de galones. La cosa termina cuando al Contralmirante lo vuelven Vicealmirante y lo dan de baja (o es al revés?). El resto no lo entienden ni los mismos marinos.

#### LA AVIACIÓN (TAMBIÉN LLAMADA FUERZA AÉREA)

Un concepto nuevo, apareció cuando un grupo de oficiales del ejército, cansados de ejercicios nocturnos, campañas entre el lodo e instrucciones individuales, decidieron "subir de nivel". No ascendían a robar huevos como sus predecesores de las cavernas, sino a arrojarlos en forma de bombas que, cuando estallan, lo hacen invariablemente sobre sus propias tropas, así el enemigo muerto de risa, queda fuera de combate. Por lo demás la cosa es simple, cabe en tres verbos, montar, subir y caer. En los intermedios se practican pérdidas y ochos sobre el horizonte, cabeza abajo o cabeza arriba, lo que le da a los pilotos gran ascendencia entre las damas. Se caracterizan por su aspecto en general civilote, perezozón y poco eléctrico.

#### EL EJÉRCITO

En principio, puede considerarse formado por dos categorías de oficiales, los buenos y los malos. Los buenos se reconocen porque se hacen arrancar las muelas que se atreven a dañarse "con dolor", los otros, carentes por completo de espíritu militar, usan anestésico.

Caben dentro de estas dos grandes ramas las siguientes divisiones:

Infantes: Don de mando escandaloso y violento. Simplicidad, fealdad casi absurda, cerradad cerebral. Se subdividen en:

Troperos: Feos, brutos, sumisos y caminadores. Gritan por principio y hacen fuerza por placer. Son la encarnación de su lema "Paso de Vencedores", entendido esto como el arte de caminar ferozmente.

Técnicos: Acomplejados, flacos, desgarbados y sin voz. Pueden hacer un gráfico de marcha, pero no ejecutar el movimiento, interpretan un mapa, pero se los traga físicamente el terreno.

Caballeros: Nobles, apergaminados, elegantes, epicuristas. Viven en el pasado, toman en el presente y pagan en el porvenir. Su principal objetivo consiste en humanizar el caballo y embrutecer al jinete, hasta convertirlos en un solo conjunto, altamente inoperante.

Artilleros: Intelectuales, misteriosos, corteses e improductivos. Complican las cosas para buscar oficio y cuando quieren descomplicarlas ya no las entienden. Su máximo orgullo es no pegarle al blanco para lo cual han inventado toda clase de fórmulas, escalas, milésimas, aparatos, bárbaras y santa bárbaras.

Ingenieros: Tontos por naturaleza. Casi tan feos como los infantes, pero de fealdad menos agresiva, tan improductivos como los artilleros, pero menos complicados, hasta el punto que ni ellos mismos han podido saber para que diablos sirven. A los más tontos de todos, los pasan a Transmisiones, para depurar su Arma.

Servicios: Rasgos predominantes de civilismo, ancianidad, heterogeneidad. Cuatrietnicos, en el sentido que son productos desafortunados del cruce de las cuatro armas tácticas. Feos, viejos, malgeniados. Por lo general sobrevivientes de extrañas y viejas leyes especiales o contemporáneos de los Generales en retiro. Profundos conocedores de las leyes que amparan las prestaciones sociales, pero en estado paleozoico en lo que se refiere a materias logísticas.

Sanidad: Está formada por un poco de militares que se la dan de médicos y de doctores que se creen militares. Los hay "Capitalistas", no salen de la capital y "Proletarios" o médicos de cuartel.

Para dar cumplimiento a la ley biológica que solo el fuerte sobrevive, dejan morir a todo el mundo. Su ciencia no reside en decir que tiene el paciente, sino que debe hacer para no mejorarse.

Para mejor ejercicio de su función antihumana, cuentan con los odontólogos y en la parte animal con los veterinarios, que los reemplazan durante sus ausencias transitorias o definitivas, con bastante éxito, por otra parte.

Los odontólogos son los equivalentes científicos del verdugo oriental, pero más sutilmente refinados y mejor provistos del material adecuado, invariablemente sacan la muela que no es y en compensación rellenan la enferma con lo que pueden, de modo que al final todo duele por igual.

Los veterinarios, fueron definidos en algún estudio del Estado Mayor, por alguien bondadosamente, así; Tontuelos que se dan de alta en los cuarteles para diversión de los oficiales en sus ratos libres.

Mayor ALVARO VALENCIA TOBAR EJERCITO DE COLOMBIA INFANTERÍA ABRIL 1959.

#### Noticias de Interés.

CIRCULO MILITAR "GENERAL ARTIGAS COMUNICADO Montevideo, 23 de Junio de 2008.-

A partir del día Miércoles 25 de Junio se puede concurrir a nuestra Secretaría (**de Lunes a Viernes de 0900 a 1700 horas**) a firmar recurso ante la Suprema Corte de Justicia referente al nuevo impuesto denominado I.A.S.S y confirmar los datos ya registrados en los recursos anteriores en este Círculo Militar o en el caso de presentarse por primera vez dejar los mismos.- Por resolución de la Comisión Directiva de fecha 23 de Junio de 2008, aquellas personas que tramiten el mencionado recurso no siendo Socios de la Institución, deben abonar el importe correspondiente a su jerarquía de un mes de cuota social, con la finalidad de atender los gastos administrativos extraordinarios (papelería, telefonía, registros informáticos, horas extra del personal, etc). Se aclara que los convenios actuales con otros Centros Sociales de las FF.AA no contemplan el aspecto señalado precedentemente. LA COMISION DIRECTIVA

### **Del Club Fuerza Aerea**

#### **PROMO VACACIONES DE JULIO**

HOSTERIA PLAYA HERMOSA

(Válido para la 2º semana)

Al llegar a sede balnearia, consulte itinerarios y costos de paseos guiados para niños y adultos.

Tenedor libre y cena show (sábado 5 y sábado 12) con un costo adicional de \$ 60 por persona. (Sujeto a cupo mínimo)

Está disponible el uso de Tarjetas de Crédito VISA, MASTER y OCA, consulta plan de 6 a 12 cuotas.

#### **TARIFAS PROMOCION INVIERNO 2008**

TEMPORADA BAJA: 24/3 - 15/12

PENSION COMPLETA

##### SOCIOS Y FAMILIARES

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 380

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 235

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento (abonan consumo)

##### NO SOCIOS

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 700

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 460

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento (abonan consumo)

MEDIA PENSION (ALOJAMIENTO CON DESAYUNO)

##### SOCIOS Y FAMILIARES

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 210

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 105

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento

##### NO SOCIOS

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 360

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 157

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento

### **Internados en el HMC.**

14/03/08 Sdo 1º Aparicio Gadea  
09/05/08 SOM Próspero Dameno Alta  
10/05/08 Sdo 1º Engelbert Lucas Alta  
13/05/08 May. Federico Ortiz Alta  
23/05/08 Sdo 1º Wilfredo Pérez  
26/05/08 Cnel Mario Turcatti  
26/05/08 Sgto. 1º Luis Zinola Alta  
31/05/08 Cbo 1º Delmar Camargo Alta  
02/06/08 Cbo 1º Washington Herrera Alta  
06.06.08 Cbo Miguel Rosa Alta  
09.06.08 Sdo. Luis Tabarez  
09.06.08 Cnel Delco Almada Alta  
10.06.08 Sdo Carolina Conze Alta  
10.06.08 Sdo1º Sergio Hughet Alta  
12.06.08 Sdo 1º Daniel Barrios Alta  
12.06.08 Cbo.1º Ayluz Motta  
15.06.08 Cbo1º Maria Aguiar Alta  
16.06.08 Cbo2º Manuel Agüero  
17.06.08 Cbo1º Wilson dos Santos Alta  
18.06.08 Sdo1º Silvia Duarte Alta  
18.06.08 Sdo1º Miriam Silveira Alta  
20.06.08 SOM Bismark Alvarez  
21.06.08 SOM Rodolfo Silva  
24/06/08 Cbo Carlos Rivero

### **FECHAS PARA RECORDAR.**

#### **Julio.**

6/62 Creación del Servicio de Comunicaciones, después Brigada de Comunicaciones y Electrónica y Servicio de Comunicaciones e Informática.

10/40 Creación de la Base Aeronáutica N°2 en Durazno. En esta fecha arribaron 6 aviones con sus tripulaciones y personal, con su Jefe interino Cap Conrado A Sáez.

10/81 Se reciben en Sevilla España de la Fabrica CASA los aviones C-212 Aviocar, FAU 530 y 531 en versión pasajeros, 532 y 533 en versión carguero y 534 patrulla marítima.

11/17 El Tte. Cesáreo L. Berisso efectúa el raid El Palomar - Montevideo en un biplano H. Farman de 50 HP.

12/15 El piloto Jan Domenjoz lleva a cabo el raid Fray Bentos - Colonia - Buenos Aires en el monoplano Bleriot XI.

15/99 Se recibe en la BAI el EMB 120 Brasilia FAU 550

17/63. Se entrega en la BAI el C-47A-70-DL, N/S 42-100768 FAU 521

17/16 Organizado por el Aero Club Argentino se realiza la carrera Buenos Aires - Mendoza, en la que participan la aviación militar argentina, uruguaya y chilena, triunfando el Tte. Cesáreo Berisso.

18/16 El Alf Esteban Cristi efectúa el raid Palermo - Arazaty - La Paz - Montevideo, en el monoplano Bleriot XI. Fue este el primer oficial del ejército uruguayo que cruzó en vuelo el Río de la Plata, para lo cual se fugó con un monoplano de la Escuela Militar de Aviación, a la que estaba incorporado, al saber que el Cap Boisso Lanza, diplomado en Chile, pensaba efectuar esa misma travesía.

18/16 El Cap. J.M. Boisso Lanza lleva a cabo el raid Villa Lugano - Montevideo, destruyendo al aterrizar el monoplano Castaibert 100 HP.

24/50 Decola de Carrasco el C-47 510, Pilotos May M. Navajas y Tte1° M Fedrigotti, Mecánicos Tte2°S. Giarda, y Sdo. P Sainz Radioperador Sgto1° A Gibiaqui. Arriban a Glendale, Ca. USA el 6 agosto, transportando al segundo grupo de las tripulaciones de los F-51.

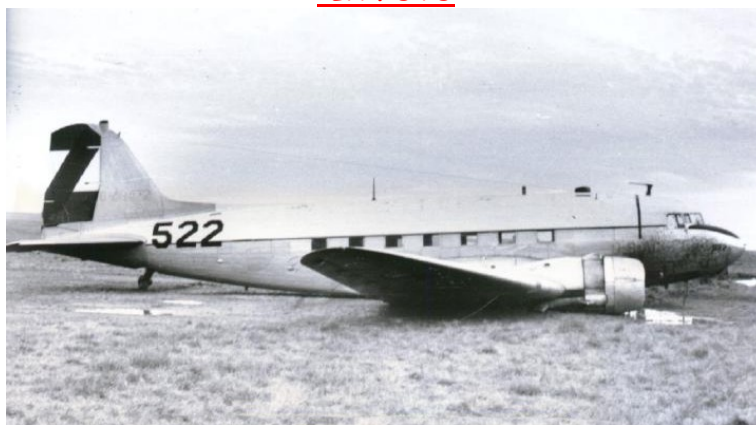
25/55 Creación del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate. Su Jefe fue el Cap José D Cardozo. Posteriormente Grp de Avn N°5 ByR y actualmente Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros)

27/88. Por OCOMFA N° 2839 se da de baja al FAU 514, este fue el último C-47 en servicio en la FAU.

29/67 Ocorre un accidente al aterrizar en Rivera con el C-47 FAU 522.

31/91 Creación de la Escuadrilla de Enlace, dependiente de la BA III.

### \*LA FOTO



**FAU 522. Aeródromo de Rivera 29 julio 1967**

### Noticias Nacionales.

#### PLUNA inaugura rutas regionales con 15 vuelos diarios

Montevideo, 14 de junio de 2008. El próximo lunes 16 de junio, PLUNA dará un paso muy importante en la conformación del centro de distribución regional (hub), ampliando sus rutas y frecuencias. A partir de junio PLUNA se ha propuesto volar seis veces por semana a Rosario, a Córdoba y a Santiago, nueve por día a Buenos Aires, dos por día a San Pablo y antes de fin de mes se agregarán también seis vuelos semanales a Curitiba y Río de Janeiro, además de un vuelo semanal a Bariloche, que ha tenido muy buena aceptación en esta temporada de invierno aunque todavía no se sabe si las condiciones meteorológicas habilitarán las rutas al sur, debido a los persistentes efectos de la erupción del volcán Chaitén. Esta ampliación de rutas y frecuencias es posible gracias a la disponibilidad de cuatro de los nuevos aviones CRJ 900 NextGen de la canadiense Bombardier, que ya se encuentran operativos en Montevideo. El quinto avión se espera para los primeros días de julio, el sexto para diciembre y el séptimo para enero de 2009, cuando PLUNA habrá conformado la flota de aviones más moderna de América del Sur. Los nuevos aviones y la nueva malla de vuelos están pensados para constituir y consolidar a Montevideo como hub regional, ya que las aeronaves cuentan con 90 plazas y tienen un consumo de combustible sensiblemente menor a los anteriores B-737. El lanzamiento del hub regional se realiza en el momento justo cuando hubiera sido imposible seguir operando en las condiciones anteriores, ante la suba del costo de los combustibles, en un momento en que otras aerolíneas están cancelando la compra de aviones o devolviéndolos, especialmente los más grandes, cerrando rutas y despidiendo personal. En efecto, según un informe publicado por la consultora estadounidense Challenger, Gray & Christmas, 22.000 trabajadores del sector aéreo ya han perdido sus puestos de trabajo durante lo que va de 2008 debido a la escalada del precio del petróleo, que se sitúa por encima de los U\$S 130 por barril. Por su parte, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), que realizó su 64° Encuentro anual del 1° al 3 de junio pasados en Estambul, vaticinó que las aerolíneas podrán tener pérdidas de hasta U\$S 6.100 millones este año si el precio del barril de petróleo se mantiene por encima de los U\$S 135, y verán incrementado su gasto en combustible en U\$S 1.600 millones cada vez que el barril aumente un dólar. En ese contexto PLUNA está monitoreando día a día los principales indicadores del mercado: precio de los combustibles, acciones de la competencia, demanda de las ciudades de la región, desempeño de los canales de venta



y otras oportunidades del mercado. Mediante una gestión basada en la orientación a resultados, la seguridad, la integridad, el trabajo de equipo y la calidez en el servicio, PLUNA actualiza su plan de negocios y busca consolidar su nuevo modelo de gestión en un contexto cada vez más complejo y desafiante para todos los involucrados.

#### [El espacio aéreo bajo silenciosa vigilancia. Riqueza. Fuerza Aérea busca apoyo político.](#)

EL PAÍS PÁG. 9 23/06 DANIEL ISGLEAS

Cien kilómetros sobre nuestras cabezas el espacio aéreo sigue llamándose Uruguay. En los ámbitos oficiales, académico y empresarial interesan el mar territorial y la Antártida, pero poco se sabe del aeroespacio, que también es patrimonio nacional. Es el "Uruguay vertical", según lo definen los técnicos de la Fuerza Aérea. El país no es solamente su territorio físico y sus aguas jurisdiccionales, sino que tiene una tercera dimensión que aporta mucha riqueza. Defensa aérea, vigilancia, meteorología y la exploración satelital de las riquezas ganadera, ictícola y en recursos minerales pueden ser protegidos observando desde el espacio. Una zona económica exclusiva que termina en el borde externo de la atmósfera y produjo en 2006, según los estudios militares, 6,3% del Producto Interno Bruto (PIB) del país, algo así como US\$ 1.170 millones medidos en infraestructura aeroportuaria, movimiento de carga aérea y pasajeros en los aeropuertos de Carrasco y Laguna del Sauce, entre otros rubros. INTERCEPTORES. De ahí que su cuidado no sea sólo un cometido militar. "No es el Uruguay de los militares sino de todos los uruguayos", aclaró el coronel Alberto Zanelli, director de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, durante una conferencia en la que puso en antecedentes a miembros de la comisión de Defensa Nacional del Senado y al subsecretario de Defensa Jorge Menéndez sobre las necesidades futuras. La Fuerza Aérea aspira a contar con capacidad de ejercer control soberano sobre esa inmensidad celeste. A fines de 2009 contarán con la capacidad de rastreo con la incorporación de los radares tridimensionales, aunque aún falta tener aviones interceptores con tecnología aplicada a proteger esa soberanía. Los senadores plantearon esa necesidad que la Fuerza Aérea y el gobierno comparten. "Sin los radares, en el espacio aéreo nosotros vemos a quienes se dejan ver. Así de fácil", explicó Zanelli. El sistema de radares que tiene hoy el país sólo permite rastrear a las aeronaves que toman contacto con las torres aeroportuarias, pero quienes apagan los aparatos ingresan, se mueven y salen del espacio aéreo nacional con la libertad más absoluta. Contrabandistas y narcotraficantes se aprovechan de esta situación y la explotan a su favor. Una de las funciones de la Fuerza Aérea es hacer cumplir la ley en el espacio aéreo soberano, explicó Zanelli.

#### [Los Pucará de la FAU reciben repuestos. CONVENIO CON COLOMBIA.](#)

ÚLTIMAS NOTICIAS PÁG. 9 23/06

LA FUERZA AÉREA Uruguaya (FAU) recibirá de su par colombiana, un lote de repuestos para sus aviones de ataque Pucará lo que permitirá mantener en orden de vuelo estas aeronaves. De concretarse la operación la semana que viene partirá un C-I30 Hércules hacia Colombia para recoger los materiales. El comandante en jefe de la FAU, general del aire Enrique Bonelli, dijo a Últimas Noticias que se trata de repuestos "de alto valor" entre los que se cuentan turbinas para los motores. A cambio de los repuestos, que incluyen los fuselajes de tres aparatos, la FAU impartirá cursos de piloto instructor y de Estado Mayor para oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana. "No hay plata ele por medio", enfatizó Bonelli, quién recordó que los repuestos se negocian desde por lo menos 2003 y que por diversas razones, todas ellas atinentes a la parte colombiana, la transacción recién ahora logra concretarse. Relató el comandante de la FAU que el tema ya fue acordado con el ministro de Defensa, José Bayardi, y que si firma en estos días, la semana que viene partirá en un avión hacia Bogotá con la intención de traer los repuestos. La FAU cuenta con cinco aviones de ataque IAI-58 Pucará basados en la base aérea número 2 de Santa Bernardina, Durazno. Estos aviones de fabricación argentina, fueron adquiridos a comienzos de los años 80. Fueron diseñados para el combate a formaciones guerrilleras y el apoyo aéreo a fuerzas de infantería. En cuanto a la posibilidad de adquirir un avión interceptor, señalada por Bonelli en su discurso con motivo del aniversario de la institución, señaló que ha recibido a numerosos interesados en vender aeronaves de combate a la FAU. Señaló que hace pocos días se entrevistó con una delegación israelí que ofreció un paquete de aviones y equipo. No obstante, esa opción escapa a las posibilidades económicas de la Fuerza Aérea.

#### [Mario Amestoy en la Cámara Aeronáutica.](#)

Con la presencia del Ministro de Turismo y Deporte, Héctor Lescano, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Enrique Bonelli, Roberto de Oliveira de Pluna, Benjamín Moreno de Lan y Rodolfo Méndez de Aerolíneas Argentinas, se llevó a cabo la presentación del nuevo Gerente General de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica del Uruguay, el señor Mario Amestoy, de destacada experiencia en el ámbito turístico y empresarial.

### [Noticias Internacionales.](#)

#### [Fuerza Aérea inicia búsqueda de avioneta siniestrada](#)

En la aeronave viajaban diez personas y despegó al mediodía desde Puerto Montt con dirección al sector de La Junta. La Fuerza Aérea de Chile (FACH) comenzó este sábado un operativo para hallar una avioneta que se perdió tras despegar este mediodía de Puerto Montt con diez ocupantes rumbo a la Undécima Región. A pesar de la búsqueda iniciada de inmediato, no se ha podido dar con el aparato, por lo que el a esta hora el rastreo aéreo resulta imposible por la oscuridad que existe en el lugar. A la búsqueda se sumarán pilotos particulares del aeródromo La Paloma, que esta noche se reunieron para coordinarse. El plan de emergencia establece que a primera hora de mañana domingo saldrán helicópteros y aeronaves a recorrer la zona entre Puerto Montt y La Junta, si las condiciones meteorológicas lo permiten. La nave siniestrada es un Cessna 208 Caravan, el cual despegó a 13.17 desde el aeródromo La Paloma de la capital de la Región de Los Lagos y, según los planes de vuelo, debía llegar hace cuatro horas al sector de La Junta, en la Undécima Región. En la avioneta, perteneciente a la empresa Patagonia Airlines, viajaban nueve pasajeros y el piloto, identificado como Nelson Bahamondes.

#### [Un muerto y 9 sobrevivientes en accidente de avioneta en Chile](#)

SANTIAGO, 11 Jun 2008 (AFP) - Un muerto y nueve sobrevivientes dejó el accidente de una avioneta, desaparecida desde el sábado en el sur de Chile, que fue encontrada este miércoles por miembros del Ejército y civiles que se sumaron a la búsqueda, informaron las autoridades. Los sobrevivientes, entre ellos tres heridos graves, fueron trasladados desde la localidad de La Junta, unos 1.200 km al sur de Santiago, al Hospital Base de la ciudad de Puerto Montt por efectivos de la Fuerza Aérea Chilena. A su llegada fueron recibidos por familiares que nunca perdieron las esperanzas de encontrarlos con vida. El ministro del Interior en funciones, Felipe Harboe, además de confirmar el hallazgo de los sobrevivientes, indicó que el único fallecido fue el piloto

Nelson Bahamonde, de 60 años. La intendenta (gobernadora) de la región de Aysén, Silvia Moreno, señaló -tras hablar con algunos sobrevivientes- que Bahamonde murió dos días después del accidente por una hemorragia interna. "Uno de los pasajeros que se contactó con sus familiares le ha contado que fue producto de una hemorragia interna, porque la persona estuvo relativamente bien un día y al otro día se sintió más mal y luego falleció", aseguró a Radio Cooperativa. Moreno señaló que mientras estaban esperando que los rescataran, las nueve personas se cuidaron entre ellas y compartieron las pocas cosas que tenían para sobrevivir. La intendenta destacó la maniobra del piloto fallecido para aterrizar la nave en una zona de bosques. "Le agradecemos al señor Bahamonde que hizo maniobras para evitar un accidente de proporciones y tener el resultado que ahora se tiene se debe en gran parte a las buenas maniobras que él hizo", puntualizó. Agregó que la avioneta no quedó en el suelo, sino en medio de árboles a unos metros del suelo. La avioneta, un Cessna 208 Caravan, fue hallada a unos 15 km de la localidad de La Junta -adonde debía llegar la tarde del sábado-, en la aislada región de Aysén. El monomotor había despegado desde Puerto Montt rumbo al sur y para evitar las cenizas provocadas por la erupción del cercano volcán Chaitén, había tomado una ruta alternativa para llegar a La Junta.

#### [Dos primeros aviones españoles para transporte de tropas llegan a Bogotá](#)

Dos primeros aviones españoles Casa C-295 llegaron hoy a Bogotá, de los cuatro adquiridos por la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) para fortalecer sus operaciones, y fueron entregados por autoridades españolas a los altos mandos militares colombianos. La entrega de los dos aparatos fue hecha por el delegado del Ministerio de Defensa de España, Manuel García Ruiz, y el embajador de ese país en Colombia, Andrés Collado. Por parte colombiana fueron recibidos por el ministro de Defensa, Juan Manuel Santos, y los integrantes de la cúpula militar, encabezados por el comandante de las Fuerzas Militares, general Freddy Padilla de León. Los aviones fueron recibidos en el Centro Aéreo de Transporte Militar (Catam), vecino al aeropuerto bogotano de Eldorado. Según un comunicado de la FAC, los dos aparatos españoles fortalecerán la 'flotilla de aviones de transporte (...) para el cumplimiento de su misión constitucional de vigilar y controlar el espacio aéreo'. El equipo Casa C-295 de la empresa aeronáutica EADS CASA de España es un avión de transporte táctico que fue diseñado para operaciones militares y es un derivado del Casa CN-235, con el que cuenta en la actualidad la Fuerza Aérea. Cada uno de esos aparatos tiene capacidad para transportar el 50 por ciento más de carga que el CN-235, a una velocidad superior en distancias similares. Además, puede transportar 71 soldados y 24 camillas para evacuación de heridos. Este tipo de aeronaves ya están siendo operadas por países como Portugal, España, Polonia, Chile, Brasil y Colombia. Para noviembre está programada la llegada del tercer avión y en el primer trimestre de 2009 la del cuarto, que completará así la adquisición colombiana.

#### [Francia: se estrella Mirage de Fuerza Nuclear, tripulación ilesa](#)

PARIS, 11 Jun 2008 (AFP) - Un avión Mirage de la fuerza de disuasión nuclear francesa, que no transportaba armas, se estrelló el miércoles en Laurenan (oeste de Francia) y sus dos tripulantes se salvaron al eyectarse, informó la Fuerza Aérea. "Este Mirage de la base aérea 116 de Luxeuil (oeste) efectuaba una misión de entrenamiento cuando se estrelló en la comuna de Laurenan, pocos kilómetros al oeste de Rennes", declaró el comandante Frederic Solano, del servicio de informaciones de la Fuerza Aérea francesa. La tripulación, compuesta de un piloto y un navegante "muy experimentados", logró dirigir el aparato hacia "una zona no habitada antes de eyectarse", precisó. El accidente provocó "un conato de incendio, dominado por los bomberos locales, que no causó daños a terceros", añadió el portavoz, recalcando que los aparatos pertenecientes a la disuasión nuclear "jamás transportan armas durante los vuelos de entrenamiento".

#### [AAIB B-777 crash-landing probe continues](#)

The Air Accidents Investigation Branch (AAIB) probe into the B-777 crash-landing at Heathrow Airport on 17 January 2008 has yet to reach a final conclusion about the reason for the reduced fuel flow that resulted in the failure of the engines. To date, the AAIB stated in its most recent bulletin, investigators have found no evidence of an aircraft or engine control system malfunction

#### [Helicóptero cayó en Fuerte Tiuna](#)

CARACAS.- Un helicóptero M17 de fabricación rusa, de la Fuerza Aérea Venezolana, procedente del estado Falcón, se precipitó ayer a tierra en Fuerte Tiuna y dejó dos personas heridas. Según confirmó el ministro de la Defensa, Gustavo Rangel Briceño, en la aeronave se encontraban 10 personas, entre ellas el comandante del Ejército, general Carlos Mata Figueroa, quien salió ileso. Los heridos (el piloto de nombre Reinaldo Granado y un teniente) fueron trasladados al hospital. El comandante de los Bomberos Metropolitanos, Delio Martínez, indicó que durante el incidente se registró una fuga de combustible que ya fue controlada. Extraoficialmente, se indicó que la aeronave habría tenido problemas al aterrizar en horas del mediodía en la base militar. Se señaló que la experiencia del piloto impidió que las consecuencias fueran mayores.

#### [Honeywell vende distribución de productos para aeronáutica a B/E Aerospace](#)

WASHINGTON, 9 Jun 2008 (AFP) - El grupo estadounidense de defensa Honeywell va a vender su actividad de suministros para la aeronáutica al grupo estadounidense B/E Aerospace, por 1.050 millones de dólares, según un comunicado publicado el lunes. La actividad vendida, reagrupada bajo el nombre Consumables solutions, comprende el suministro de pequeños elementos de ensamblado así como un servicio logístico. Esta actividad generó un volumen de negocios de 524 millones de dólares en 2007.

#### [Aviación turca bombardeó objetivos kurdos en el norte de Iraq](#)

Ankará, 8 de junio, RIA Novosti. La Fuerza Aérea de Turquía efectuó bombardeos masivos sobre instalaciones pertenecientes a separatistas kurdos en el norte de Iraq, comunicó hoy el Estado Mayor del Ejército turco. "Las incursiones aéreas comenzaron a las 21.30 GMT del sábado sobre la región Sap y todos los objetivos detectados fueron destruidos", subrayó un comunicado de la entidad castrense difundida a la prensa. En bombardeos similares efectuados el pasado 29 de mayo, la fuerza aérea turca destruyó al menos dieciséis instalaciones del Partido de los Trabajadores del Kurdistán (PKK). En octubre pasado, el Parlamento de Turquía autorizó a sus Fuerzas Armadas emprender operaciones militares en el norte de Iraq, donde operan al menos 3.500 guerrilleros del PKK, según fuentes turcas. El PKK comenzó la lucha armada contra el gobierno turco en 1984 con el objetivo de crear un estado kurdo independiente y desde entonces, a consecuencia de ese conflicto han muerto más de 35.000 personas.

#### [Secretario de Defensa estadounidense renueva liderazgo en Fuerza Aérea](#)

WASHINGTON, 9 jun (Xinhua) -- El secretario de Defensa estadounidense, Robert Gates, anunció el lunes que ha nombrado a Norton Schwartz, actual jefe del Mando de Transporte de la Fuerza Aérea, como jefe del Estado Mayor de esta división. Gates indicó en un comunicado que también ha recomendado que Michael B. Donley, director de Administración y Gestión del Departamento de Defensa, ocupe la Secretaría de la Fuerza Aérea. De ser confirmado por el Senado, Schwartz sería el primer jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea que no habría prestado servicio como piloto de caza o bombardero. El ex jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea, T. Michael Moseley, y el secretario Michael W. Wynne, dimitieron la semana pasada por errores cometidos en el tratamiento de armas nucleares. Al anunciar sus dimisiones, Gates dijo que ambos incidentes - el envío de fusibles de un misil nuclear a Taiwán, China, y el vuelo a lo largo del país de un bombardero de la Fuerza Aérea que iba equipado con armas nucleares por equivocación -han desvelado los problemas sistemáticos en esta división del Ejército norteamericano.

#### [Airbus firma un contrato con Air One por 12 A350 y 12 A330](#)

París, 4 jun (EFECOM).- El fabricante aeronáutico europeo Airbus firmó hoy un contrato con la aerolínea italiana Air One por un pedido en firme de doce aviones A350-800 y de otros doce aparatos del modelo A330-200 que tienen un precio de catálogo de unos 4.675 millones de dólares, anunció el constructor. El contrato incluye además la opción a otros doce aviones A330-200 y ocho A350-800. La compañía italiana, con sede en Roma, "desarrollará con estos aparatos una vasta red de largo recorrido que completará la red interior y europea" de la aerolínea. La adquisición de estos 24 grandes aparatos de Airbus "es un elemento clave en la estrategia de crecimiento de nuestra compañía, que nos permitirá conocer desarrollos mayores en el mercado intercontinental en los próximos años", declaró el presidente de la aerolínea italiana, Carlo Toto. Los aviones A330-200 encargados por Air One tienen capacidad para 253 pasajeros cada uno y un radio de acción de 12.500 kilómetros mientras que los A350-800, que también presentan una configuración con dos clases diferenciadas, admiten hasta 287 viajeros y tiene una autonomía de 15.750 kilómetros. Por su parte, el presidente de Airbus, Tom Enders, dijo, estar contento "de ver que Air One renueva una vez más su confianza en Airbus".

#### [Aerolínea china Spring Airlines saldrá a bolsa en Shanghai en 2009](#)

Shanghai, 4 jun (EFECOM).- La aerolínea shanghonesa Spring Airlines, la primera de bajo coste de China, quiere salir a bolsa en 2009, probablemente en el mercado de valores de la propia Shanghai, anunció su presidente, Wang Zhenghua, según recoge hoy el diario "Shanghai Daily". "Empezaremos a cotizar en octubre del año próximo", declaró Wang, cuando el mercado de la aviación comercial, castigado por el encarecimiento de los combustibles, vuelva a recuperarse, según sus previsiones. La compañía acaba de firmar un acuerdo con el portal Tencent (creador del popular sistema de mensajería chino por internet QQ) por el que espera aprovechar sus sistemas de pago electrónico para la venta de billetes, además de atraer con sus ofertas a jóvenes usuarios de QQ. Spring Airlines transportó a 2,35 millones de pasajeros el año pasado (un 62 por ciento en viajes de negocios), y obtuvo beneficios netos de 70 millones de yuanes (unos 6,5 millones de euros, 10 millones de dólares), un 250 por ciento más que en 2006. Sus ingresos fueron de 1.230 millones de yuanes (114 millones de euros, 177 millones de dólares), un 150 por ciento más que en 2006, y el 69 por ciento de ellos provinieron del comercio electrónico, con billetes que se pueden adquirir sólo por internet o por teléfono móvil. Según los analistas, el nuevo sistema de vacaciones chino, que sustituye el antiguo con sólo tres "semanas doradas" en todo el año y reparte más por el calendario los días festivos, también ayudará a aumentar los ingresos de las aerolíneas chinas de bajo coste a partir de este año.

#### [Airbus selecciona a Diehl -Thales para cederle su fábrica en Laupheim](#)

París, 31 may (EFECOM).- El constructor aeronáutico europeo Airbus anunció hoy que ha seleccionado a Diehl/Thales como candidato preferente para venderle su fábrica en Laupheim (Alemania). Las partes van a iniciar ahora las negociaciones sobre los restantes detalles y van a proceder a las etapas siguientes, conservando la prudencia necesaria antes de la confirmación y obtención de un acuerdo final en el plazo más breve, afirmaron el grupo EADS y su filial Airbus en un comunicado. La fábrica de Laupheim, que produce equipos para las cabinas de todas las familias de aviones de Airbus (A320, A330-340 y el gigante A380), emplea a 1.100 personas. El acuerdo anunciado hoy incluye también lotes industriales para la cabina del futuro A350 atribuidos a la planta de Laupheim, precisa la nota. "Diehl/Thales confirmará así su lugar de sólido proveedor de primer rango, que compartirá con Airbus la carga de trabajo, las inversiones y los riesgos, y ofrecerá a Laupheim la ocasión de desarrollar nuevas oportunidades de negocio", añade. Señala que esta decisión permite a Airbus dotarse de una red de socios y concentrar sus recursos en sus actividades centrales. Airbus no dio ninguna información sobre la oferta del grupo alemán Diehl y el francés Thales para la planta de Laupheim. La venta de esta fábrica estaba prevista por el plan de reestructuración "Power 8" anunciado por Airbus a comienzos del año pasado para hacer frente a la crisis causada por los retrasos en la producción de su avión gigante A380. El plan, que preveía la supresión de 10.000 empleos en Europa de aquí a 2010, también incluía la venta de la planta británica de Filton, así como de otras tres plantas en Alemania y dos en Francia. Pero fracasaron hace semanas las negociaciones de Airbus con los candidatos seleccionados para hacerse respectivamente con las tres plantas alemanas de Ausburgo, Nordenham y Varel, y las dos francesas de Méaulte y Saint-Nazaire. Ante ese fracaso, se decidió crear sendas filiales de EADS para agrupar a las tres plantas alemanas y a las dos francesas, a la espera de poder encontrar inversores en el futuro.

#### [Accidente aéreo en Sudán: 100 muertos](#)

Jartum | Un avión de Sudan Airways estalló en llamas ayer por la noche tras aterrizar en el aeropuerto de Jartum en medio de tormentas eléctricas, se salió de la pista causando la muerte de, al menos, 100 personas dijo la televisión local. La nave provenía de Amman, Jordania. El jefe de la policía sudanesa, Mohammad Najib, dijo que el mal tiempo "hizo que el avión aterrizase abruptamente, se partiese en dos y se incendiase". "Creemos que la mayoría de los pasajeros consiguieron escapar con vida", agregó, sin dar detalles de cómo lograron salir. Se cree que había más de 200 personas a bordo. Sin embargo, Yussef Ibrahim, director del aeropuerto de Jartum, negó que el mal clima haya causado el accidente, sino que se debió a problemas técnicos. Dijo que el avión había "aterrizado a salvo" en Jartum y que el piloto habló con la torre de control y recibió instrucciones para proseguir. "En ese momento, una de las turbinas (de la nave) estalló y el avión se incendió", dijo Ibrahim a la televisión sudanesa. Manifestó que había sobrevivientes, aunque no precisó la cifra. Raquib Abdel-Latif, jefe de la oficina de Sudan Airways en Damasco, dijo que el avión era un Airbus 310 adquirido por la aerolínea sudanesa hace siete meses. La aeronave despegó de

Damasco, Siria, con 203 pasajeros a bordo, mayormente africanos y algunos extranjeros, así como 14 tripulantes. Hizo escala en Amman, donde subieron otros 24 pasajeros. Sudán tiene un pobre historial en seguridad aérea. En mayo, un avión se estrelló en una zona remota del Sur del país, provocando la muerte de 24 personas, incluyendo miembros importantes del gobierno.

#### [Brasil admite la falta de preparación de los controladores aéreos](#)

Las autoridades reconocen que los técnicos no saben inglés y que esto representa un "peligro real". Los controladores de vuelo brasileños son pocos, están mal pagados, tienen sobrecarga de trabajo y, sobre todo, muy pocos saben inglés. Este último punto, el escaso manejo del inglés, representa un "peligro real" de accidente, según aseguran las propias autoridades en un documento que fue revelado por el diario *O Globo*. En dicho documento, enviado por las Fuerzas Aéreas Brasileñas (FAB) a la Organización Internacional de Aviación Civil, se admite que la falta de dominio del inglés de los controladores de vuelo es un factor de peligro real, que puede llevar a crear accidentes calificados de "severidad mayor". Puesto que este nivel de riesgo supera lo admitido por las normas internacionales, las FAB han tenido que preparar un plan con "medidas de mitigación". Entre ellas, que los pocos controladores de vuelo que dominan el inglés se turnen para que siempre haya uno de ellos en la sala de control. Según el documento de las FAB, entre 2003 y 2007 hubo en el país 10 incidentes (casi accidentes) aéreos en los que la falta de conocimiento del inglés tuvo un papel decisivo. De ellos, tres fueron críticos; es decir, casi provocaron un accidente mortal. Sin embargo, las FAB tratan de minimizar el peligro, dado que el tráfico aéreo internacional en Brasil supone sólo el 7% del total. A pesar de todo, las FAB se han visto obligadas a colocar a Brasil en una categoría de riesgo medio, lo que supone la asunción de medidas urgentes. Entre las categorías de peligro de accidente, Brasil figura en la de "riesgo remoto", lo que implica posibilidad de incidentes cada pocos meses, debido a la falta de dominio del inglés de los controladores. Después vienen las categorías de "riesgo improbable" (posibilidad de accidente cada tres años) y de "riesgo extremadamente improbable" (un incidente cada 30 años). Por encima de la categoría en la que figura Brasil están las de "riesgo frecuente", o de un incidente cada dos días, y la de "riesgo ocasional", o de una o varias veces al mes. Tras el gravísimo accidente registrado en septiembre de 2006 entre un Boeing de la compañía Gol y una avioneta Legacy pilotada por estadounidenses que sólo hablaban inglés, con un total de 154 muertos, las FAB han venido impartiendo cursos acelerados de inglés a los controladores, algunos de ellos por Internet. A raíz de este accidente se hizo pública la precariedad en la que trabajaban los controladores de vuelo, que acabaron rebelándose en una protesta que llevó a muchos de ellos a la cárcel. Aquella crisis desembocó en la caída del entonces ministro de Defensa, Waldir Pires, y de los responsables de la cúpula de la Aeronáutica, y la apertura en el Senado de una comisión de investigación.

#### [Fabricantes de aviones de China inician consolidación para construcción de aviones grandes](#)

China dio inicio a la reestructuración de su industria de la aviación al consolidar dos importantes diseñadores y productores de aviones de propiedad estatal. La corporación del grupo industrial de la aviación de China surgirá después de la nueva fusión de la Corporación de la Industria de la Aviación de China I (AVIC I) y de la Corporación de la Industria de la Aviación de China II (AVIC II), dos empresas de propiedad estatal derivadas en 1999 de la ex Industria de la Aviación de China, indicaron a Xinhua hoy lunes fuentes de ambas compañías. AVIC I llevó a China a convertirse el año pasado en el cuarto país del mundo en desarrollar su propio avión caza avanzado, el Jian 10. El grupo de preparación, encabezado por el gerente general de AVIC I, fue aprobado por el gobierno y se espera que la nueva compañía sea inaugurada de manera oficial en julio. Expertos del Centro de Investigación para el Desarrollo del (CID) del Consejo de Estado dijeron que la fusión de las compañías representa el inicio de una nueva ronda de reestructuraciones estratégicas de la industria de la aviación después del establecimiento en mayo en Shanghai de la primera compañía de aviones grandes para pasajeros de China. El modelo actual no favorece la integración de recursos y da paso a proyectos superfluos. China debe concentrar sus recursos en la investigación científica y en la manufactura si desea ponerse al nivel del desarrollo de la aviación en los países occidentales, dijo un experto del CID. La maniobra industrial tiene como fin concentrar los recursos preponderantes de las dos compañías y preparar la industria para la producción de jets de gran tamaño, informó con anterioridad el Shanghai Securities News. Las acciones de la nueva compañía de aviones de pasajeros grandes y de la planta de Airbus en Tianjin, que originalmente eran propiedad de las dos compañías, también serán consolidadas para dar a la nueva empresa una mayor participación en los proyectos corporativos, dijo un funcionario de AVIC II. Con 240.000 empleados y activos agregados por más de 100.000 millones de yuanes, AVIC I es la compañía matriz de 47 empresas industriales y 31 institutos de investigación y desarrollo, suministra el 90 por ciento de los sistemas de armas para aviación del Ejército Popular de Liberación y ha producido más de 15.000 aviones en 20 proyectos, 50.000 motores de avión y más de 10.000 misiles, según se indicó en las estadísticas de la empresa. El primer vuelo del ARJII1, el primer avión regional de 90 plazas de China cuyos derechos de propiedad intelectual pertenecen a AVIC I, en general es considerado como un paso más hacia un avión más grande y está programado para este año. AVIC II, más pequeña, tiene activos totales por 31.500 millones de yuanes y una producción aérea que cubre una amplia gama de vehículos militares y civiles, incluyendo helicópteros, vehículos de entrenamiento, aviones de propósito general, vehículos aéreos no tripulados, motores y equipo aéreo. (Xinhua)

#### [Airbus vende dos aviones A318 Elite a un particular de Oriente Medio](#)

París, 16 jun (EFECOM).- El fabricante aeronáutico europeo Airbus vendió dos aparatos A318 Elite, aviones exclusivos con capacidad para ocho pasajeros, a un cliente de Oriente Medio que permanece en el anonimato, informó hoy el constructor. Los aparatos, equipados con reactores CFM56-5 de CMF International y con una cabina VIP diseñada por Lufthansa, tienen una autonomía de 7.800 kilómetros, un radio de acción suficiente para viajar de Londres a Nueva York sin escalas, precisó Airbus en un comunicado. El A318 tiene capacidad para instalar un despacho en el interior, una habitación y un baño, así como un salón. Los aparatos de la familia ACJ (A318 Elite, ACJ Airbus y A320 Prestige) son los últimos aviones de negocios de gama alta del constructor europeo.

#### [Tras los pasos de un avión perdido hace 43 años](#)

Llevaba a jóvenes de la escuela de Aviación Militar a Estados Unidos. Tres de ellos eran mendocinos. Fue en noviembre de 1965 y ahora lo rastrearán en la selva de Costa Rica. En emergencia, en emergencia, Tegucigalpa, aquí Tango Charly cuatro ocho en emergencia". Tango Charlie era la identificación del avión TC 48 de la Fuerza Aérea que transportaba la mitad de la promoción 31ª de la Escuela de Aviación Militar, en viaje de instrucción final hacia Estados Unidos, en noviembre de 1965. Permanece perdido desde entonces. Han pasado 43 años desde entonces. El mensaje contiene las últimas palabras emitidas por el



comandante de la aeronave, Renato Felippa, antes de perder contacto con las torres de control. A bordo iban 68 pasajeros, la mayoría cadetes en viaje capacitación, tres de ellos mendocinos. Desde entonces se realizaron múltiples misiones de búsqueda, pero nunca se halló a la nave y ni los restos de los viajeros. Aparecieron, sí, algunos restos en el mar. Pero, este año, hace pocas semanas, dos argentinos, oficiales de Fuerza Aérea, participaron de una nueva operación de rastreo en la selva costarricense. Se trata del capitán Cristian Haller (35), y el teniente Arturo Bulacios, miembros del Escuadrón de Apoyo Comando de la VII Brigada Aérea de Moreno, que encabeza un mendocino, el comodoro Roberto Alejandro Vergara. Haller nació 7 años después de la tragedia, que conoció por boca de su madre cuando era un niño. Su descripción del trabajo realizado se resume en el siguiente diálogo.

-¿La misión fue de Fuerza Aérea Argentina?

-Se trató de una tarea combinada, entre Fuerza Aérea y la Universidad de Costa Rica, a través de un organismo que se dedica a la prevención de desastres, y que asumió el control logístico de la expedición. El jefe en el terreno fue el geólogo Wilfredo Rojas (48), que hace años investiga este episodio.

-¿La búsqueda llevó a alguna expectativa cierta de hallazgo?

-Se ha investigado mucho, no tanto en la zona donde fuimos, sino más al sur. Cada vez se exploran más sectores y se descartan otros. En el área donde buscamos, a unos 25 kilómetros al oeste de Puerto Limón, confluyen 4 teorías. Uno de los fundamentos de por qué se busca allí son los avistajes, que llegan a la fila de Matama, un cordón montañoso (2.000 m), a partir de esas elevaciones nadie vio el aparato. Es de suponer que la máquina no pasó esas alturas, porque si no hubiera entrado al valle central, a la capital, San José. También se tomó en cuenta las referencias de un testigo (ya fallecido) que dijo que había visto al avión ingresando al valle del río Banano. Esta zona que estamos explorando, en dos o tres expediciones más quedará revisada en forma completa. Es muy difícil que el TC 48 haya pasado al valle central.

-¿Qué tecnologías se dispusieron en la misión?

-Se logró una simulación con computadoras de una posible navegación del avión, cargando los datos de combustible, peso máximo y trayectoria de vuelo. También se tuvo en cuenta la tormenta que se desarrollaba en el Caribe. Una tercera hipótesis proviene de un cazador furtivo que perdió su senda (su trillo, dicen en Costa Rica) en 1993 y al buscar refugio para pernoctar, durmió debajo del ala de un fuselaje de gran porte, compatible al de un DC 4 como el extraviado. Este testimonio se reveló el año pasado.

-¿Cobra más vigencia la teoría de que el cuatrimotor cayó en tierra y no en el mar?

-Las dos hipótesis están firmes; en el terreno se puede buscar con más posibilidades, en el agua se complica más.

-¿Se llegará a saber qué pasó con este avión?

-Tengo mucha fe en que vamos a llegar a la respuesta, a saber qué pasó. Esta tarea sirvió para integrarnos y es la primera vez que la Fuerza Aérea participa en una exploración.

Haller contó que en setiembre volverá a la misma zona, pero ya a revisar a menor altura, entre 1.200 y 1.450 metros. También se cuenta con el apoyo de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (Conae), que trabaja con las imágenes del satélite japonés Alos, de enorme posibilidades para el rastreo de materiales, pese a lo escarpado del terreno, con una humedad del 100%. Señaló por último que el área de búsqueda es una selva impenetrable, cubierta de nubes todo el año y con muchos animales salvajes, como jaguares, pumas, tapires, y serpientes. La próxima expedición se llevará a cabo el 15 de setiembre. Se explorará un sector de la zona selvática en donde se supone cayó la máquina. Allí expertos de la Universidad de Costa Rica ya realizaron 19 expediciones. Participarán dos oficiales de la Fuerza Aérea Argentina. La búsqueda de los restos del avión DC-4 de la Fuerza Aérea que desapareció en 1965 con 68 militares argentinos se reanuda en Costa Rica en setiembre próximo, confirmó a la agencia Télam el capitán Cristian Haller, quien participó en mayo pasado de una misión con igual objetivo. Expertos de la Universidad de Costa Rica realizaron ya 19 expediciones para tratar de hallar el DC-4 matrícula TC-48 en la selva de su país, la última de las cuales junto a Haller y el teniente Arturo Bulacios, de la Fuerza Aérea Argentina (FAA). La exploración se reanuda en setiembre en un sector próximo del mismo valle selvático que asciende en forma abrupta entre dos cordones montañosos hasta la Fila de Matama, en la Cordillera de Talamanca, donde alcanza los 1.850 metros sobre el nivel del mar. El paréntesis entre las dos operaciones de búsqueda fue forzado por la temporada de lluvias, en una región con precipitaciones pluviales en torno a los 5.000 milímetros al año.

DETALLES. "La expedición de mayo fue la primera en la que trabajamos en forma mancomunada" con expertos en prevención de catástrofes de la universidad costarricense, señaló Haller, quien volverá a la selva en setiembre con otro oficial de la FAA aún no designado. La próxima, será la tercera proyectada con los datos aportados por un cazador que dijo haber visto restos de un avión con las características del TC-48 mientras se hallaba perdido en la selva tropical de Costa Rica, una de las más cerradas del mundo. "El cazador aporta el testimonio desde el punto de vista de su supervivencia. Estuvo perdido en esta zona montañosa y selvática", señalada también por otras tres hipótesis, incluidas la reconstrucción del probable vuelo del avión en emergencia, con fuego en un motor, dijo Haller.

VERSIÓN. Hasta hace pocos años, desde 1965 la Fuerza Aérea sostuvo que el TC-48 en el que viajaban cadetes recién egresados de la Escuela de Aviación de Córdoba —había algunos entrerrianos— y otros militares se precipitó a las aguas del Caribe después del incendio de uno de sus cuatro motores. Pero familiares de las víctimas, entre ellas Cecilia Viverti, hija del piloto del avión, capitán Esteban Viverti, descreyeron de la versión de la caída al mar y reclamaron durante cuatro décadas una búsqueda en tierra como la emprendida por la FAA este año. Además del relato del cazador, otros testimonios e hipótesis dan consistencia a los intentos de rescate en tierra de los restos del DC-4 que realizan desde hace años expertos de la Universidad de Costa Rica encabezados por el geólogo Wilfredo Rojas. Rojas fue también el jefe de la expedición de mayo pasado, en la que participaron además Haller, Bulacios, un policía que brindaba seguridad al grupo, un paramédico, un guía especializado y un especialista en navegación terrestre con GPS. "La integración con ellos fue muy buena, coincidimos en criterios de búsqueda, en las hipótesis y trabajamos muy armoniosamente", subrayó Haller como balance de la tarea realizada en un área de alrededor de dos kilómetros cuadrados.

DATOS. Desde el 11 de mayo, pasaron 12 días en la selva, recorriendo todos los puntos previstos a partir de los datos aportados por el cazador, quien describió el área que transitó hasta el hallazgo de los restos de un avión del que da cuenta. Siempre según

su relato, caminó por una cadena montañosa divisoria de aguas hasta encontrar los restos de una aeronave cuando bajaba para buscar un lugar donde descansar. "Describe un ala apoyada contra una de las paredes de la montaña y en una zona más llana dentro de la pendiente, un fuselaje totalmente cubierto de maleza y musgos, al cual le creció un árbol en el centro", resumió Haller. Los detalles que brindó sobre la aeronave son compatibles con un cuatrimotor como es el caso del TC-48 y, por otra parte, "no hay en la zona otro avión accidentado de esas características que no haya sido encontrado e identificado", puntualizó el oficial. Además, hay otros testimonios de avistajes de un avión en vuelo el día de la desaparición del DC-4 militar, todos al sur de la Cordillera de Talamanca pero ninguno al norte, en dirección al Valle Central que lleva hasta San José de Costa Rica.

**RECONSTRUCCIÓN.** La Fuerza Aérea hizo una reconstrucción del probable vuelo del TC-48 después del incendio de uno de sus motores, tomando en cuenta también factores como el peso en ese momento, la configuración y las condiciones meteorológicas de ese día. "Si el avión no compensaba los fuertes vientos provenientes del Caribe, pudo desplazarse unos 10 grados en su trayectoria", señaló Haller. El hipotético desvío explicaría por qué no pudo aterrizar en Puerto Limón, la intención expresada por el capitán Viverti en sus últimas comunicaciones radiales con la torre de control de Tegucigalpa, en Honduras y con un avión de la aerolínea Lacs. De modo concordante, el piloto esta última aeronave, capitán Alvaro Protti, aseguró que en la última comunicación del TC-48 le indicaron que no encontraban Puerto Limón ni la costa caribeña. Respecto de Puerto Limón, el desvío de 10 grados representa unos 20 kilómetros en línea recta hacia el interior del territorio y coincide con el área actual de búsqueda de los restos del avión. La expedición de mayo abarcó alrededor de dos kilómetros cuadrados, entre los 1.650 y los 1.800 metros de altura hasta la Fila de Matama, aunque quedan para una eventual tercer fase varios puntos con la hipótesis de un intento de escape lateral. Para septiembre, los puntos previstos están entre los 1.450 y 1.200 metros, ya que un sector intermedio entre los 1.450 y los 1.650 metros de altura sobre el nivel del mar fue objeto de una búsqueda de los expertos costarricenses antes de que se sumara la Fuerza Aérea Argentina.

#### Sukhoi SuperJet-100, "esperanza de la industria aeronáutica rusa".

Con una capacidad de producción de 70 aviones al año, la producción en serie y el ensamblaje del SuperJet-100 se efectúan en la filial de Sukhoi situada en la ciudad de Komsomolsk del Amur (Extremo Oriente de Rusia). Algunas de las características del Sukhoi SuperJet-100 son únicas en la aviación civil. Por ejemplo, la vida útil del nuevo avión alcanza 70 mil horas, mientras que en la práctica mundial ese indicador constituye 30 mil horas. Con un precio estimado en 30 millones de dólares, el SuperJet-100 es muy económico por el bajo costo de capacitación de la tripulación, el mantenimiento técnico y el bajo consumo de combustible. Según expertos, el mercado para el SuperJet-100 se estima en 5.500 aviones comerciales, por un monto de 100.000 millones de dólares, de cara a 2023.

#### Israel entrena para atacar Irán, pero capacidades están en duda

TEL AVIV (Reuters) - Israel ha pasado años entrenándose para un posible bombardeo a las instalaciones nucleares de Irán, pero su fuerza aérea podría ser demasiado pequeña para completar el trabajo por su cuenta, dijeron el sábado funcionarios y expertos independientes. Tras citar fuentes anónimas del Pentágono, el New York Times dijo el viernes que más de 100 aviones F-16 y F-15 israelíes participaron este mes en un ejercicio de largo alcance en el Mediterráneo, en lo que pareció ser un ensayo para un ataque real contra Irán. Israel no confirmó que este ejercicio haya tenido lugar. Pero funcionarios dijeron que esta clase de entrenamientos han sido comunes desde al menos el 2005, cuando el jefe de la Fuerza Aérea Dan Halutz se convirtió en comandante del Ejército y recibió el mandato de prepararse para cualquier confrontación con los archienemigos del Estado judío. "Estamos hablando de un 'gran paquete' de maniobras regulares que involucran gran cantidad de aviones, cuyo blanco es claramente Irán, dada la escala y las distancias involucradas," dijo un funcionario. Por ahora, Israel dice que apoya los esfuerzos liderados por Estados Unidos para controlar a Irán a través de sanciones. Sin embargo, Washington ha sugerido la posibilidad de acciones militares si la diplomacia fracasa. Los funcionarios se negaron a ser identificados dada la censura alrededor de las capacidades estratégicas de Israel y consideraron improbable que un sólo golpe contra el programa nuclear iraní provocara su destrucción. Expertos internacionales estiman que esto requeriría unos 1.000 ataques. "Cien aviones son suficientes para un ataque, pero no representan una campaña aérea, y eso es lo que se necesita para terminar definitivamente con las capacidades iraníes," dijo un funcionario. "Israel quiere enfrentarse solo contra Irán sólo como último recurso," agregó. Israel, de quien se sospecha posee el único arsenal atómico de la región, bombardeó un reactor nuclear iraquí en Osiraq en 1981. En septiembre pasado, montó un ataque similar contra una instalación siria que Estados Unidos describió como un reactor secreto construido con ayuda norcoreana, una acusación rechazada por Damasco.

#### Helicóptero de Ejército cae en Amazonia brasileña: un muerto

BRASILIA, 23 Jun 2008 (AFP) - Un helicóptero del Ejército brasileño cayó este lunes por la tarde en un lago de la región amazónica con cinco ocupantes, muriendo uno de ellos, informó la institución a la prensa. El accidente del helicóptero Pantera, del Comando Militar del estado de Amazonia (norte), partió desde el municipio de Tabatinga --frontera con Colombia-- para el de Tefé, cuando fuertes lluvias y vientos le hicieron caer a un lago de la zona rural cercana al aeropuerto de esta última localidad. El piloto murió instantáneamente, mientras que los otros cuatro tripulantes pudieron ser rescatados aunque con heridas por equipos de efectivos militares enviados a la zona. La aeronave, del 4º Batallón de Aviación del Ejército, volvía de una acción de vacunación en comunidades indígenas en el marco de un acuerdo de apoyo a la Fundación Nacional de Salud (Funasa).

#### Ciencia y Tecnología.

##### Quiero ver un ovni...

Por Mariano Ribas

En la Tierra, no todo lo que brilla es oro. Y en el cielo, no todo lo que brilla es un OVNI. O al menos, un OVNI en el sentido más extendido del término: léase, lisa y llanamente, una nave extraterrestre. Más bien, todo lo contrario. Puede resultar paradójico, pero las personas que más tiempo de sus vidas dedican a observar el cielo son las mismas que nunca han visto nada especialmente raro "allí arriba". Los astrónomos, y muy especialmente los amateurs, disfrutan del cielo noche a noche. Lo conocen a fondo, palmo a palmo. Sus telescopios escrutan cada grado cuadrado de la bóveda celeste, tropezando una y otra vez con planetas, asteroides, estrellas dobles y variables, nebulosas, grandes cúmulos estelares y hasta pálidas y esquivas galaxias. Pero nunca un plato volador. Y lo mismo podría decirse de los meteorólogos, el otro "gran bando" científico que constantemente mira para arriba (aunque no

tan lejos, claro). Sin embargo, también es muy cierto que todas las noches, en algún rincón del planeta, mucha gente ve –y reporta– cosas raras en el cielo (optamos por dejar de lado a testigos con alteraciones mentales o perceptivas, incontables fraudes intencionales y los espectaculares anuncios de ciertos “expertos” en la materia, que podrían dar lugar a otro artículo). Objetos muy brillantes que tiemblan y cambian de color. Flashes que se encienden y se apagan lentamente. Destellos veloces que cruzan todo el firmamento en lo que dura un parpadeo. Y hasta verdaderos fogonazos, que dejan estelas chispeantes y multicolores. O enormes discos plateados o rojos que flotan en el aire. De noche y de día. Por eso, antes de echarles la culpa a los extraterrestres, aquí va una “guía práctica” de falsos ovnis. Cosas que pueden sorprendernos en cualquier momento, mientras paseamos al aire libre, en el campo, el mar o la montaña. O cuando ojeamos el horizonte desde un balcón en la ciudad, o nos recostamos en el pasto, o en la arena, para disfrutar de una noche oscura y estrellada. ¿Un ovni sobre la montaña? No: se trata de las exóticas “nubes lenticulares” que se forman a 5 mil metros.

El juego de los luceros Hay un ovni por excelencia: Venus. De hecho, cada vez que el famoso “lucero” aparece en el cielo bien separado del Sol, los reportes de ovnis aumentan dramáticamente. Y se entiende: Venus es el tercer objeto más brillante del cielo, después del Sol y la Luna. Un verdadero farol blanco que llama la atención hasta del más desprevenido de los observadores. Es tan luminoso que en lugares oscuros llega a proyectar sombra. ¿Por qué tanto esplendor? Hay tres buenas razones: es el planeta más cercano a la Tierra, es bastante grande (12.100 km) y, lo más importante, está envuelto por una gruesa atmósfera que refleja al espacio cerca del 70% de la luz que recibe del Sol. Es un excelente espejo astronómico. Pero eso no es todo: cuando Venus aparece a baja altura sobre el horizonte (a menos de 10°), su aspecto cambia dramáticamente porque su luz debe atravesar una mayor parte de atmósfera, haciéndose más sensible a la absorción y a la turbulencia del aire. Resultado: el lucero tiembla, titila y cambia de color, pasando del blanco al amarillo, al naranja, o al rojo en fracción de segundo. Por momentos, hasta parece moverse de un lado a otro. Haga la prueba: hoy o mañana, al anochecer, búsquelo bien bajito en el cielo del Noroeste, hacia las 8 de la noche. Hay otros “luceros” no tan brillantes como Venus, pero que también, y por las mismas razones (parpadeo, cambio de color, movimiento aparente) dan que hablar. El más notable es Júpiter: en estas noches de invierno podemos verlo dominando la parte más alta del cielo. Pero hacia las 3 o 4 de la madrugada, cuando “cae” hacia el horizonte, también parpadea y cambia de color por culpa de la atmósfera terrestre. Otro que a veces se pone el traje de ovni es Marte, cada vez que se acerca a la Tierra. Además de su brillo, su intenso color anaranjado lo hace por demás llamativo. La lista de astros circunstancialmente devenidos ovnis se completa con las estrellas más brillantes del cielo: Sirio, Canopus, Alfa del Centauro y la rojiza Arturo. En general, distintas investigaciones coinciden en que cerca del 30% de los ovnis reportados son confusiones con planetas y estrellas brillantes. No es poco. Pero esta guía recién comienza.

Se cae el cielo Buena parte de las descripciones clásicas de ovnis hablan de “objetos muy veloces que cambian de color y dejan estelas”. Incluso de varios en fila. Aquí, evidentemente, los ovnis ya no pueden ser planetas o estrellas. Entramos en el terreno de las “cosas que caen del espacio”. Veamos primero las de origen natural: todos los días y todas las noches, la Tierra es bombardeada por cientos de toneladas de polvo y fragmentos de roca, hierro y hasta hielo interplanetario. La mayor parte de ese material interplanetario cae sobre los océanos (por una obvia cuestión de probabilidad, dado que cubren el 75% de la superficie terrestre). Pero a veces, esa escoria cósmica cae sobre zonas pobladas. Generalmente, se trata de partículas del tamaño de un grano de arena o menos. Pero como vienen a velocidades de 50, 100 o 200 mil kilómetros por hora, al cruzar nuestra gruesa atmósfera se desintegran y calientan y electrifican el aire. Y por eso dejan una larga traza luminosa. Son las famosas “estrellas fugaces”. Más raras, pero mucho más espectaculares y en clara sintonía con muchas descripciones de ovnis, son las “bolas de fuego”: fragmentos cósmicos de varios milímetros y hasta centímetros, que arden furiosamente en el cielo, se rompen en estallidos multicolores y dejan estelas humeantes que pueden durar minutos. Ese día distintos centros astronómicos reciben montones de llamadas telefónicas y correos electrónicos que hablan de un “relámpago que duró un segundo”, “un rayo de luz azul” y por supuesto, también, un “ovni plateado y muy veloz”. Otras veces, las bolas de fuego son de origen artificial: la Era Espacial, que está a punto de cumplir 50 años, ha dejado un tendal de cientos de toneladas de chatarra dando vueltas alrededor de la Tierra. Satélites abandonados, fragmentos de cohetes, herramientas perdidas por los astronautas, bulones, tuercas y hasta pedazos de pintura. Basura en órbita que, tarde o temprano, cae hacia la atmósfera y se quema. Algunas veces, la chatarra espacial es “de-orbitada” en forma programada, tal como ocurrió con la histórica Estación Espacial Mir en 2001. Pero casi siempre cae sin previo aviso, originando espectaculares e inesperados ovnis.

Los Iridium y la ISS Y hablando de aparatos en órbita: hay cosas que no caen afortunadamente, pero que también pueden tomar por sorpresa a más de un ocasional observador del cielo. La mayoría de cientos de satélites artificiales pueden verse como tímidos puntos de luz, similares a estrellas, que cruzan lentamente el cielo. Es difícil que estos artefactos den lugar a avistamientos y relatos de supuestos ovnis. Sin embargo, algunos viajan en grupos de tres o más, siguiendo la misma trayectoria. Y sin llegar a la espectacularidad, ahí sí nos pueden resultar más llamativos. Los verdaderamente espectaculares son los Iridium, una verdadera flota de 66 grandes satélites (destinados a telefonía móvil internacional) que desde hace casi una década no hacen más que sorprender, y hasta atemorizar, a incontables testigos en el campo, en la ruta, en la montaña, en el mar y hasta en plena ciudad. No sólo de noche, sino también a plena luz del día. Los Iridium siempre cumplen la misma rutina: aparecen en el cielo como simples puntitos de luz en movimiento, como cualquier satélite. Pero de pronto, empiezan a subir de brillo más y más, hasta producir un impresionante flash. Un fogonazo que puede alcanzar la magnitud visual -8 o -9, lo que en buen criollo significa unas 40 veces más brillantes que el mismísimo Venus. Inmediatamente después, empiezan a palidecer, hasta que desaparecen por completo, luego de haber recorrido 30 o 40 grados en el cielo. Todo en cuestión de medio minuto. El fabuloso truco de los flashes de los Iridium tiene una explicación: estos satélites llevan dos paneles solares plateados, del tamaño de una puerta. Y esos paneles actúan como espejos, que reflejan la luz solar. Otra de las extrañas luces que cruzan cotidianamente el cielo es la famosa Estación Espacial Internacional (ISS), un megaemprendimiento de la NASA, la Agencia Espacial Rusa, la Agencia Espacial Europea y otros socios menores. A medida que va tomando forma y tamaño, esta mole se está haciendo cada vez más vistosa. Y actualmente ya supera en brillo a Júpiter. Todo indica que cuando esté terminada, hacia 2010, medirá más de 100 metros de largo. Y será tan o más brillante que Venus. Los Iridium y la ISS son “ovnis predecibles”: si tiene ganas de verlos, sólo hace falta consultar páginas de Internet como [www.heavens-above.com](http://www.heavens-above.com) No hay más que entrar las coordenadas geográficas del observador,

e inmediatamente aparecerán los días, horarios y zonas del cielo donde se los verá pasar. Es divertido y es interesante. Vale la pena realmente.

Luna y nubes lenticulares Crease o no, la Luna ha confundido a más de un observador desprevenido, originando también reportes de supuestos ovnis. Bajo ciertas condiciones de nubosidad, nuestro satélite puede aparecer como una mancha borrosa, con brutales variaciones de brillo y color. Otras veces, cuando está apenas asomando por el horizonte, la refracción atmosférica la hace aparecer de color amarillo, anaranjado y hasta marrón. Y de forma muy distorsionada. Algunos testigos, por ejemplo, han visto un misterioso y tembloroso "triángulo" sobre el horizonte. La explicación no es muy espectacular que digamos: se trata, apenas, de uno de los "cuernos" de una fina Luna menguante (o creciente), apenas asomando. Otras veces, los ovnis son meros trucos meteorológicos. Y visualmente impactantes, por cierto: buena parte de los testimonios, fotografías y hasta filmaciones de supuestos platos voladores corresponden a las exóticas "nubes lenticulares". Se forman a grandes alturas (5 a 10 mil metros), por encima de montañas, y generalmente aparecen aisladas, lo que acentúa su fantástico aspecto. Según la hora del día y la incidencia de luz solar, las nubes lenticulares parecen espectaculares discos blancos, rojos, naranjas y hasta plateados. A decir verdad, y no hay más que mirar las fotos, son los "verdaderos" platos voladores. Finalmente, nos quedan los ovnis menos interesantes: los aviones, helicópteros, globos meteorológicos y hasta potentes reflectores iluminando nubes, también conforman este variadísimo menú de luces y rarezas que cruzan el cielo. Fenómenos que desafían nuestra percepción y cotidianidad. Raros, curiosos, sorprendentes y, muchas veces, de gran belleza. Pero también fenómenos que nos invitan a descubrirlos en su verdadera naturaleza, con ojo crítico, evitando la trampa de las explicaciones fáciles y espectaculares. Al fin de cuentas, y al menos hasta ahora, los ovnis no tienen nada del otro mundo.

### Antártida.

#### Datos Interesantes

-Superficie: 14.107.367 Km<sup>2</sup>.

-Su hielo es el 90% del hielo de la Tierra.

-Hace 150 millones de años estaba unida a India, África Australia y Sudamérica, formando el supercontinente Gondwana, con un clima calido templado y húmedo.

-Los 5 polos Sur: Polo geográfico, extremo del eje imaginario sobre el que gira la tierra; Polo magnético punto donde se concentran las líneas de fuerza del campo magnético terrestre; Polo de frío ubicado en la base rusa Vostok donde en 1983 se registraron 89.3° bajo cero; Polo geomagnético es teórico y se usa para mediciones del campo magnético; Polo de inaccesibilidad es el punto de mas difícil acceso por su distancia de las costas (S. 82°06' E. 054°58') y altura (3720 mts).

-Mayor altura, Monte Vinson 5140mts.

-Volcán activo Erebus (4023mts) en la isla Ross

### Computación.

#### Crecen los ciberataques por motivos políticos

Por Mercè Molist (\*)

Virus contra disidentes, "kits" para tumbar servidores de gobiernos, medios de comunicación silenciados. En el primer aniversario del bombardeo contra Estonia, expertos de las compañías Trend Micro y Arbor Networks han alertado del auge de los ataques por motivos políticos en Internet. La CNN, Radio Liberty o los grupos pro-Tibet son los últimos afectados. Sucedió hace un año, cuando el gobierno de Estonia retiró la estatua del Soldado Soviético Desconocido y las protestas rusas saturaron las redes estonianas. La llaman la primera guerra de Internet y, también, el resurgimiento del "hacktivismo", una práctica nacida en los 90 que significa "usar la tecnología para conseguir un objetivo político". El consultor independiente Dancho Danchev prefiere hablar de "guerrilla de la información del pueblo, cuyos ordenadores se convierten en estaciones de bombardeo en nombre de 'introduzca su causa'". Pone como ejemplo los ataques turcos a miles de sitios suecos por una caricatura de Mahoma, o las contiendas entre Israel y Palestina, donde se reparten "kits" para asaltar sitios de ambos bandos. Pero la guerra de Estonia marcó una importante diferencia: de los ataques de internautas concienciados que ejercían su derecho a la ciberpataleta se pasó a grupos organizados, casi militares, con oscuros intereses y procedencias, cuyas "botnets" (redes de ordenadores infectados bajo su control) bombardearon sin piedad al adversario. Lo cuenta el experto en seguridad Gadi Evron en uno de los pocos análisis públicos sobre los incidentes, publicado recientemente. Según Evron, fue "una operación a gran escala muy bien planeada en línea. Días antes, los foros rusos bullían con los preparativos, publicaban listas de objetivos e instrucciones tan simples que cualquier internauta sabría seguirlos". Los ataques empezaron el 26 de abril contra oficinas gubernamentales. Al día siguiente se habían extendido a otros sitios, incluidos bancos, agencias de noticias y escuelas. "Aunque nuestros sistemas no pudieron demostrar la fuente de los ataques, es indiscutible que los foros y blogs rusos fueron los responsables", asegura. Los intentos de defensa de Estonia contra el enemigo exterior fueron desactivados con una ingeniosa táctica, explica el experto: "Infectaron ordenadores de ciudadanos de Estonia, con los que crearon "botnets" que lanzaron contra nuestras redes". Así, eran las propias máquinas del país quienes lo atacaban. Esto demuestra, según Evron, que después de los primeros ataques de los internautas rusos, "jugadores más experimentados entraron en la contienda". El gobierno ruso no sancionó públicamente la protesta hasta tres semanas después. Y Evron se pregunta: "¿Un ataque por Internet debería garantizar una reacción de la OTAN? ¿Qué derecho tiene un país a la autodefensa en caso de ciberguerra?". Otros casos ocurridos en los últimos meses piden también respuestas. A principios de 2008, Arbor Networks denunciaba el uso de "botnets" en un bombardeo de varios días contra webs del candidato a primer ministro de Ucrania, Victor Yanukovich, y otro contra sitios del partido "La Otra Rusia", durante las elecciones rusas. En marzo, el portal oficial del Gobierno Tibetano en el exilio caía bajo un ataque parecido. La empresa F-Secure avisaba: "Alguien está mandando correos con virus para infectar los ordenadores de grupos pro-Tibet y espíarles". La Red de Apoyo a Tibet



denunciaba: "Quien sea que lo esté perpetrando, lo hace a tiempo completo". El 20 de abril, la web de la cadena CNN desaparecía durante tres horas por un ataque organizado desde blogs chinos, que criticaban el tratamiento dado a los sucesos en Tibet. Sitios como anti-cnn.com y hackcnn.com distribuían programas que realizaban automáticamente el bombardeo. Mientras, en los Balcanes, grupos pro-Kosovo asaltaban masivamente sitios web para poner en ellos propaganda. Grupos pro-Serbia hacían lo mismo contra sitios albanos, publicitando listas de webs vulnerables de aquel país, como el Banco de Tirana o el Partido Socialdemócrata, y "kits" para asaltarlos. A finales de abril, el sitio de Radio Liberty en Bielorrusia caía bajo un ataque que se expandía en pocas horas a otras sedes de esta radio en Europa del Este y Asia. El motivo: la retransmisión de una manifestación de la oposición bielorrusa. Ha habido más casos pero, afirma el SANS Institute, "no se han dado aún a conocer para no entorpecer las investigaciones". La mayoría de incidentes proceden de ordenadores rusos y chinos pero, dada la naturaleza de Internet, es muy difícil determinar su auténtico origen. Aún así, en los últimos meses los gobiernos de Bélgica, Alemania, Gran Bretaña, India y EEUU han denunciado públicamente a China por ataques a sus redes. El gobierno chino lo niega, aduciendo que no puede controlar a los atacantes. Manel Medina, director del equipo de seguridad esCERT, apostilla: "Los ataques políticos los hacen políticos, sea en activo, desde la oposición o la clandestinidad. Y los políticos con más recursos económicos son siempre los que están en activo, es decir, los gobiernos". Según Medina, "la Comisión Europea está alineando todas sus fuerzas de respuesta a incidentes de este tipo y la protección de las infraestructuras críticas es uno de los temas estrella". España y otros seis países de la OTAN están creando en Estonia un Centro de Excelencia en Ciberdefensa. Y el gobierno de EEUU acaba de presentar su Iniciativa para la Seguridad Cibernética Nacional, con un presupuesto de 11.000 millones de euros.

\* Se llama "cracktivismo" Las dos formas de acción política más común en Internet son los bombardeos y el asalto de webs. En el activismo clásico, estas webs se atacaban de forma selectiva hasta que llegó la moda del "mass web defacement": entrar directamente en los servidores que las alojan y asaltar decenas o cientos de una tacada, para dejar en todas el mismo mensaje de protesta. Buscando la misma rapidez y eficacia, los bombardeos desde "botnets" han sustituido a las manifestaciones virtuales de los 90: "Con programas muy sencillos, utilizables desde cualquier ordenador personal, el hacktivista realizaba continuas peticiones a una misma página web. Era similar a congregarse en la puerta de un banco a 200.000 personas", explica el hacktivista Pablo Garaizar. Aunque aquellas manifestaciones puedan verse como bombardeos, Garaizar aclara: "No eran más que sentadas virtuales hechas con medios tecnológicos sencillos, al alcance de cualquiera que deseara sumarse. Sus razones y modos están muy lejos de las "botnets" de las cibermafias, cuyo abuso destruye la libertad de la red y propicia la adopción de medidas cada vez más restrictivas". Manel Medina puntualiza: "Se puede cortar una carretera con un camión o con personas sentadas en el asfalto, pero el resultado es el mismo: que usuarios legítimos de la infraestructura no la podrán usar, con lo que estamos dañando a los ciudadanos y no al portal, que incluso puede salir beneficiado, desarrollando en el futuro mejores mecanismos de seguridad". Medina propone distinguir dos corrientes de activismo cibernético: "Los pacifistas, con acciones controladas "manualmente", y los guerrilleros, con acciones realizadas por comandos autónomos ("bots") potencialmente incontrolables. Estos podrían llamarse "cracktivistas" y usarían "armas de destrucción masiva". Garaizar añade a esta distinción: "Los hacktivistas no pretenden vencer, sino convencer, se centran en la batalla ideológica, su objetivo no es tumbar un servidor sino llegar a las mentes de quienes asisten a sus acciones. El cracktivista utiliza a las personas y sus ordenadores como meros fines para incrementar su poder e imponer sus criterios".

### **\*AVISOS CLASIFICADOS.**

-Cnel Washington Suárez y Sra.: Busca persona para acompañarlos en la casa. Por condiciones económicas, horarios etc. Tratar Telf. 6984062

\*\* SE VENDE AUTO MAZDA 323D AÑO 94, 58.000 K DE AJUSTE. TRATAR TTE. CNEL VILCHE 0362 2843, 099 362956, 0362 7378-

\*\* TRASPASO: Refugio de embarcación en Punta Colorada de 8x5 mts. a 30 metros del agua, con corriente eléctrica trifásica, malacate para 5000 kgs, heladera, y agua de OSE, más Chalana Pescadora Marca Cassarino con motor Johnson 9HP y todos los accesorios. Cnel E Aguirre 099.619694.

### **\*El Origen de las Cosas.**

#### Relojes Swatch

Los ingenieros Elmar Mock e Jacques Muller se reunieron con Ernst Thomke, director-gerente de la compañía de relojes ETA, en Suiza, para presentarle el primer prototipo de un reloj de plástico. Era el 1º de julio de 1980. En aquella época la industria de relojes suiza atravesaba una seria crisis por causa de los fabricantes asiáticos, que ofrecían relojes a precios bajos. El 1º de marzo de 1983, el reloj Swatch (abreviatura de Swiss watch) fue lanzado. Era un reloj de alta precisión y calidad, a prueba de agua y golpes, por un precio bastante accesible.

#### Curiosidades.

##### TÍO SAM

¿De dónde proviene el TÍO SAM, símbolo estadounidense, reconocido por el Congreso de los EEUU en 1961? En 1812, durante la 2ª guerra entre los EEUU y Gran Bretaña, Samuel Wilson, un inspector que aprovisionaba de carne al ejército, imprimió en los barriles de salazón las iniciales U.S. (United States) En broma, los soldados lo interpretaron como Uncle Sam.

### **\*Chistes y otras yerbas.**

#### Test para saber quien es su mejor amigo:

Coloque y tranque su mujer y su perro en el valijero de su auto por una hora. Espere una hora exacta. Cuando abra la valija verifique quien está feliz de verlo nuevamente. Ese es su mejor amigo.....

#### PODER DE SINTESIS

LA MAESTRA LE DICE A SUS ALUMNOS QUE TIENEN 2 HORAS PARA HACER UN ESCRITO, Y EL PRIMERO QUE LO TERMINE SE PUEDE IR A SU CASA.

EL ESCRITO DEBERÁ CONTENER 4 TEMAS:

1. SEXO. 2. MONARQUÍA 3. RELIGIÓN. 4. MISTERIO.

PEPITO FUE EL PRIMERO EN ENTREGARLO (1 MINUTO). SU ESCRITO DECÍA:

¡SE CULIARON A LA REINA!- ¡DIOS MÍO! -¿QUIÉN FUE?

#### La monja ordinaria

En el convento había como interna una monjita muy ordinaria, terrible de ordinaria.....

Siempre que estaba conversando con sus compañeras de cualquier cosa decía malas palabras o groserías.

Las demás estaban cansadas de ella y, en una conversación que tuvieron sin ella, llegaron a la conclusión de que, cuando ella empezara con sus garabatos, todas se pararían de la mesa y la dejarían sola.

En una ocasión estaban conversando sobre la guerra y sus consecuencias y una dijo: 'Si yo pudiera, mandaría un camión lleno de alimentos para toda la pobre gente'. Otra dijo: 'Si yo pudiera, mandaría un camión lleno de medicinas para los enfermos y heridos.' Y dice la monjita ordinaria: 'Si yo pudiera mandaría un camión lleno de putas para los soldados.' Al unísono se paran las otras monjas tal como acordaron y se dirigieron a la puerta y la monjita ordinaria les grita: '¡Espérense,...todavía ni contrato el camión!

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

Pucará en la EMA

<http://www.youtube.com/watch?v=hmZr6V33pck>

Bell 212 y UH-1H en la EMA

<http://youtube.com/watch?v=K9si9KUrPdo>

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

<http://fir.creatuforo.com/viewtopic.php?t=756> Foro Uruguay vuela

<http://www.dinacia.gub.uy/content.asp?Topic=5> DINACIA

#### \* 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"