



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 94 CORRESPONDIENTE AL 1º de SETIEMBRE 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

Edición de 242 Ejemplares

ACTUALIDAD

Juegos Olímpicos: Pekín y no Beijing

Juan Puig, Letras libres

La capital de Inglaterra es Londres, no London. La de Rusia es Moscú, no Moskvá. La de Baviera es Múnich, no München. Y la antigua capital de Carlomagno era -y existe- Aquisgrán, no Aachen ni Aix-la-Chapelle. La capital de China, en español, es Pekín, aunque en chino mandarín -transliterado allá al alfabeto latino- sea Beijing ("capital del norte", que se pronuncia aproximadamente "peiying"). Cuando el nombre de una ciudad (y de cualquier cosa) tiene un modo de decirse en español, digámoslo en español. En la transliteración de Beijing, la be no es la nuestra, ni la jota, ni desde luego las vocales: esa palabra no está en nuestra lengua. El nombre de Pekín, en cambio, ha existido en español por siglos. Las Academias de la Lengua Española y la Real Academia Española publicaron en 1999 una Ortografía de la lengua española donde todas esas instituciones estuvieron de acuerdo, entre ellas la Academia Mexicana. Este manual ofrece dos listas ejemplares de toponímicos en español, y allí figura precisamente Pekín. Las agencias noticiosas internacionales, cuando la matanza de la Plaza Tiananmén (4-VII-1989), pusieron de moda llamar Beijing a Pekín, y muchos creyeron que el Estado chino había cambiado oficialmente el nombre de su capital -como sí hizo en 1928, cuando la bautizó Peiping (??, "paz del norte"; en otros tiempos se llamó también Tatú, Chongtú, Kanbalik, Suntién...). ¿Qué tal que pidiéramos a los hermanos chinos que en sus textos escribieran la palabra "México", no con el ideograma -y metáfora- tradicional que para ella acuñaron hace buen tiempo? ("Mò", "pincel"), sino tal como nosotros la usamos, con letras romanas y acento? ¿Y que los nombres coreanos hubieran de escribirse al modo coreano? ¿Y los árabes a lo árabe? Con esa extraviada conducta dejaríamos de entender los mapas...

Si en nuestra lengua la be suena a be y la jota a jota, y las vocales a lo que sabemos, la capital de China, con todo respeto, en español es Pekín. Por lo que nuestras letras dan y por lo que entrañan los siglos.

INFORMACION DE INTERES.

*ATENCIÓN: La C.D. del Grp 346, reitera y recuerda a los socios que acorde a sus Estatutos el plazo para presentar listas para las próximas elecciones a realizarse vence el 28 de Noviembre, caducará el 1º de Octubre.

***Del Club Fuerza Aérea.**

ESTIMADO SOCIO: Informamos a usted que a partir del día lunes 01 de setiembre comienza a brindar un nuevo servicio la Dra. Ximena Gestido (Medicina General). Atenderá los días lunes y viernes de

17.00 a 19.00 horas en la nueva Policlínica ubicada en el Subsuelo de la Sede Central. Las consultas son sin costo para Socios titulares, conyuges e hijos menores de 18 años. Saluda a usted atentamente
COMISION DIRECTIVA

CLASES DE GIMNASIA GRUPOS MIXTOS

NUEVOS HORARIOS

Lunes a sábados de 09.00 a 11.00 de la mañana.. Sábados de 16.00 a 18.00 horas

Lunes, martes, jueves y viernes de 19.00 a 22.00 horas Miércoles de 20.00 a 22.00 horas

COSTOS: Socios y Conyuges - GRATIS. No Socios \$ 50 por día y por persona ó \$ 400 por mes.

De acuerdo a los cupos de interesados se implementarán clases de Salsa, costo a coordinar con la Profesora. Cabe aclarar que la Institución no actuará como intermediario en la recaudación o pago, el trato es directo con el Profesor Miguel Librán, así como consultas por otros horarios.

SALUDA ATENTAMENTE COMISION DIRECTIVA

***Internados en el HMC.**

09/07/08 May. (R) Juan Buzó

03/08/08 Cap. (R) Jaime Cazarré

11/08/08 Cnel. Ernesto Fernández

18/08/08 May (Av) Alvaro Pereira Alta

09/08/08 Cbo. 1ª Noemia Montelongo ALTA

12/08/08 Sdo. 1ª Julio Noble

18/08/08 Sdo 1ª Fabián Anesetti Alta

8/08/08 Sdo 1ª Wilfredo Pérez Alta

05/08/08 SOM. (R) Elizalde, Walter Alta

06/08/08 Sdo. 1ª (R) Roberto Méndez

10/08/08 Cbo. 1ª (R) Machado, Hugo

12/08/08 Sdo. 1ª (R) Luis Píriz

11/08/08 Sdo. 1ª Luis Alberto Tabarez ALTA

13/08/08 Cbo 1ª (R) Miguel Angel Arocena

13/08/08 Sgto 1º (R) Ramón Borges Alta

18/08/08 Sgto 1º (R) Elbio Alonzo Alta

20/08/08 Cnel (R) Luis Charquero ALTA

22/08/08 Tte 1º Eduardo Correa ALTA

22/08/08 Tte 2º (Esp) Sarita Etcheverry Alta

19/08/08 Sdo 1ª Maria Julia Rodriguez ALTA

22/08/08 Sdo 1ª Mario Rodriguez ALTA

24/08/08 Sgto Enrique Larrama

19/08/08 Sdo 1ª (R) Carlos Bentancur Alta

23/08/08 Sdo 1º (R) Rocgmpach, Calixto

24/08/08 Sgto Enrique Larrama

23/08/08 Sgto 1ª (R) Mario de los Santos

27/08/08 May. (R) Wilson Feijó

26/08/08 Sdo. 1ª Andrea Saavedra

27/08/08 Sgto. 1º (R) José Varela

27/08/08 Cbo (R) Wilson Dos Santos

FECHAS PARA RECORDAR.

Setiembre.

2/48 Decolan con el Presidente de la Republica y comitiva los C-47 507 Tte Cnel R Irrazabal, Cap A Lamela, Sgto 1º A Pérez, Sgto 1º W Contreres Srta. M Vanni y 508 May A García, Tte 2º J Cardozo, Tte 1º S Giarda Sgto 1º A Gibiaqui y Srta. I Sierra. Regresando el 9 setiembre a Carrasco

2/61. Se recibe el FAU 514, C-47D1-DL N/S 43-16138 (Fabricado como DC-3A-467 N° 20604)

4/70 Se recibe el C-47 FAU 508, el 2º con esta matricula, C-47A- 90-DL, N° serie 43-16075, N° Fabrica 20541

10/1960 Decola para México por la ruta del pacifico el C-47 FAU 510 con una delegación de Cadetes de la EMA; Banderas y Escolta. Tripulacion: May M Buadas, Cap E Franco, Cap L Revello, Sgto 1º G Rodríguez y Sgto 1º A Moreno. Regresaron el día 22.

12/78 Se recibe desde EMBRAER el C-95 Bandeirante matriculado como FAU 585 en versión fotográfico en sustitución del C-95 accidentado en Salto.

13/90 Se accidenta en Carrasco al aterrizar en un vuelo de entrenamiento el FH-227 FAU 570.

17/64. Se cambia la denominación del Grupo de Aviación N° 3, de Bombardero a Transporte.

17/60. Creación de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento
18/64 Se autoriza la realización de los vuelos TAMU a Santiago de Chile y Lima.
21/56 Se funda el Club de la Fuerza Aérea
27/75 Llegan desde EMBRAER, Sao Paulo, Brasil los C-95 FAU 580 y 581
29/ . Día de la Aviación de Transporte Aéreo Argentina
25/47. Se realiza un vuelo en el C47 079 (esos son los 3 números finales de la matrícula americana ya que aun no tenía matrícula uruguaya el que después sería el 508): Piloto Tte. Cnel R Irazabal, CP Cap. Alberto L García, Sgto. 1º Miguel M Pérez, Sdo. Azor Gutiérrez y Sdo Agustín Mucheta. Instrucción. 1,0 hrs. Este el primer vuelo registrado en el Libro de Vuelo del Grupo 3 realizado por una tripulación de la entonces Aeronáutica Militar en un C-47.

***LA FOTO**



Reconoce a estos aviadores? Donde habran dejado el C-47? Son Ruben Fernandez, Eduardo Lepere y Antonio Ruik. Estancia en San Jose, Julio 1974

NOTICIAS.

Noticias Nacionales.

Gobierno unificará el mando de las Fuerzas Armadas

Estudian si se elimina la Aviación Naval La política de defensa que impulsa el gobierno apunta a un comando conjunto de las Fuerzas Armadas, sostuvo el ministro de Defensa Nacional José Bayardi quien, además, reveló que el futuro de la Aviación Naval se encuentra a estudio. Durante una visita a Maldonado, Bayardi recordó que una de las principales características del proyecto de ley de Defensa apunta, entre otros objetivos, a maximizar los recursos disponibles por las Fuerzas Armadas evitando la superposición de servicios y tareas. En forma específica Bayardi reconoció que el futuro de la Aviación Naval genera en el ámbito de la Defensa una discusión. "Habrá un Estado Mayor que deberá unificar la logística, la educación y todo lo que se pueda para evitar superponer gastos. Es un proceso de discusión que vamos a tener que dar porque esta discusión sobre la existencia de la Aviación Naval separada de la Fuerza Aérea atraviesa a las Fuerzas y que deberemos resolver. Sin embargo, todavía no hay una resolución al respecto", reconoció. El gobierno debe definir "si se mantiene la Aviación Naval en el marco de la Armada o si hay que eliminarla, dejando a todas las unidades en el ámbito de la Fuerza Aérea. Pero es claro que debe existir un mando operacional unificado. De esto no hay ninguna duda", añadió.

VISION CORPORATIVA. El jerarca recordó que el futuro de la Aviación Naval llegó inclusive a los medios de comunicación donde se han recogido opiniones a favor del estatus actual y en contra. "De todos modos hay que definir este tema desde el punto de vista institucional aunque por el momento no hay un plazo para hacerlo. Sí tenemos la voluntad de ir de forma rápida al establecimiento de un comando conjunto de las Fuerzas Armadas. El Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea actúan por cada lado y separadamente. Lo que sí existe es una firme decisión política de avanzar hacia lo conjunto. Esto está claro. El plazo habrá que ver, porque hay que formar hasta los propios oficiales para que tengan la capacidad de operar de forma conjunta. Hay que unificar todo en un Estado Mayor. No nos olvidemos que cuando las fuerzas actúan de forma separada siempre hay una actitud corporativa, como en todas las actividades de la vida, que pasa por defender el terreno propio", agregó.

En tanto, el ministro Bayardi sostuvo que las fragatas "Uruguay" y "Campbell", compradas a Portugal, se encuentran todavía en un astillero sudafricano para la reparación de las consecuencias de la colisión que sufrieron cuando navegaban en el océano Atlántico. "Entraron a dique en Sudáfrica para no arriesgar a hacer el cruce del Atlántico sin que se hubieran reparado los daños. Hay una fragata que ya está lista.", explicó Bayardi.

Asistencia a Interior contra el narcotráfico. En la lucha contra el narcotráfico, las Fuerzas Armadas tienen una actividad subsidiaria que se circunscribe a la colaboración con el ministerio del Interior, organismo del Estado a cargo de este tipo de actividades. "Los organismos (militares) de análisis y de inteligencia hacen un seguimiento de toda la información y de las eventuales cuestiones que puedan suceder en nuestro territorio", sostuvo el ministro Bayardi. Respecto a la eventual amenaza del narcotráfico contra la seguridad nacional, Bayardi sostuvo que se han tomado en cuenta todas las hipótesis de conflicto. "Dentro de las hipótesis, siempre está planteado que haya asociaciones ilícitas que puedan elegir tener al Uruguay como un teatro de operaciones", explicó.

COMANDANTE ENRIQUE BONELLI ADELANTÓ QUE TENDRÁ \$ 30 MILLONES ADICIONALES DE PRESUPUESTO. EL OBSERVADOR PÁG. 7

Aumentarán las horas de vuelo de los pilotos y mejorará la dieta alimenticia del personal. Tras años de reclamar más recursos, la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) tendrá más dinero para el combustible de sus aviones y los uniformados más comida para alimentarse. El Ministerio de Economía abrió la billetera y liberó algo más de \$ 30 millones (US\$ 1,6 millones) para incrementar el presupuesto que gasta la fuerza del aire en combustible y comida. El comandante de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli, adelantó a El Observador que recibirán \$ 22.000.000 más para cargar los aviones con combustible y \$ 9,5 millones más para alimentar a su personal, que hoy asciende a 3.051 efectivos entre subalternos y oficiales. Bonelli aseguró que con el refuerzo de presupuesto aumentarán en 2.500 las horas de vuelo que realizan los pilotos uruguayos en sus aviones. Actualmente el presupuesto alcanza para volar 10.000 horas al año, por lo que ahora se llegará a las 12.500 horas de entrenamiento, explicó el comandante. "Ese es nuestro objetivo", apuntó. Desde hace años las fuerzas armadas reclaman a los gobiernos de turno mayor presupuesto para operar y para los sueldos de los efectivos. Legisladores de todos los partidos han reconocido que a veces los militares no tienen dinero para mover sus barcos, aviones, tanques o helicópteros. Mucho menos para una correcta alimentación.

Con el incremento del presupuesto en comida, los efectivos de la Fuerza Aérea ahora sí podrán alimentarse correctamente, dijeron a El Observador otras fuentes de la aviación militar. Hoy la comida es racionalizada y no se llega a cubrir la dieta establecida para todos los efectivos, ni en cantidad ni en calidad, explicaron los informantes. De los 3.051 efectivos de la fuerza, unos 500 reciben alimentación completa. Todos los días tienen desayuno, almuerzo, merienda y cena. Se trata de los estudiantes de la Escuela de Formación y el personal de guardia. El resto recibe dos comidas diarias: desayuno y almuerzo o almuerzo y cena, depende el turno de trabajo.

Tres ejercicios. Un avión de guerra en pleno vuelo llena el tanque de combustible, otro persigue a una aeronave que no se identifica mientras huye hacia otro país limítrofe, y un tercero realiza maniobras de evasión y ataque como si estuviera en pleno enfrentamiento bélico. Estos tres ejercicios realizarán los pilotos uruguayos de la Fuerza Aérea en las próximas semanas en coordinación con sus pares de la región. El primero se realizará sobre la Base Aérea número 2 "Teniente Mario Parallada", de Santa Bernardina, Durazno. Un avión "tanquero" argentino suministrará combustible a los caza uruguayos en

pleno vuelo. Un ejercicio de "suma importancia" para los pilotos, expresó a El Observador el comandante de la Fuerza Aérea. El otro ejercicio será en el Norte de Brasil, dentro de dos semanas. Allí los aviones biturbopropulsión de ataque IA-58 Pucará y los jet de caza y ataque A-37 Dragon Fly, realizarán "un simulacro de guerra", anunció Bonelli. Por último, en el litoral, aviones de Uruguay y Argentina realizarán un ejercicio conjunto de persecución. Se trata de coordinar el seguimiento de una aeronave que no se identifica (habitualmente contrabandistas) cuando huye de un país a otro. El ejercicio consiste en que un caza uruguayo persiga un avión hasta el límite con Argentina, desde donde lo sigue otra caza de la fuerza aérea de ese país.

Tabaré Vázquez tuvo un susto en el aire

El avión que lo transportó hacia Paraguay tuvo que regresar a tierra por desperfectos técnicos, aunque luego la misma aeronave pudo volar con éxito. El desperfecto de la aeronave, un Embraer 120 de dos motores perteneciente a la Fuerza Aérea, fue solucionado en el aeropuerto de Carrasco "de inmediato" a tal punto que Vázquez y su comitiva "volvieron a despegar con éxito" en el mismo avión poco después rumbo a Asunción, informó el controlador aéreo Fernando Reyes. El avión "tuvo una falla en el transpondedor de abordaje", el sistema de radar de la máquina, y debió regresar a la base aérea de Carrasco después de haber recorrido pocas millas, explicó Reyes. "El percance fue solucionado de inmediato y volvieron a despegar con éxito", indicó el controlador quien precisó que no fue necesario que los pasajeros descendieran del avión. Vázquez viajó con una comitiva numerosa, que integran entre otros los ministros de Relaciones Exteriores, Gonzalo Fernández, de Trabajo, Eduardo Bonomi, y de Economía, Danilo Astori. Fuente: Télam

La Fuerza Aérea Uruguaya no pasa por el mejor momento de su historia, con aviones que no pueden volar, críticas por la última dictadura, un presupuesto flaco y con sus integrantes yendo hacia rubros más redituables.

CRISTINA CASAUBOU Que Pasa El País

La Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) no logra despegar después de la debacle socioeconómica de 2002. Ese cimbronazo la dejó prácticamente inoperativa. "No había fondos para comprar repuestos, quedamos con cesación de pagos y los proveedores nos mandaron a una lista negra. Eso nos paralizó", recuerda hoy el comandante en jefe de la FAU, Enrique Bonelli. Al reducido presupuesto de cuatro millones de dólares al año -que debería situarse entre los 16 y los 20 millones de dólares anuales para la flota actual- se suman otros problemas, que tornan su futuro incierto. "No tenemos seguridad a largo plazo", dijo Bonelli al proyectarse en el tiempo. De hecho, la fuerza asiste a una especie de vaciamiento de personal, una consecuencia directa del menguado presupuesto. La fuga más preocupante para los jefes de la rama militar se da entre los pilotos. Formar un piloto le cuesta al Estado unos 250.000 dólares. Y eso es solo el nivel más básico. Porque para capacitar un piloto para que conduzca una aeronave C 130 -las que se usan para viajar a la Antártida-la cifra aumenta considerablemente, según Bonelli. Además, cada piloto debe cumplir con un entrenamiento constante para mantenerse habilitados, en un proceso de capacitación que no se detiene nunca e incluye instrucción en el exterior. El sueldo que percibe un capitán que pilotea un avión de la FAU es de 20.000 pesos, mientras que las compañías comerciales ofrecen 3.000 dólares durante los primeros meses y seis poco tiempo después de ese período inicial. Esas compañías brindan también vivienda, seguros de salud y vehículo. La oferta civil es cada vez más difícil de resistir para los integrantes de las FAU: este año pidieron la baja 38 pilotos. Todo ellos se incorporaron a compañías comerciales y 14 de ellos se fueron a una única empresa Copa, de origen panameño. "Es imposible competir", sostuvo el comandante de la FAU.

De acuerdo al jefe de la Brigada I de Carrasco, Pablo Tarabal, tanto los pilotos como los aerotécnicos de la FAU son muy codiciados por compañías internacionales, dado que su desempeño laboral es de alto nivel. Además, contratar a un militar tiene un valor agregado: la disciplina es inherente a la formación profesional. También la Organización de Naciones Unidas (ONU) tienta, con buenos sueldos y estímulos profesionales, a los uruguayos con licencia de vuelo.

DISPARIDADES. En cuanto a los aerotécnicos -o sea aquellos que forman parte del personal capacitado para el funcionamiento y mantenimiento de las naves- también se produce un fenómeno similar, con la particularidad que para ellos el campo es aún más amplio. No solo tienen la posibilidad de encontrar trabajo en el extranjero. También dentro del país pueden elegir. La industria automotriz, por ejemplo,

es una gran captadora de aerotécnicos militares. El año pasado se fueron 63 y éste ya van 39 que renuncian. El jefe del Servicio de Mantenimiento de la FAU, Raúl Vendrell, explicó que en la Fuerza Aérea es obligatoria la lectura del manual de todo lo que se reparará. "Por lo menos una vez al mes tienen que estudiarlo". La obligación hace que los técnicos estén capacitados para solucionar problemas en varios rubros de la aviación. El Estado invierte aproximadamente 70.000 dólares en la formación de cada uno de estos técnicos. La cifra es alta para el medio, pero baja en comparación con la que se requiere en otros países. "Fabricamos técnicos que son muy buenos, a un precio que muchos consideran barato", dijo Vendrell. Para ilustrar la disparidad entre lo que se percibe en la Fuerza Aérea y lo que puede obtener un aerotécnico en el campo civil, el Vendrell explicó que un profesional con grado de cabo gana unos 7.000 pesos y un sargento gana aproximadamente 12.000. "De acá se van por 2.000 dólares". En Alemania, por ejemplo, estos técnicos pueden llegar a ganar hasta 8.000 dólares mensuales por sus tareas. Para recomponer la ausencia del piloto o mecánico que abandona la FAU deben transcurrir entre cuatro y cinco años. Ese es el tiempo que lleva a un recién egresado adquirir la experiencia necesaria para estar en condiciones de llenar ese vacío.

La FAU emplea actualmente a 530 oficiales y 2.464 subalternos. Más allá de eso, tiene 2.744 vacantes asignadas por el gobierno para personal subordinado, al que la movilidad tampoco es ajena. "Un soldado gana menos que un policía", sostuvo Bonelli. El sueldo nominal es de 5.000 pesos, una cifra que condena a muchos soldados a vivir en asentamientos, por debajo de la línea de pobreza y deseando enrolarse en una Misión de Paz de Naciones Unidas.

Aunque el ingreso a la FAU -igual que a la Armada o al Ejército- significa una fuente de empleo seguro, sin grandes requerimientos de conocimiento previo, en los últimos tiempos se ha dado una "fuga dentro del Estado". El fenómeno se presenta entre aquellos que apuntan a mejorar su calidad de vida ingresando a otros organismos estatales: aquellos que ofrecen mayores salarios y no exigen la misma disciplina que los militares. Eso ocurrió recientemente ante un llamado de Antel, dijo Bonelli. "Capacitar a nuestro personal le cuesta dinero al Estado. Se han ido, por ejemplo, analistas en sistemas a los que enviamos a hacer cursos en institutos privados. Estamos rezagados ya no en cuanto al exterior, cosa que ni pretendemos, sino en cuanto al Estado nacional", remató Bonelli.

RECLUTAS. Todo el personal de la Fuerza Aérea dice sentirse orgulloso de pertenecer a la aviación militar. También están orgullosos de una profesión que, aseguran, es totalmente vocacional. "Desde chica quise volar. Primero pensé en ser azafata. Después conocí esta escuela y la posibilidad de ser piloto", cuenta Stefani Techera, quien cursa segundo año de la Escuela Militar de Aeronáutica (EMA). Sin embargo, a la hora de ir de compras o pasear, los aviadores dicen que prefieren dejar el uniforme y "andar de civil". Es que ser militar implica cargar con una mochila pesada: un estigma que ellos consideran injusto. "El tema de los derechos humanos está en la agenda de los medios de comunicación todos los días. Tenemos prensa en contra, que habla de hechos que sucedieron hace 35 años", dice Bonelli, quien, vale recordar, fue piloto de uno de los "Vuelos de la Muerte" desde Argentina a Uruguay durante la dictadura. Ese es otro de los problemas que se refleja al constatarse la merma en el número de interesados en ingresar las escuelas militares. A pesar de que aún no ha terminado, este año fue "el peor" para la EMA, según el jefe de Estudios de la institución, Alejandro Arocena. Su opinión se basa en que este año aumentaron las deserciones. Treinta y cinco jóvenes empezaron los cursos, pero 15 de ellos abandonaron el instituto durante el primer semestre. Esta problemática está instalada desde hace varios años y ha obligado a la Fuerza Aérea a instrumentar campañas de reclutamiento a través de los medios de comunicación. En 2007 y 2006 ingresaron 22 jóvenes y los dos años anteriores comenzaron la carrera 18. El promedio de egreso, luego de cuatro años de estudios, es de 14 pilotos. Un fenómeno similar ocurre en la Escuela Técnica de Aeronáutica (ETA), que cuenta con el reconocimiento de la Organización Internacional de Aviación Civil y se encarga de formar a los mecánicos de aviones y motores, técnicos en electrónica, abastecimiento y en apoyo al vuelo (los que se desempeñan en el centro de operaciones de aeropuertos). Estas especialidades son opcionales, pero la ETA tiene en cuenta las vacantes de la FAU, así como el perfil de los alumnos a la hora de definir en qué área se especializará cada estudiante. Además, la institución capacita en doctrina militar a quienes ingresan como subordinados. Desde 2002, los ingresos a ETA vienen en franca caída. Al comienzo de este año lectivo, en las aulas de primer año había 37 estudiantes. De esos, quedan solo 26 y en total en

la institución hay 71 estudiantes. En esa escuela este año culminarán la carrera, que dura tres años, apenas 18 alumnos. El 60% de los alumnos de las dos escuelas aeronáuticas proviene del interior. El hecho de tener familiares en la FAU, a juicio de Arocena, no incide a la hora elegir la profesión. En la EMA, del total de 71 alumnos actuales, solo cuatro son hijos de aviadores. Tampoco pesa haber hecho el Liceo Militar: del grupo de 71 estudiantes, solo dos egresaron de esa institución. Un graduado de la EMA percibe un salario de 8.000 pesos líquidos, mientras que un técnico que termina la carrera en la Escuela Técnica de Aeronáutica, quien se integra a la Fuerza Aérea como soldado de primera y por lo tanto es personal subalterno, gana 6.000 pesos líquidos. "Lo más difícil es pasar el primer año, acostumbrarse al régimen militar", dice la alumna Stéfani Techera sobre estudiar en la Escuela Militar de Aeronáutica. La desertión, generalmente, aparece durante el primer año y ronda el 7%. La fuga muchas veces se da por la incapacidad para adaptarse a la disciplina militar, cada vez más lejos de la realidad de los jóvenes de hoy. No obstante, hubo esfuerzos por flexibilizarla y acompañarse a los tiempos actuales. Por ejemplo, los estudiantes tienen derecho a tener celular y conectarse a internet para estar comunicados con sus familiares y amigos. Hace algunos años, eso "era impensable", explicó el director de la Escuela Técnica de Aeronáutica, Ruben Fros. Pero las cosas tampoco son sencillas para los responsables de impartir disciplina. Según Hugo Mandl, subdirector de la ETA, "tratar con los jóvenes de hoy no es fácil, porque poseen algunos códigos de conducta incompatibles con la vida militar". Por su lado, Marcelo Fabrés, estudiante de tercer año de la EMA, afirma que la instrucción recibida tiene su lado positivo: "Me permite conservar valores desaparecidos entre los jóvenes, como ceder el asiento en el ómnibus a una persona mayor". Al mismo tiempo, reconoce que extraña a su familia, que tiene que soportar bromas pesadas de los amigos y que tuvo que cortarse el pelo. Los egresados de la ETA son distribuidos en diferentes unidades de la Fuerza Aérea, mientras que los que finalizan los estudios en la EMA viajan a Durazno, donde permanecen en régimen de internado un año más, en la Escuela de Vuelo Avanzado (EVA). Ahí se perfeccionan en vuelo y después van a los escuadrones operativos. Los que lograron buenas calificaciones pueden elegir a cuál de ellos integrarse: Caza, Ataque o Escuadrilla de Enlace. Antes, las preferencias se inclinaban hacia los que poseen naves de combate, pero ahora las posibilidades que ofrecen las compañías comerciales los lleva a optar por las de transporte.

RAZÓN DE SER. "Controlar, defender y brindar seguridad en el espacio aéreo nacional" es la misión primordial de la FAU. Sin embargo, que la fuerza responda ante un ataque aéreo es impensable. La flota de 85 aeronaves con la que cuenta es obsoleta. Solo el 45% de ella se encuentra operativa, para el resto faltan repuestos para mantenerla en condiciones de volar. Además, las aeronaves tienen entre 15 y 30 años. La vida útil de un avión gira en torno a los 40. Bonelli afirma que todas las naves que salen a volar se encuentran en perfectas condiciones y que "nadie arriesga nada". Pero cada vez cuesta más obtener repuestos, ya que por su antigüedad se van dejando de fabricar. Entonces hay que encargarlos a Estados Unidos -el principal proveedor-, cifrar las esperanzas en que otros clientes también demanden la misma pieza y luego esperar a que la empresa la fabrique. Nunca se sabe el tiempo que puede pasar entre una solicitud y la llegada del repuesto, pero nunca es menor a unos cuantos meses. Ante esa realidad, la FAU realiza varias proyecciones para estimar qué requerirá cada aeronave a futuro, para poder encargarse con anticipación. De todos modos, no hay planificación que pueda contemplar todos los imprevistos. Vendrell explicó a Qué Pasa que se efectúa un mantenimiento "preventivo y predictivo", y que las aeronaves son sometidas a inspecciones de acuerdo a la cantidad de horas de vuelo que acumulen. Los repuestos en aeronáutica tienen un vencimiento establecido por el fabricante. Una vez cumplido ese tiempo, hay que sustituirlo, independientemente de las condiciones en que se encuentre. Según Vendrell la lucha por el mantenimiento se libra día a día. Eso responde a una cuestión económica: una pieza puede llegar a costar hasta medio millón de dólares. Pero, según agrega Vendrell, lo peor ya pasó: durante la crisis de 2002, el servicio, que contaba con 90.000 repuestos vio sus estanterías desiertas, ocupadas apenas por 11.000 piezas. Solo en ocasiones especiales, cuando los técnicos de la FAU ya han agotado todas las posibles soluciones, se contrata una reparación en el exterior. "Somos medio artesanos. Hacemos de todo un poco", aseguró Vendrell. El Servicio de Mantenimiento es el único en la FAU que posee certificación según las normas de calidad ISO 9001-2000 del Laboratorio Tecnológico del Uruguay (Latu). En materia de equipamiento, la FAU tiene poco

para destacar. En el Servicio de Mantenimiento existe un fotospectrómetro, único en la región. El aparato permite analizar fluidos, como por ejemplo el aceite de un avión, y detectar partículas de componentes que están fallando antes de que ocasione un daño mayor a la nave. También hay tres simuladores de vuelo, que mantienen a los pilotos entrenados a muy bajo costo. En la Brigada I también poseen visores nocturnos. La última y más polémica adquisición tecnológica de la FAU son los radares tridimensionales, cuyo contrato se firmó en diciembre del año pasado con la empresa española Indra, por 25 millones de dólares, y que estarán operativos el año que viene. Estos sensores permitirán detectar aviones que violen el espacio aéreo para realizar ilícitos, maniobras no autorizadas o evasión de pagos de tasas. Y nada más. Es que la FAU no tiene aviones de caza o interceptores para disuadir al piloto o, en el peor de los casos, derribar el avión infractor. Entonces, por ahora, de poco servirán. Un avión de última generación que pueda responder ante otro que no quiere ser identificado (como en los casos de narcotráfico o contrabando) cuesta 50 millones de dólares. Pero la FAU no pretende tanto. De hecho, la fuerza se conforma con "plataformas", o sea aviones usados a los que se les pueda incorporar tecnología de vuelo y combate. Si bien Bonelli considera que los interceptores son una necesidad urgente, no hay posibilidades a corto plazo de adquirirlos. Otra carencia que se suma es la ausencia de legislación en la materia. Además de radares e interceptores, la FAU necesita un marco legal que establezca cómo proceder ante una nave no identificada. Un primer paso es persuadir al piloto para que aterrice. Luego, hay que saber en qué casos hay que derribar un avión que no acata órdenes. Actualmente, la flota de combate de la FAU está compuesta principalmente por aviones Dragonfly de origen estadounidense y usados en la guerra de Vietnam; los argentinos Pucará (empleados en la guerra de las Malvinas) y los Pilatus, de procedencia suiza. A eso hay que sumarle aviones y helicópteros de procedencia y calidad diversas.

La FAU está al mando de la Dirección Nacional de Aviación e Infraestructura (Dinacia). Esto es así desde la última dictadura militar. En esa dependencia la gestión militar es muy cuestionada desde la Asociación de Funcionarios de Aviación Civil, que reclama que los aviadores se retiren del organismo y que los cargos de dirección de la Dinacia sean ocupados por funcionarios civiles con carrera en el organismo. Según el dirigente sindical Fernando Melián hay intereses económicos que mantienen a los militares en la Dinacia. Al organismo ingresan unos 20 millones de dólares anuales y el 5% de esa cifra se destina a la Fuerza Aérea. Pero lo más grave es que desde 1994 Uruguay integra una lista negra, confeccionada por la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, que le impide a cualquier avión con bandera uruguaya ingresar al espacio aéreo estadounidense. La sanción devino porque los aviones nacionales no cumplen con las normas internacionales de seguridad en materia aeronáutica: seguridad aeroportuaria, control de tránsito aéreo, licencias, habilitación de pilotos, capacidad de inspectores, regulación de aerolíneas y leyes gubernamentales sobre aviación.

El director de la Dinacia, Daniel Olmedo dijo a Qué Pasa que la prohibición se mantiene porque no hubo nuevas inspecciones de parte de la FAA, ante la ausencia de aerolíneas con destino a Estados Unidos. Sin embargo, explicó que desde el gobierno nacional se hicieron gestiones para que Uruguay salga de la lista de inhabilitados. Se logró así que desde agosto del año pasado arribe al país, cada dos meses, una delegación de técnicos de Estados Unidos para desarrollar un plan de trabajo previo a una nueva inspección. Cada visita le cuesta al Estado 14.000 dólares. Se prevé que recién en abril del año que viene finalizará el trabajo de los funcionarios estadounidenses y Uruguay volverá a ser examinado. Olmedo está convencido de que Uruguay pasará la prueba, principalmente porque es la misma agencia que inspecciona la que brinda la capacitación. Además de Uruguay, en esa lista negra están Haití, Honduras, Nicaragua, Paraguay y algunos países africanos.

ADAPTADOS A LA REALIDAD. Además de la renovación requerida para la flota, las horas de vuelo no son suficientes. De los casi 350 pilotos que tiene la FAU, no todos están calificados para volar. Al culminar la carrera, los graduados acumularon 200 horas en el aire (100 en la EMA y otras 100 en la EVA), pero si se discontinúa el entrenamiento se pierde la habilitación, que es retomada con práctica. Lo ideal sería que la flota cumpliera con 17.000 horas en el aire al año. Sin embargo, el año pasado se alcanzaron apenas 10.000. Las restricciones a las que se ve obligada la FAU tienen que ver la disposición de combustible. Y la necesidad de más horas de vuelo es un reclamo constante. Este año hubo un

refuerzo presupuestal aprobado en la última Rendición de Cuentas, que permite un mayor gasto en combustible.

Un desahogo son las misiones de paz para las Naciones Unidas, en países como Congo, Eritrea, Etiopía y Haití. Esas tareas le permiten a los oficiales volar unas 600 horas de helicóptero, además de mantenerlos entrenados en áreas muy diferentes a las que están acostumbrados en Uruguay. Sin olvidar que esas misiones, además, reportan muchísimo dinero.

La Fuerza Aérea Uruguaya está muy por detrás de sus pares en la región, por su rezago en flota, cantidad de efectivos y tecnología, de acuerdo a Bonelli. Lejos de una guerra o un ataque terrorista, la Fuerza Aérea no ha tenido más remedio que adaptarse a la realidad y diversificarse. Así, su rol primario se ve desplazado por el transporte de autoridades nacionales, de órganos, por la realización de rescates y colaboración en desastres. De todos modos, según explicó el Jefe de la Brigada II, Antonio Alarcón, la FAU se adhiere a la doctrina moderna sobre aviación militar que logra sus objetivos ofensivos cuando grandes fuerzas aéreas, poseedoras de altas performances, operan en conjunto. En esos equipos lo que puede aportar la FAU es el conocimiento que, según dijo, es equiparable al que poseen los pilotos de las más avanzadas aviaciones militares del mundo. Para entrenarse en ese sentido y ver de cerca aeronaves de última generación, desde hace cuatro años la FAU participa de ejercicios militares en conjunto con otras fuerzas aéreas. En esas instancias se simulan conflictos bajo el mando de la Organización de Naciones Unidas y regidos por reglas de la ONU y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). En noviembre, por ejemplo, habrá uno en Natal (Brasil) del que participarán pilotos de Francia, Brasil, Argentina, Venezuela, Chile y Uruguay. "Cuando llegué, creí que podía ir para adelante. Pero ya pasaron tantos años....", concluyó con amargura Bonelli.

Volar no es para todos los bolsillos. Para obtener una licencia de vuelo sin hacer la carrera militar, no hay muchas opciones. Se necesita un mínimo de 40 horas de entrenamiento en el aire y cada hora de instrucción vale 40 dólares. Eso es lo básico porque para pilotear un avión el entrenamiento debe ser constante. Entonces hay que seguir pagando. Las compañías comerciales descartan emplear pilotos que no estén bien entrenados, para no asumir los costos de capacitación. Según el Jefe de Estudios de la Escuela Militar de Aeronáutica, Alejandro Arocena, quienes se acercan a la institución tienen un primer desafío que es pasar la prueba de admisión, que depura y permite seleccionar a "los mejores" en base a sus calificaciones y test psicológico; el siguiente desafío es amoldarse y resistir la disciplina militar. Son 30 años de estudios. Aulas constantes. El personal superior de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) tiene la obligación, por ley Orgánica, de estudiar a lo largo de toda su carrera, lo que equivale a unos 30 años. La formación se realiza en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo (ECEMA). Durante el primer curso se enseña a los oficiales a ser tácticos a la hora de cumplir una misión volando. Después se capacita para Jefe Operacional y para que el aviador sea capaz de determinar la misión que se va a realizar. Más tarde se debe hacer el curso de juego estratégico militar para interpretar estrategias y transformarlas en órdenes operacionales. Por último hay que formarse en nivel estratégico-político para traducir decisiones políticas en estrategias militares realizables. Aprobar estos cursos es indispensable para obtener un ascenso. Además en la ECEMA instruyen sobre investigación, desarrollo y experimentación de la doctrina de la Fuerza Aérea. Sus programas de estudio, al igual que los del resto de las escuelas de la FAU, son dispuestos por el Poder Ejecutivo en acuerdo con el Ministerio de Defensa Nacional y a propuestas del Comando General de la FAU. La Universidad de la República, a través de la Facultad de Sociología desarrolla estudios y capacitaciones en conjunto con la ECEMA en temas de seguridad, vigilancia y defensa. 250.000 dólares es lo que le cuesta al Estado formar un piloto. Si se trata de un piloto para un avión C 130, el precio sube. 5 años es el período que lleva reemplazar a un piloto que renuncia a la FAU para irse a la actividad civil. 20.000 pesos es lo que gana un capitán de la Fuerza Aérea. En una empresa civil, empieza ganando 57.000 pesos. 4.000.000 dólares es el presupuesto anual actual de la Fuerza Aérea Uruguaya. Debería alcanzar los 16 millones de dólares.

Misiones Alternativas. Impedida de realizar la misión que le fue encomendada por la Constitución de la República, la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) se mantiene activa realizando tareas de apoyo a la comunidad. "Es una forma de devolver a la sociedad lo que ella nos da", dijo Enrique Bonelli. De ese modo, en la Brigada I, que funciona en el predio del Aeropuerto de Carrasco se realiza un promedio de

dos rescates al mes. Incendios, inundaciones, tripulantes de balsas que naufragan en altamar, traslado de accidentados y hasta de órganos; además del traslado de autoridades. Las emergencias se atienden por el teléfono 1702 y en 10 minutos parte un helicóptero que en su tripulación, además pilotos, lleva un médico y un rescatista. Pero desde la FAU se lamentan de que esta función es desconocida por buena parte de la sociedad.

Los riesgos en las alturas. La profesión de aviador conlleva riesgos. Y los pilotos lo saben bien. "No lo tenemos asumido, pero sabemos que existen", sostuvo el Jefe de la Brigada II de Durazno, Antonio Alarcón. "Se intentan minimizar al mango", dijo. Para eso se trabaja en seguridad de vuelo y "sorprende que a veces haciendo bien los procedimientos ocurran accidentes". A pesar de que se cuidan todos los detalles, a juicio de Alarcón, a veces tienen mala suerte. Según Alejandro Arocena, los oficiales reciben formación que los prepara para desarrollar la profesión sabiendo que su vida o la de un compañero puede perderse. La propia doctrina de la Fuerzas Armadas incluye el riesgo de morir en el cumplimiento de funciones. La historia de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) tiene varias pérdidas humanas en su haber. El accidente más reciente ocurrió en febrero de este año. Dos oficiales de la FAU perdieron la vida cuando el avión en el que viajaban chocó contra una cigüeña. Antes, en enero de 2004, otro avión de la FAU cayó en Florida. Y en abril del año anterior una aeronave se precipitó en Canelones. En estos casos, lo primero que se cuestiona desde la sociedad, los medios de comunicación y el Parlamento es el estado de los aviones.

Fomentar diálogo entre militares y sociedad civil

Javier García EL PAÍS digital

La comisión de Defensa de la Cámara de Representantes visitó hoy, junto al ministro José Bayardi, la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo de la Fuerza Aérea Uruguaya. El presidente de la comisión, el diputado Javier García dijo a EL PAÍS digital que este tipo de encuentros "agregan valor a la democracia". El encuentro, en el que estuvo presente también el comandante de la Fuerza Aérea, Enrique Bonelli, consistió en una mesa redonda donde se discutió sobre "Uruguay Vertical", es decir, el espacio aéreo. El diputado nacionalista, Javier García indicó que agradeció el encuentro, ya que en el actual período de gobierno fueron muy escasas las posibilidades de intercambio de opinión entre el sistema político y las Fuerzas Armadas. En este sentido, sostuvo que existe "incomprensión" sobre los temas militares por parte de algunos integrantes del sistema político, como producto de algunos "preconceptos", "que no permiten superar los incidentes del pasado". Con el fin de derribar estos preconceptos, en su calidad de presidente de la comisión de Defensa, García dijo que promueve estas visitas como forma de generar espacios de intercambio. "Quedamos estancados en los problemas del pasado", aún hay sectores de la sociedad que se "miran de reojo", añadió.

FUNCIONES. Advirtió que no se puede caer en la consideración de las Fuerzas Armadas "como mano de obra barata", ya que su "misión especial es la defensa". Al respecto, señaló que las Fuerza Aéreas deben cumplir dos funciones fundamentales. Una de ellas relacionada con la defensa del espacio económico y la otra con el impedimento de utilizar el espacio aéreo para el crimen organizado.

Respecto a la primera, señaló que por este espacio económico pasa el 6% del PBI, lo que equivale a los 1.100 millones de dólares. Esto "es economía de los uruguayos que hay que custodiar", indicó.

A su vez, sostuvo que se debe tener una "política coherente y sostenida en el tiempo", que mejore las condiciones salariales de los funcionarios y permita perfeccionar su formación. La Fuerza Aérea nos puede transformar "en una escuela de formación de pilotos que terminan en aerolíneas comerciales por falta de incentivos económicos", reprochó.

Noticias Internacionales.

FILIPINAS: AVIACION BOMBARDEA SUR PAIS, HUYEN 130.000 MANILA, 11 (ANSA) - Aviones militares filipinos bombardearon hoy los puestos de los rebeldes musulmanes en el sur del país por segundo día consecutivo y se teme un desastre humanitario en la región, donde al parecer unas 130.000 personas están huyendo de los combates. Hasta este momento el balance de los bombardeos es de un soldado y dos rebeldes muertos, y de unos 12 heridos entre los militares. Además, un civil murió en un ómnibus por una bala perdida y cinco fueron heridos por el fuego cruzado. Sobre los 130.000 que huyen, la Cruz Roja informó que en estas horas está enviando alimento, agua y medicamentos. Fuentes militares

sostienen que los enfrentamientos no se extendieron y que la votación en las seis provincias de la región autónoma del Mindanao musulmán, en el sur del país, no fue perturbada.

Aviación rusa bombardea radares en Tiflis y otras localidades

El Ministerio del Interior de Georgia, Shotá Utiashvili, no precisó si las instalaciones habían resultadas dañadas en el bombardeo. La aviación rusa bombardeó hoy instalaciones de radar en la capital georgiana y otras localidades del país, informaron fuentes oficiales. Hacia las 04:30 hora local (00:30 GMT) se oyeron dos fuertes explosiones en Tiflis. "Fueron atacadas desde el aire los radares situados en la montaña Majata", dijo en conversación telefónica con Efe el portavoz del Ministerio del Interior de Georgia, Shotá Utiashvili, quien no precisó si las instalaciones habían resultadas dañadas en el bombardeo. Según la emisora de radio Imedi, sobre las 07:00 hora local (03:00 GMT), aviones rusos bombardearon la región de Zugdidi y la localidad de Senaki, en el oeste del país, junto a la región separatista de Abjasia. También fueron sometidas a ataques aéreos las regiones de Jelvachauri, en el suroeste de Georgia, y el aeródromo Shiraki en el este del país.

Rescatan con vida a piloto chileno que cayó al mar

SANTIAGO DE CHILE The Associated Press—Un piloto de la fuerza aérea fue rescatado con vida tras permanecer varias horas en el mar luego que su avión PA-28 Dakota se estrelló en aguas del océano Pacífico, informó la institución. El subteniente Pablo Herbias Milla informó a las 14.30 horas que tenía problemas frente a las costas de Iquique, 1.860 kilómetros al norte de Santiago, y fue rescatado con lesiones leves casi tres horas después por un helicóptero de la fuerza aérea apoyado por una patrullera de la armada. "El oficial se encontraba extraviado luego de haber declarado una emergencia mientras se trasladaba desde la ciudad de Iquique a Antofagasta", señaló un comunicado institucional.

Embraer entrega el último de los 25 Super Tucano

Efe La Empresa Brasileña de Aeronáutica (Embraer) entregó este lunes el último de los 25 aviones de combate táctico Super Tucano encomendados por la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y que vienen siendo usados en el combate a la guerrilla. La aeronave fue entregada en una ceremonia especial en la sede de la Embraer en la ciudad de Sao José dos Campos, ya que Colombia fue el primer cliente extranjero en encomendar este tipo de avión militar brasileño, informó la empresa en un comunicado. El primer avión había sido entregado en diciembre de 2006. El acuerdo de Embraer con Colombia por 234 millones de dólares y firmado en diciembre de 2005 también prevé, además de las 25 aeronaves, un proyecto de entrenamiento y soporte a las operaciones con estaciones en tierra. Los Super Tucano fueron los aviones usados por militares colombianos en la operación efectuada hace cinco meses en Ecuador en la que murieron 26 personas, entre ellas el considerado número dos de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), "Raúl Reyes". El Super Tucano, un turbohélice militar multifuncional, entró en operación en la Fuerza Aérea Brasileña en diciembre de 2003 para ser utilizado como avión de entrenamiento de pilotos y para algunas misiones operacionales. El avión es una evolución del Tucano, del que Embraer vendió 650 unidades a fuerzas aéreas de 15 diferentes países, y permite, además de entrenamiento de pilotos, eficacia operacional a bajos costos. Según Embraer, cuarto mayor fabricante de aviones del mundo, la aeronave puede ser usada en misiones operacionales de apoyo a la seguridad interna y acciones antiinsurgentes, aterrizar en pistas de hasta 500 metros, alcanzar una altura de 35.000 pies y volar a una velocidad de entre 500 y 550 kilómetros por hora.

Rusia modernizará 19 cazas MiG-29 de la Fuerza Aérea peruana

Moscú.- La corporación rusa MIG anunció hoy que reparará y modernizará 19 cazas MiG-29 de la Fuerza Aérea de Perú, en virtud de un contrato por valor de más de 100 millones de dólares. La corporación rusa MIG anunció hoy que reparará y modernizará 19 cazas MiG-29 de la Fuerza Aérea de Perú, en virtud de un contrato por valor de más de 100 millones de dólares. "MIG extenderá el plazo de explotación y modernizará los MiG-29", informó una fuente de la industria militar rusa a la agencia Interfax. La mayoría de los MiG-29 fueron vendidos a Perú por Bielorrusia en el bienio 1996-97. Perú ya suscribió en 2005 un contrato similar con la corporación rusa Rosoboronexport para reparar 13 helicópteros MI-17 de la Fuerza Aérea por 18 millones de dólares.

Embraer vende 12 aviones a Fuerza Aérea de Chile

SAO PAULO, ago 15 (Reuters) - El fabricante brasileño de aviones Embraer dijo el viernes que vendió 12 Super Tucano a la Fuerza Aérea de Chile, el último país latinoamericano que adquiere esas aeronaves

militares de entrenamiento. Embraer <EMBR3.SA> <ERJ.N>, también un gran fabricante de aviones ejecutivos y para vuelos regionales, declinó indicar el valor de la venta.

Sin embargo, el diario brasileño O Estado de S.Paulo reportó el viernes que el valor de la venta era de unos 120 millones de dólares. Embraer dijo en un comunicado que la Fuerza Aérea Chilena planeaba utilizar los Super Tucano, de turbohélice, para entrenamiento. La Fuerza Aérea colombiana ya tiene 25 Super Tucano en su flota y Ecuador también expresó su interés en adquirir los aviones.

Se iniciaron prácticas aéreas en Bolívar

60 efectivos resguardan las operaciones de Venezuela y Brasil

Santa Elena de Uairén.- Sin contratiempos la mañana de este lunes se iniciaron las prácticas militares que realiza la fuerza aérea militar venezolana y brasileña en Santa Elena de Uairén, en el municipio Gran Sabana, al sur del estado Bolívar. El aeropuerto internacional de la localidad, aún no operativo comercialmente, es el centro de operaciones donde además de los uniformados en práctica -tanto de Venezuela como de Brasil- se encuentran 60 efectivos militares adscritos al Teatro de Operaciones número 5 y la Guardia Nacional resguardando el lugar. El jefe del TO5-Bolívar, general José Gregorio Montilla Pantoja, agregó que en la localidad fronteriza de Santa Elena fue reforzada la seguridad dada la significativa presencia militar en la zona. Montilla destacó que las prácticas se desarrollan bajo total normalidad y se extenderán hasta el 22 de agosto. "La intención es establecer prácticas militares sobre la tarea de detectar aeronaves no permitidas para volar, las que a su vez se relacionan con labores de narcotráfico y contrabando", detalló el alto oficial venezolano. Las prácticas consisten en incorporar aeronaves rudimentarias o comerciales a las labores de vuelo militares para su detección. Por la Fuerza Aérea Venezolana se utilizan los Sukhoi. Las labores aéreas se extienden por cielo bolivarenses alcanzando espacios de Boa Vista, en Brasil. SUN

Israel atacará Irán incluso sin el apoyo de EEUU

La cúpula militar lo decidió hace tres meses, según el diario 'Maariv'. EFE.

Las amenazas se suceden y no son una broma. Israel ha tomado en firme la decisión de atacar Irán -y no solamente los reactores nucleares- si el régimen islámico no detiene su programa nuclear, que según los iraníes es pacífico pero que Israel ve como una amenaza para su existencia. Según el diario Maariv, la cúpula política y militar israelí tomó la decisión hace tres meses, después de numerosas "discusiones estratégicas" al respecto. Desde entonces el Ejército, y especialmente la Fuerza Aérea, no han cesado de prepararse para el ataque. Más de un centenar de aparatos participaron recientemente en unas maniobras específicas sobre el Mediterráneo oriental y hace sólo unas semanas se filtró que los cazas israelíes se entrenan en las bases estadounidenses en Irak, cerca de la frontera iraní.

La cúpula israelí no quiere depender de Occidente en esta cuestión y no oculta que lo que está buscando es ni más ni menos que la caída del régimen de los ayatolá. Los israelíes pretenden embarcar a Washington en esta aventura pero actuarán solos si la Administración norteamericana se muestra renuente.

En un año o año y medio. El Gobierno de Ehud Olmert ha lanzado una campaña para preparar a Occidente para lo que se avecina. En ella, no sólo participan políticos del Ejecutivo sino también dirigentes de la oposición, de manera que se transmite la idea de que todo el arco político está conforme con la decisión. Los israelíes sazonan las amenazas a Irán con advertencias a Occidente utilizando un tono agresivo que no admite lugar a dudas. Un buen ejemplo es la visita que la semana pasada realizó a Austria y Suiza Efraim Sneh, un ex dirigente laborista que acaba de fundar otro partido. Sneh exigió a sus interlocutores europeos que bajo ninguna circunstancia inviertan en Irán. "Es una lástima porque Ido lo incendiará todo", advirtió, en referencia a Ido Nehushtan, el general que recientemente se ha hecho cargo de la Fuerza Aérea israelí con la misión específica de preparar el ataque contra Irán. Ante los austriacos, que también están invirtiendo en Irán, Sneh comentó: "Invertir en Irán en 2008 es como invertir en los altos hornos de Krupp en 1938. Es una inversión de alto riesgo". Los austriacos se quedaron "lívidos", dice Maariv. Ben Caspit, de ese diario, considera que la opción militar se puede aplicar en el plazo de un año o año y medio y que, mientras, Israel presionará a Estados Unidos y a Europa para que impongan un embargo económico completo a Irán.

Brasil libera las tarifas aéreas de vuelos al resto de Sudamérica

"La expectativa es que el aumento de la competencia (a través de los descuentos) estimule una caída de los precios finales al consumidor, sobre todo en baja temporada", dijo la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña en un comunicado. Las tarifas de todos los vuelos desde Brasil hacia otros países de Sudamérica quedarán liberadas a partir del próximo lunes, con lo que se espera una sensible reducción de los precios, informaron hoy las autoridades aeronáuticas brasileñas. "La entrada en vigor de la libertad tarifaria derrumba totalmente los límites utilizados en Brasil hasta febrero pasado", dijo la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) en un comunicado. El boletín agregó que "la expectativa es que el aumento de la competencia (a través de los descuentos) estimule una caída de los precios finales al consumidor, sobre todo en baja temporada". Hasta febrero pasado, en sus vuelos desde Brasil hacia los otros doce países sudamericanos, las aerolíneas sólo podían ofrecer un descuento máximo del 30 por ciento en sus tarifas, que a partir del 1 de marzo pasó a ser del 50 por ciento. Debido a estas normas y a los descuentos que las empresas aéreas podían ofrecer en el exterior, antes de marzo un pasaje desde Brasil hacia cualquier destino extranjero en Suramérica podía llegar a costar hasta 50 por ciento más que en el sentido contrario. Con la decisión anunciada hoy, la ANAC señaló que Brasil se une a los otros países sudamericanos, "que ya practican una total libertad tarifaria en los vuelos internacionales". Según fuentes de la ANAC, la liberación de tarifas deberá ayudar a "corregir esas distorsiones" y redundar en una progresiva caída de los precios en los vuelos con origen en Brasil. La autoridad aeronáutica también indicó que la frecuencia de vuelos de Brasil al resto de Sudamérica tiene una tendencia creciente, en parte por los acuerdos firmados en los últimos meses con algunas naciones vecinas. El año pasado, dos millones de personas partieron hacia otras naciones sudamericanas, cifra que supuso un aumento del 20,5 por ciento en relación al 2006 y relegó a Europa al segundo lugar entre los destinos con mayor flujo de viajeros, señaló la ANAC.

Chile adquiere nuevo avión presidencial

CHILE (AP) - Un Boeing 767-300 de segunda mano fue adquirido por la fuerza aérea para servir como nuevo avión presidencial luego de fracasar gestiones por comprar dos Airbus 310, según se informó. La nave, adquirida a una empresa portuguesa, llegará en septiembre, según informa el lunes el matutino La Tercera. La adquisición del Boeing 767-300 tiene un costo de 58 millones de dólares y reemplazará como avión presidencial a un Boeing 737-500, incorporado a la fuerza aérea en 1997. Ni las oficinas de prensa del ministerio de Defensa ni de la Fuerza Aérea respondieron a los llamados telefónicos de la AP para confirmar la información. El aparato debió ser reemplazado por su corta autonomía de vuelo y la fuerza aérea pretendía contar con dos Airbus 310 que también podrían ser convertidos en cargueros. Pero la negociación fracasó. Con el actual aparato los viajes presidenciales de largo alcance debían hacerse con numerosas escalas, causando molestias y demoras. El Boeing 767-300 fue adquirido por tener una autonomía de 11.000 kilómetros y una capacidad de 250 personas.

Noticias de las Misiones de ONU.

ONU cierra misión y obliga a Uruguay al retiro de Etiopía.

Estado de beligerancia impide continuidad en la zona.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) comunicó a Uruguay el cierre de su misión de paz en la frontera entre Eritrea y Etiopía debido al "estado de beligerancia" que se instaló en la región y la amenaza de un nuevo estallido bélico entre ambas naciones africanas. La decisión fue adoptada por el Consejo de Seguridad de la ONU el 31 de julio último y transmitida la semana pasada a nuestro país, confirmó anoche a LA REPUBLICA el subsecretario del Ministerio de Defensa, Jorge Menéndez. Uruguay dispone allí, desde febrero de 2003, de un contingente de militar compuesto por medio centenar de efectivos de Fuerza Aérea (ver recuadro). ONU abrió la misión en el año 2000 por Resolución 1312 con el objetivo de supervisar la disputada línea fronteriza y bajo el Capítulo VI que impide acciones de imposición bélica, salvo las defensivas. El despliegue inicial de Uruguay tuvo lugar en la ciudad de Asmara, capital de Eritrea y ciudad más importante, pero en febrero de 2006, a raíz de la creciente inestabilidad en la región, el contingente fue redespachado a la ciudad de Adigrat donde se encuentra actualmente. "El contingente va a ser evacuado dada la beligerancia constatada en la zona; fue una decisión de la ONU que no tiene relación con el desempeño de la misión", precisó Menéndez. Desde la Fuerza Aérea, se confirmó que se está a la espera de la decisión de traslado de la misión. "Aún no se sabe qué va a pasar: esto es, si se traslada a los efectivos a otra misión, por ejemplo Congo, o si

retornan a Uruguay", dijo una calificada fuente de la aviación nacional. El Consejo de Seguridad de la ONU votó el cierre de la misión (la Unmee) y el retiro de los 1.700 efectivos desplegados a lo largo de la frontera común entre Etiopía y Eritrea, después de considerar que la misión había "fracasado". La decisión se produce en respuesta a las restricciones impuestas por Eritrea a la operación de paz y a la negativa de Etiopía a reconocer el veredicto vinculante de un panel internacional fronterizo que concedió la disputada ciudad fronteriza de Badme a Eritrea. La disputa entre Eritrea y Etiopía forma parte de una serie de tensiones regionales que se extiende a Somalia, donde las tropas etíopes apoyan al gobierno interino, y a Yibuti, cuyas fuerzas se enfrentaron con las de Eritrea. Ambos países mantienen un enfrentamiento por su respectiva frontera desde que Eritrea alcanzó la independencia en 1993 después de 30 años de guerras de guerrillas. Entre 1998 y 2000, ambos países combatieron en la zona con un saldo de cerca de 70 mil personas muertas.

Treinta y tres orientales de regreso.

EL OBSERVADOR PÁG. 7 17/08. A fines de agosto volverán al país 33 militares uruguayos que forman parte de la Misión de Paz en Eritrea (África). La Organización de Naciones Unidas (ONU), que dirige las misiones de paz internacionales en todo el mundo, resolvió retirar el contingente de "cascos azules" de la frontera entre Etiopía y Eritrea, en conflicto bélico desde hace años. Con el fin de esta misión, los 33 militares uruguayos que cumplen funciones allí regresarán a casa. Con ellos volverán dos helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya y varios vehículos de servicio.

CONTINGENTE PREMIADO. La base del contingente uruguayo se encuentra en la ciudad de Adigrat (Etiopía), y está conformada por cerca de medio centenar de efectivos entre pilotos, rescatistas, mecánicos, equipo médico y de apoyo. Cuenta con dos helicópteros biturbina Bell 212, con los cuales se han efectuado decenas de misiones en virtud de las cuales han recibido varios reconocimientos. A raíz de estas tareas de búsqueda y rescate, aeroevacuaciones médicas, transporte de personal y carga, reconocimiento y observación, el contingente recibió distinciones desde la Cruz Roja (carta agradecimiento de la Cruz Roja), reconocimiento y diploma del Force Commander, el Premio Seguridad de Vuelo (Comando General de la FAU), una mención especial de la misión de ONU por la actividad desarrollada y una Carta Felicitación de la Embajada Británica en Etiopía por el apoyo brindado durante una evacuación de funcionarios de esa embajada que habían sido secuestrados.

ANTARTIDA

Falta de recursos frena avance de investigaciones antárticas.

EN LA BASE ARTIGAS TRABAJAN CIENTÍFICOS SOBRE MEDIOAMBIENTE, METEOROLOGÍA Y SALUD.

EL OBSERVADOR PÁG. 8 17/0. POR PATRICIA MADRID DE LA REDACCIÓN DE EL OBSERVADOR En pleno siglo XXI, la Antártida resulta estratégica desde el punto de vista geopolítico para Uruguay. La explotación científica, económica y turística de ese continente le puede traer réditos al país. Sin embargo, hasta el momento el desarrollo antártico no ha sido una prioridad para los distintos gobiernos nacionales. En diálogo con El Observador el consejero y oficial de Medio Ambiente del Instituto Antártico del Uruguay (IAU), Aldo Felici, sostiene que Uruguay "tiene una participación activa, continua y autónoma" como miembro consultivo del Tratado Antártico, suscripto en 1959, y con el cual se evitó convertir al continente blanco en una "manzana de la discordia internacional". Pero la intervención del país también es limitada. Con un presupuesto quinquenal que ronda los US\$ 5.000.000, el Instituto Antártico -organismo dependiente del Ministerio de Defensa encargado de programar las actividades científicas, tecnológicas y logísticas antárticas- hace malabares con esos recursos. Y es que Uruguay debe llevar a cabo investigaciones, enviar expediciones y financiar su base, si pretende mantener su condición de país consultivo. En 2007 se emitieron desde el ámbito político señales de interés por los temas antárticos, y se creó una comisión especial en la Cámara de Diputados para proyectar y legislar sobre los intereses uruguayos en la Antártida. El diputado nacionalista e integrante de esa comisión, Javier García, dijo a El Observador que "hay voluntad política" por lo antártico pero "muchas veces no se tiene claro el tema". Por su parte, el diputado frenteamplista, Víctor Semproni, coincidió con el legislador de la oposición y admitió que "el gobierno no ha difundido lo suficiente el valor estratégico que tiene la Antártida para el país". El continente helado resulta valioso desde el punto de vista científico, económico y turístico. Según Felici, el continente "es el único laboratorio de cambio global

desde donde se van a dar la pautas hacia dónde evoluciona el clima"; "encierra el 75% del agua potable del mundo" -recurso que se está convirtiendo en escaso- y la majestuosidad del lugar convierte al territorio en un excelente sitio para la explotación turística.

En la cancha grande. Con ocho científicos trabajando Uruguay "está en el estándar" en lo que refiere a presencia de investigadores en la Antártida. Así lo indicó a El Observador el coordinador científico del IAU, Juan Abdala, quien sostiene que esos investigadores uruguayos forman parte de un "grupo de elite de científicos del mundo" que investigan sobre los recursos presentes en dicho territorio que "hoy nadie explota pero que la humanidad toda precisa". Y justamente ellos serán quienes den el sustento científico y técnico para que Uruguay adopte decisiones políticas a futuro. El problema es que el presupuesto no alcanza. Con tan solo US\$ 1.000.000 para gastar por año -debiéndose volcar 70% de los recursos a combustible- lo cierto es que "se tendrían que destinar el doble del presupuesto por año" para trabajar en buenas condiciones, señaló Abdala. "Hoy día debemos evaluar si hay plata para llevar a dos investigadores o a dos técnicos para que arreglen un generador que esta fallando", ejemplificó el consejero, para quien "el obtener un complemento en el presupuesto significaría una facilidad muy grande para la actividad antártica". Según Abdala, en la Rendición de Cuentas "se pide el reordenamiento del presupuesto", con el objetivo de "ordenar los gastos del Instituto Antártico". En el documento a estudio del Parlamento se solicita incrementar la partida anual en \$ 7.9 millones a partir de 2008, y en \$ 5.4 millones desde 2009. Ese último monto se destinará a la concreción de la XXXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico que se llevará a cabo en 2010 en Uruguay. En la Rendición de Cuentas también se prevé una partida de \$ 9.000.000 para cancelar una deuda por combustible que tiene el Instituto Antártico.

Investigan. Bajo el Programa Científico Antártico actualmente se realizan investigaciones en el área medioambiental, meteorológicas y en el campo de la salud. Participan investigadores de las facultades de Ingeniería, Medicina y Ciencias; del Servicio de Oceanografía de la Armada Nacional, del Servicio Geográfico Militar y de la Dirección Nacional de Meteorología. Al mismo tiempo, el IAU está en tratativas con la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII), para crear un mecanismo de fondos concursables para que se consolide la investigación desde la base General Artigas. "Se trata de concretar un fondo específico para investigaciones antárticas que sea periódico, permanente y concursable", indicó Abdala.

Atracción turística. El Programa de Visitas a la Base Artigas fue "suspendido momentáneamente", por falta de presupuesto. Un comunicado de prensa publicado en el mes de julio en la página web del Instituto Antártico señala que las expediciones uruguayas a la base "se han visto reducidas y están focalizadas prioritariamente a la actividad científica". En la última temporada, 46.000 visitantes llegaron a la Antártida según datos del IAU. Su potencial turístico es observado atentamente por las autoridades del Ministerio de Turismo, desde donde se pretende impulsar nuevamente las visitas al territorio. Así lo señaló en diálogo con El Observador el titular de la cartera, Héctor Lescano, quien indicó que "ante la gran demanda existente" el gobierno analiza incorporar a la Antártida como destino en su oferta turística.

METEOROLOGIA. ASTRONAUTICA Y OVNIS

Divisaron un gigantesco OVNI en el oeste de Cachi

Quienes lo vieron aseguran que era tan grande como una cancha de fútbol y de gran luminosidad. Un objeto volador no identificado (OVNI) de dimensiones gigantescas, divisaron en Cachi, 154 kilómetros al sur de la capital en una área de montaña, centenares de turistas y locales, en horas de la madrugada. La extraordinaria visión fue observada en la zona oeste de la localidad, situada a 2300 metros sobre el nivel del mar y que en esta época del año se encuentra atestada de visitantes, aunque a la hora en que se concretó el desplazamiento de la extraña y sorprendente "cosa", había poco público al aire libre, habida cuenta de que la temperatura era casi de cero grados, como es habitual en la zona, de clima puneño y que por eso, durante el día tiene un sol radiante y una temperatura ideal. El testimonio salió al aire por el programa periodístico matutino "Cachi y la Actualidad", que conduce, de lunes a viernes, Antonio Zuleta, quien, además de sus actividades como comunicador social, es un eximio andinista y se ha hecho mundialmente famoso por sus sorprendentes filmaciones sobre objetos voladores no identificados en la zona, pasa noches enteras esperando en las montañas el momento justo

para encender su cámara, es autor de un documental que contiene imágenes asombrosas y testimonios de pobladores, campesinos, profesionales, pastores y turistas sobre la temática. Por otra parte y cuando la narración era prácticamente escuchada por todo el pueblo, hizo su aparición en los estudios de la emisora, el poeta y músico Hugo Alcoba, y reafirmó los dichos. "Yo también vivo en la zona oeste y junto con un grupo de amigos que nos encontrábamos charlando en el quincho de mi casa, pudimos ver este extraordinario y sobrecogedor espectáculo. No es la primera vez que muchos de nosotros habíamos observado este tipo de extrañas luminosidades que han hecho famoso a Cachi y atraen a ovnilogos por decenas, durante todo el año, tal como ocurre con el cerro Uritorco de las sierras cordobesas", puntualizó el corpulento hombre de la música y las letras. "Pero lo de antenoche fue especial, muy especial: era un clásico 'plato volador', como los de las películas de los años 50: enorme, circular, despidiendo haces de luces, volando grácilmente y sin despedir un ruido. La fantástica visión duró pocos instantes, pero alcanzó para que los que lo vimos, tejiéramos todo tipo de hipótesis en torno a lo que fue", expresó Alcoba. Por su lado, Zuleta relató: "Durante y después del programa recibí decenas de llamados de personas que confirmaron lo dicho por mis entrevistados. Y no sólo eso, un ciudadano francés, Jean Claude Pemjean, 38 años y geodesta de profesión, que portaba una cámara de alta complejidad pero con el sistema antiguo de rollos, dijo que tomó innumerables imágenes y que me las enviaría una vez que las hiciera revelar, aunque desde Buenos Aires o Alsacia, ya que se terminaba su viaje por el país al día siguiente".

COMPUTACION.

Potencial ejecución de código en enlaces de Skype

Por Angela Ruiz Todas las versiones clientes de Skype anteriores a la 3.8.0.139, son propensas a un error que permite la ejecución remota de código, comprometiendo el sistema del usuario que utilice una versión vulnerable de este software. Skype, la aplicación VoIP (Voice Over IP) que permite conexiones vía voz, webcam, mensajería instantánea, chat, etc., es utilizada diariamente por millones de usuarios en todo el mundo. El problema fue descubierto por la compañía de seguridad iDefense, perteneciente a VeriSign. Cuando en el mensaje de una comunicación se muestra un enlace, el cliente de Skype intenta comprobar el tipo de archivo al que dicho link lleva, con el fin de bloquear la ejecución de contenido potencialmente peligroso. Para Skype, las siguientes extensiones de archivos son consideradas peligrosas: .ade, .adp, .asd, .bas, .bat, .cab, .chm, .cmd, .com, .cpl, .crt, .dll, .eml, .exe, .hlp, .hta, .inf, .ins, .isp y .js. Pero existen dos problemas en esta comprobación. Primero, Skype diferencia entre mayúsculas y minúsculas, de tal modo que algunas combinaciones, tales como un simple carácter en mayúsculas, podrían engañar al programa. Y segundo, en esta lista faltan varias extensiones de archivos que podrían ejecutarse. El tema es que esta comprobación puede ser eludida, y un código no deseado puede llegar a ejecutarse en el mismo entorno del usuario que inició la sesión actual en su computadora, comprometiendo todo el sistema. La versión 3.8.0.139 corrige este fallo, pero de todos modos es bueno recordar que debemos ser siempre cautelosos cuando en cualquier clase de comunicación vía Internet, se nos ofrezca un enlace que no solicitamos. Lo aconsejable es jamás hacer clic sobre el mismo, sin importar quien lo envía. Como comentario, diremos que este tipo de comprobación, tal como está implementada (por extensión), no parece ser la más adecuada. Existen métodos como el "magic byte" o "magic number", un código constante que identifica a la mayoría de los archivos ejecutables (por ejemplo, los caracteres MZ al comienzo de los archivos .EXE, .DLL, la cadena 0xCAFEBABE para archivos compilados de Java, etc.)

VARIEDADES

*El Origen de las Cosas.

Cotonetes. La idea de un palito con una punta de algodón fue lanzada en EE.UU. por Johnson & Johnson en 1921. Al principio el Wooden Applicator, tenía solo un algodón en una de las puntas y su uso era restringido a hospitales para la aplicación de remedios. En 1947, el éxito del producto hizo que Johnson & Johnson lanzara el Johnson's Cotton Tipped Applicator, disponible para la venta al público y recomendado para uso infantil. En 1963 los palitos fueron cambiados y hechos de plástico.

*Chistes y otras yerbas.

La versatilidad de nuestra lengua . Un político, que estaba en plena campaña, llegó a un pueblo del interior, se paró sobre un cajón y comenzó su discurso:

- ¡Compatriotas, compañeros, amigos! Nos encontramos aquí, convocados, reunidos o arrejuntados, para debatir, tratar o discutir un tópico, tema o asunto trascendente, importante o de vida o muerte. El tópico, tema o asunto que hoy nos convoca, reúne o arrejunta, es mi postulación, aspiración o candidatura a la Intendencia de este municipio.

De pronto una persona del público interrumpe, pide la palabra y le pregunta al candidato:

- ¿Por qué utiliza usted tres palabras para decir lo mismo?

- Pues mire, caballero: la primer palabra es para las personas con un nivel cultural muy alto, como poetas, escritores, filósofos, etc. La segunda es para personas con un nivel cultural medio, como usted y la mayoría de los que están aquí hoy.. Y la tercer palabra es para las personas que tienen un nivel cultural bajo como por ejemplo, ese borracho que está allí, tirado en la esquina.

De inmediato, el borracho, se levanta y le dice:

- Postulante, aspirante o candidato . . (hic). El hecho, circunstancia o razón de que me encuentre en un estado etílico, borracho o en pedo... (hic) no implica, significa, o quiere decir, que mi nivel cultural sea ínfimo, bajo o jodido. (hic). Y con todo el respeto, estima o cariño que usted me merece(hic), puede ir agrupando, reuniendo o arrejuntando. .. (hic), sus bártulos, efectos o cachivaches... (hic) y encaminarse, dirigirse o irse, derechito: a la progenitora de sus días, a la madre que lo llevó en su seno, o a la puta que lo parió.

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

A-37 en Melilla. <http://www.youtube.com/watch?v=qgHRozq3f8o>

***Direcciones interesantes de la Web.**

www.worldwidetelescope.org TELESCOPIO VIRTUAL QUE PERMITE EXPLORAR 1,2 MILLONES DE GALAXIAS

<http://maps.google.com/moon/index.html> fotos y mapas de la Luna

<http://maps.google.com/mars/index.html> mapas y fotos de Marte

<http://fr.youtube.com/watch?v=EzuYUEcPgII> Radar con trafico

*** 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"**