



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 67 CORRESPONDIENTE AL 1º JULIO DE 2007

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail: Grp346@adinet.com.uy

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

La segunda será el viernes 3 de agosto y la tercera el viernes 23 de noviembre.

*** Colaboradores.**

Agradecemos a quienes han colaborado con el Diario a través de diversos envíos de información, artículos o fotografías: Cnel E Casariego, Cte. A. Rodrigo, May A Sosa

***Cartas de los Lectores**

****Celebración del Solsticio de Invierno 2007 en la Base Artigas**

La Dotación Antarkos 23 de la Base Científica Antártica Artigas, tiene el agrado de saludarlos en este Solsticio de invierno.

Esperamos que al igual que en nuestra base, los lazos de unión, la solidaridad y la confraternidad antártica primen sobre las diferencias y que el momento de recogimiento y meditación de la noche más larga, sirva para extraer lo más puro que exista en nuestros corazones.

Aprovechando la ocasión, los invitamos a acercarse hasta nuestra base, la noche del 21 de junio de 2007, donde haremos un brindis por el solsticio y una ceremonia de "recepción" de los novatos que por primera vez sienten en su piel el rigor del invierno antártico.

Feliz solsticio de invierno,

Feliz día de la confraternidad antártica,

Happy Mid-Winter Day.

Tte.Cnel. Waldemar Fontes

Jefe de la Base Científica Antártica Artigas

Instituto Antártico Uruguayo

Isla Rey Jorge - Shetland del Sur - Antártida

Teléfono (598 2) 227 3115

Visite nuestro website en: www.antarkos.org.uy/antarkos23

** No lo hagas tan interesante, ni tan largo. Hace más de 2 horas que lo estoy leyendo, esta muy bueno, ahora si, es en serio, que bien que quedó...me lo leí todo y a cada artículo hay uno mejor...me gustaron todos, pero algunos eran espectaculares, el de Ego Correa Luna, el de los enlaces, el chiste del Monasterio muy bueno...GRACIAS i Hasta luego. Emilio

**Muy, pero muy bueno, como siempre. Desde ya muchas gracias, y ver cuando se hace quincenal. Un afectuoso saludo, Manuel Doval

**** Cte Alberto Rodrigo: LAN CARGO Transportó cerdos a Rusia**

Desde hace algunos años LAN CARGO estaba analizando la posibilidad de mover porcinos desde Canadá (principal país exportador de este tipo de animales) a Rusia, proyecto que finalmente se concretó con

éxito. El cliente de estos embarques, Sea Air Int'l, ha trabajado durante años con LAN CARGO, lo que ha sido posible gracias a nuestro excelente servicio y a nuestra flota de aviones cargueros B767-300F de última generación, que otorga una tremenda flexibilidad para el manejo de este tipo de carga. La preparación del primer vuelo que salió desde Miami duró casi tres semanas. Había que coordinar el embarque de 28 toneladas de cerdos (740 animales) desde Montreal en Canadá a la ciudad de Orenburg en Rusia, ubicada a más de 1.700 km. al sureste de Moscú en la frontera con Kazakhstan. LAN CARGO nunca había operado en este aeropuerto, por lo que fueron semanas de mucho trabajo para los equipos que intervinieron: Ventas, Network, Capacity, Roles, Operaciones de Carga, Operaciones de Rampa, Operaciones de Vuelo, Legal, Mantenimiento y Combustibles. A ello se sumaron otros importantes factores que dificultaba la comunicación: la diferencia de hora con Rusia y el idioma. De ahí que fueras clave el trabajo del grupo de Operaciones MIA y de nuestro traductor ucraniano traído directamente de nuestra área de contraloría en MIA, que viajó a Orenburg para tener todo coordinado antes de la llegada del avión. Finalmente, el 25 de Abril, nuestro avión matrícula CC-CZY despegó de MIA con destino Montreal, donde nos esperaba nuestra "inquieta carga" en cómodas cajas de tres pisos. Una vez cargado el avión se continuó rumbo a Frankfurt (FRA) en Alemania, estación donde estaba planificado un cambio de tripulaciones, refrescar los animales con más de 80 bolsas de hielo y descargar 12 tons de semillas que venían desde Santiago a Toulouse (Francia) en el lower deck. Luego de casi 4:30 horas en tierra comenzó el tramo final hacia el nuevo hogar de nuestros pasajeros, donde esperaban campos tapados por nieve y para sorpresa de la tripulación, más de 70 personas entre las cuales había ejecutivos de la empresa reproductora que había comprado los porcinos, periodistas, autoridades del aeropuerto y nuestro traductor. Una vez descargado el avión y las fotos de rigor, se emprendió el regreso a FRA para recoger carga que continuaría a diferentes puntos en Latinoamérica vía nuestro Hub de MIA. En total casi 30 horas de vuelo llenas de emoción, anécdotas y satisfacción. Durante este año se está pensando realizar nueve vuelos más, de los cuales dos serían a Orenburg, cuatro a Moscow y tres a Simferopol en Ucrania. Es importante resaltar que nuevamente el tremendo éxito obtenido en este nuevo desafío, fue posible gracias a la perseverancia, esfuerzo y el trabajo en equipo de muchas personas, que además han permitido que LAN CARGO sea reconocida mundialmente cuando se habla del transporte de este tipo de carga.

***Internados en el HMC**

May Wilson Feijó	12/05	Alta
Cnel Hugo Ferrarri	28/05	
May Paulino Benitez	28/05	
SOM. Miguel Angel Bornia	31/05	
SOM Carmelo Rodríguez	04/06	Alta
May. Néstor Beloqui	06/06	Alta
Cnel Manuel Vilar	13/06	Alta
May. Jose Beder	13/06	
SOM. Miriam Viola.	13/06	ALTA
Brig. Gral. Walter Machado.	14/06	
Sgto. Nelson H. Charquero.	15/06	
Tte. 1° Carlos Zárate	17/06	Alta
Tte. Cnel Edward Belén	20/06	Alta
May. Rafael Bittencourt	21/06	Alta
Cnel. Esau Prada.	25/06	
Cnel Raúl Vendrell	25/06	
Cnel Rogelio Puig	26/06	
Tte.1° Enrique Marfetán.	28/06	
SOM Linidoro Araujo	28/06	

*** Fechas para Recordar.**

Julio.

6/62 Creación del Servicio de Comunicaciones e Informática

10/40 Creación de la Brigada Aérea II

10/81 Se reciben en Sevilla España de la Fabrica CASA los aviones C-212 Aviocar
11/17 El Tte. Cesáreo L. Berisso efectúa el raid El Palomar - Montevideo en un biplano H. Farman Gnome de 50 HP.
12/15 El piloto Juan Domenjoz lleva a cabo el raid Fray Bentos - Colonia - Buenos Aires en el monoplano Bleriot XI.
15/50 Arriba a Glendale en EEUU el C-47 FA-509 transportando la 1ra. parte de las tripulaciones de los F-51
15/99 Se recibe en la BA.1 el EMB 120 Brasilia FAU 550
17/63. Llega a la BA.1 el C-47 FAU 521 C-47A-70-DL N/S 42-100768
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 Bieriot 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. Boisso Lanza lleva a cabo el raid Villa Lugano - Montevideo, destruyendo al aterrizar el monoplano Castaibert 100 HP.
24/50 Decola de Carrasco para EEUU el C-47 FA 510 con el segundo grupo de las tripulaciones de los F-51
25/55 Creación del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros)
27/88. Por OCOMFA N°2839 se da de baja al FAU 514, este fue el último C-47.
29/67 Ocorre un accidente al aterrizar en Rivera con el C-47 FAU 522.
31/91 Creación de la Escuadrilla de Enlace.

***La Foto del Mes**



***AÑO 1950. California-USA. Probablemente pilotos de F-51 y del C-47 ¿Quién puede identificarlos??**

*Noticias de la FAU y Uruguay.

** Emergencia en Carrasco.

El 4 junio por la mañana se activaron los sistemas de emergencia en el Aeropuerto Internacional de Carrasco debido a que el vuelo 221 de PLUNA una vez despegado con destino a Sao Paulo debió declarar emergencia y regresar.

La causa fue el disparo en las alarmas de la cabina de "Fuego en Motor 1", se procedió al apagado del motor y a soltar el combustible. El avión llegó volando con un solo motor y sin incidentes. Una vez que el pasaje del avión fuera evacuado, se procedió a revisar la aeronave donde se constató que el fuego nunca se había iniciado y la alarma se había disparado sola y por un error de funcionamiento. El avión pasó a revisión y dos horas después se procedió a dejarlo operativo subsanado el problema.

** Diputados van a la División I a ver el avión "Charrúa" El País 11.06.2007

Legisladores de la comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes visitarán hoy dependencias de la División de Ejército I, donde conocerán varios proyectos en los que se encuentra embarcada la fuerza de tierra. Entre ellas, un avión no tripulado llamado "Charrúa", que forma parte de un ambicioso proyecto de inteligencia. Los diputados serán recibidos a primera hora en la sede de la División, la principal del Ejército, en la avenida Agraciada. El general Juan Carlos Couture, anfitrión en esta ocasión, ha programado una reunión con el Estado Mayor divisionario. Luego de eso, los diputados y los militares harán una recorrida por varias unidades de la División. Una de ellas es el Grupo de Artillería Nº 1, donde se ha desarrollado el proyecto "Charrúa". El Ejército ya probó con éxito el avión no tripulado, de invención propia, con el cual piensa desarrollar tareas de prevención y control de catástrofes como incendios o inundaciones, así como reconocimientos aéreos en zonas donde desarrolla Operaciones de Mantenimiento de Paz (OMP) para Naciones Unidas. La creación del "Charrúa", que hace un tiempo sobrevoló algunos barrios de Montevideo, es producto de una investigación que comenzó en el 2003 y que estuvo a cargo del Grupo de Artillería Nº 1. La elaboración del prototipo comenzó a partir de unidades de aeromodelismo, que fueron reformadas y adaptadas hasta llegar al "Charrúa". El avión posee 3 cámaras, dos laterales y una frontal, y tiene una autonomía de unos 150 km. Actualmente se trabaja para mejorar su sistema de control y poder hacer efectivo el funcionamiento del equipo más allá del alcance visual del operador. El objetivo del proyecto es contar con dispositivos de reconocimiento aéreo que impliquen bajos costos de combustible y que eliminen el riesgo de muerte de efectivos. El avión "Charrúa" forma parte de un proyecto a gran escala, que apunta a establecer un dispositivo de "Comando y Control e Inteligencia" para todo el territorio nacional, según las intenciones del Ejército. Luego de la prueba exitosa llevada a cabo con esta aeronave, en posteriores etapas el avión será dotado de algunos nuevos dispositivos y se consolidará un mecanismo para el control desde tierra, así como la recepción de las imágenes que transmita, explicaron las fuentes a El País.

*Noticias aeronáuticas del mundo.

**En la India, azafatas gordas no podrán volar

Las azafatas de la India están en pie de guerra por la decisión del Tribunal Supremo de Delhi de respaldar a Indian, la principal aerolínea del país, en su decisión de dejar en tierra a las trabajadoras que no cuiden su línea. "Teniendo en cuenta la labor que desempeñan, las azafatas deben combatir sus protuberancias, controlar su cintura y mantener su peso en el nivel deseado de 'opulencia', según las normas" de la compañía, dictaminó el tribunal.

La norma, a la que el Supremo de Delhi dio su visto bueno, se difundió a través de una circular interna en medio de la indignación de muchas de las azafatas obesas, que vieron impotentes cómo eran destinadas a tareas terrestres. Enfadadas y preocupadas por la diferencia de salario que supone quedarse en tierra, varias de las afectadas denunciaron a Indian ante la justicia de Delhi, que dio la razón a la aerolínea al dictaminar que "el buen estado físico" debe ser parte integral de las condiciones de la tripulación.

**Los pilotos norteamericanos apoyan incrementar la edad de jubilación a los 65 años

Un 80 por ciento de los pilotos afiliados a la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (ALPA) de EEUU han votado a favor de retirar su apoyo a la normativa federal estadounidense que obliga a jubilarse a los 60 años.

****Brasil solicita a aerolíneas aumentar frecuencias a Sudamérica**

Luiz Inácio Lula da Silva, presidente del Brasil, solicitó a los representantes de las principales empresas aéreas de su país a intensificar las frecuencias hacia el resto de países en Sudamérica, en una reunión realizada ayer en la ciudad de Sao Paulo.

Por su parte, Milton Zuanazzi, titular de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), reafirmó la solicitud hecha por Lula da Silva, en la reunión que tuvo el jefe de Estado del Brasil con los diferentes ejecutivos de las compañías aéreas. Señaló que, "El interés del Gobierno se encuentra en una integración aérea total de Brasil con Sudamérica y África".

****Avianca anuncia la compra de 41 Airbus**

La aerolínea colombiana Avianca anunció que incorporará a su flota 41 aviones Airbus para rutas de medio y largo alcance a partir del segundo semestre de 2008. La inversión, que asciende a cerca de 2.900 millones de dólares contempla la compra al consorcio europeo de 38 aeronaves, de ellas 24 tipo A320-200, nueve A319-100 y cinco A330-200; mientras que otras tres aeronaves A320 serán operadas por Avianca mediante el sistema de arrendamiento financiero. El acuerdo incluye además los derechos para la eventual adquisición de otras 32 aeronaves, 27 del tipo A320-200 y cinco A330-200. De los 38 aviones que serán comprados, 29 aparatos serán para Avianca y los nueve restantes para la brasileña Synergy Aerospace, del empresario German Efromovich, propietario también de la compañía de bandera colombiana.

****GOL aumenta vuelos regionales**

GOL ha lanzado vuelos hacia Cruzeiro en el oeste brasileño en el Acre. La ciudad es solo accesible por carretera durante Junio, Julio y Agosto. La aerolínea también vuela a la capital del Estado de Acre, Río Branco. Cruzeiro se ha transformado el destino número 58 con la mayoría en Brasil. También vuela a otros destinos como Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. En estos primeros meses de 2007 la aerolínea tiene un promedio de 39% del mercado interno brasileño y un 17% del internacional. Actualmente continúa con la transformación de su flota eliminando sus viejos Boeing 737-300 y algunos Boeing 737-700 y planea en breve operar con aproximadamente 90 Boeing 737-800.

****Avión no tripulado "Anjian" de China se presentará en exposición aeronáutica de París**

La China Aviation Industry Corporation 1 tomará parte en la 47ª Exposición Aeronáutica de París, que se celebrará entre el 18 y el 24 de junio de 2007. El avión no tripulado "Anjian", diseñado por el Instituto de Diseño de Avión de Shenyang -perteneciente a la China Aviation Industry Corporation 1- hará su primera aparición en esta feria aeronáutica. El avión no tripulado "Anjian", con cualidades ultrasónicas, súper movilidad y baja detectabilidad, será en realidad un avión de combate.

**** Dos perros de la policía despedidos por acoso sexual**

Dos perros callejeros tailandeses que se convirtieron en estrellas en la búsqueda de drogas, en un aeropuerto cerca de la región productora de opio conocida como "Triángulo Dorado," fueron despedidos por orinar en el equipaje y acosar sexualmente a las pasajeras. El par, Mok y Lai, salieron de la nada bajo un programa iniciado por el rey Bhumibol Adulyadej para convertir perros vagabundos en miembros de la policía. A pesar de que ganaron los aplausos de la policía por su labor en la detección de drogas en el aeropuerto Chiang Rai, en el norte de Tailandia, cerca de la frontera con Laos y Myanmar, demasiados pasajeros se quejaron de su comportamiento, por lo que debieron despedirlos. "A él le gustaba orinar en el equipaje mientras buscaba drogas en su interior," señaló el teniente coronel de la policía Jakapop Kamhon, ex entrenador Mok. "También le gustaba montarse en las piernas de las mujeres," agregó. "Ambos eran tan buenos como los perros extranjeros entrenados para misiones contra drogas," declaró Kamhon. "Pero eran callejeros, por lo que sus modales eran peores que los de los perros extranjeros de raza," añadió.

Mok y Lai trabajan ahora en una granja, arreado pollos y cerdos.

****Nuevos aviones para Aerolíneas Argentinas.**

En su proyecto de renovación y expansión Aerolíneas Argentinas ha incrementado su flota de Boeing 737-500 a 12, intenta estar operando un total de 18 aviones de esta tipo para noviembre de 2007. También se encuentra planeando otras adquisiciones para este año de 2007 que incluyen un A310 y un A340 en Julio, un A310 en agosto y un A340 mas adelante de este año.

Se piensa usar estas adquisiciones para incrementar la capacidad de asientos ofertados en las rutas existentes y crear nuevas rutas domesticas e internacionales.

****Boeing 747 Dreamlifter obtiene la Certificación de la FAA**

ADG

El *Dreamlifter* de Boeing, un 747-400 modificado que se utiliza para transportar los componentes principales del nuevo Boeing 787 *Dreamliner*, ha obtenido la certificación de tipo por parte de la US Federal Aviation Administration (FAA).

La certificación reconoce que el *Dreamlifter* ha superado de forma satisfactoria todas las rigurosas pruebas y exigencias de seguridad requeridas por la FAA. El *Dreamlifter* no tiene que ser certificado por otras agencias reguladoras.

"Esta certificación refleja no sólo la seguridad y la fiabilidad del *Dreamlifter*, sino también su rendimiento extraordinario", dijo Scott Strode, vicepresidente de Definición y Producción del 787. Como parte del programa de pruebas de vuelo, funcionarios de la FAA viajaron a bordo del *Dreamlifter*, en los vuelos de entrega de las secciones principales del *Dreamliner*, desde las instalaciones de los socios en todo el mundo hasta la fábrica de Boeing en Everett (Washington) para su ensamblaje final. Estos vuelos permitieron que la FAA validara el proceso y las herramientas de entrega en conjunto. El *Dreamlifter* no está certificado para transportar pasajeros que no pertenecen a la tripulación mínima. El *Dreamlifter* completó 437 horas de vuelo de prueba y 639 horas de prueba en tierra desde su primer vuelo el 9 de septiembre de 2006. Con la certificación obtenida, Evergreen International Airlines (EIA) de McMinnville (Oregon) asumirá en breve la operación de la flota del *Dreamlifter*. EIA debe completar primero el proceso "*New Airplane Document*" que demuestra que la compañía está preparada para operar el avión. Boeing espera que la transición a EIA se realice en junio.

Fecha de Publicación: (07/06/2007)

****Desarrollan una máquina asistida por laser para piezas de motor**

Raúl Palomar /ADG /FG

Especialistas están desarrollando una máquina asistida por láser para reducir el tiempo y el coste de producción de los componentes de los motores. El proyecto del láser está siendo dirigido por *Aurora Flight Sciences*, que probará materiales compuestos de matriz cerámica de carburo de silicio ligero (CMC) con la *Fundación del Consorcio de Tecnología* del Oeste de Virginia y la *NASA*. El CMS es usado en cohetes y motores a reacción en donde se dan altas temperaturas, sustituyendo a las aleaciones de níquel, cromo y titanio, reduciendo además el peso en más del 50%. Según *Aurora*, el programa desarrollará la tecnología necesaria para reducir el tiempo necesario para construir las piezas de CMC. La superficie de este componente se calienta a unos 540°C (1000°F) con un láser que suaviza el frágil CMC justo antes de remover el material con una herramienta de cizalladura avanzada. El proceso permitirá también la fabricación de piezas de geometría compleja que no pueden ser creadas con los procesos actuales. Mediante este programa, asistido por la *Universidad de Kansas* y el fabricante de motores *GE Aviation*, *Aurora* fabricará y probará los componentes CMC para estructuras de cohetes y motores de turbina, para probar así el efecto de la máquina de láser asistido.

Fuente: flightglobal

España prestó radar para Aeropuerto de Ezeiza

El gobierno español prestó a Argentina un radar tridimensional para tratar de resolver el problema del tráfico aéreo en ese país, principalmente en torno del aeropuerto de Ezeiza. El radar Lanza 3D del Ejército del Aire español estará operativo a partir del 1 de julio tras ser despachado el 21 de mayo desde el puerto de Bilbao hacia Buenos Aires a bordo de un buque. La situación del aeropuerto de Ezeiza hizo que el radar fuese despachado hacia Buenos Aires antes de la firma del acuerdo entre los gobiernos, fruto de un compromiso que adquirió el presidente de gobierno español, José Luis Rodríguez Zapatero, con Néstor Kirchner. El ejército del aire dispone de 11 radares de este tipo, de los cuales 10 se encuentran desplegados. El radar prestado a Argentina estará en ese país hasta finales de 2008, cuando terminen las obras para su emplazamiento previsto en España.

****Astrium presenta una aeronave capaz de alcanzar una altura de 100 kilómetros**

ADG

EADS Astrium ha presentado un revolucionario vehículo para turismo espacial en un evento dedicado a tal efecto en París, previo a la feria aeronáutica de Le Bourget (París). Este vehículo del tamaño de un

jet de negocios está diseñado para llevar a cuatro pasajeros hasta una altitud de 100 Kilómetros, adentrándose en el espacio y permaneciendo más de tres minutos en ingravidez. El avión espacial de Astrium despegará y aterrizará de manera convencional desde un aeropuerto estándar utilizando sus motores de turbina. Sin embargo, una vez que se alcance la altitud de 12 Kilómetros, se encenderán los motores cohete para dar suficiente aceleración para alcanzar los 100 Kilómetros. El vehículo habrá subido hasta los 60 Km. de altitud en tan solo 80 segundos. Los innovadores asientos se autorregulan para minimizar los efectos de la aceleración y deceleración, garantizando el mayor confort y seguridad al pasajero, según informó la compañía. Entonces, los cohetes de propulsión se apagan y la inercia se encarga de llevar a la nave hasta por encima de los 100 Kilómetros, donde los pasajeros experimentarán la "gravedad cero" en el espacio de forma privilegiada. El piloto controlará la nave usando pequeños propulsores, permitiendo a los pasajeros flotar en la ingravidez por espacio de 3 minutos y, a la vez, ser testigos de la vista de la Tierra. Después de reducir la velocidad durante el descenso, las turbinas se vuelven a reiniciar para aterrizar de manera convencional y segura en un aeropuerto estándar. El viaje completo tendrá una duración aproximada de una hora y media. Astrium propone el sistema de una etapa, ya que se considera es más seguro y más económico de operar. Si el desarrollo comienza en 2008, un primer vuelo comercial sería posible en 2012. Dado que es un proyecto comercial, la principal fuente de financiación será el capital privado. El marco financiero, que rondará los mil millones de euros, podría ser completado con préstamos reembolsables y por medio de financiación regional para el desarrollo. El retorno de las inversiones se cubrirá con las operaciones de los vehículos para este mercado emergente del turismo espacial suborbital. El coste del vuelo por pasajero estaría alrededor de los 150.000 a 200.000 euros. Astrium, una subsidiaria al cien por cien de EADS, está dedicada a proveer sistemas y servicios espaciales, civiles y de defensa. En 2006, Astrium facturó 3.200 millones de euros con una plantilla de 12.000 empleados en Francia, Alemania, el Reino Unido, España y los Países Bajos.

**La niebla sirvió para aclarar...

Luis Alejandro Rizzi

Cinco días de niebla fueron suficientes para que colapsaran Aerolíneas Argentinas y Austral y quedaran de manifiesto, no solo ineficiencias públicas y privadas, sino también actitudes incorrectas de pasajeros y sindicatos.

La niebla desató varios conflictos, los pasajeros que reclamaban por la "niebla" como si el fenómeno meteorológico respondiera a causas humanas, la incapacidad que tuvo tanto Aerolíneas Argentinas y Aeropuertos Argentina 2000, en su tarea de informar, respecto a esta empresa ni siquiera funcionó su página "Web", ningún ejecutivo de las empresas concurrió al Aeroparque para hacerse cargo de la situación que se convirtió en una suerte de "BABEL" quedando el personal librado a su suerte, finalmente los pasajeros embistieron contra el personal, único elemento vivo y visible de Aerolíneas Argentinas y Austral. Fue evidente y lesiva la falta de coordinación entre las líneas aéreas y el explotador aeroportuario.

Este tema seguramente deberá ser incluido en la Agenda de **C.L.A.R.A.** (Cámara de Líneas Aéreas de la República Argentina) con la finalidad de establecer políticas para situaciones iguales o similares.

El estado como es usual estuvo ausente y la policía aeronáutica que felizmente ya no depende de la Fuerza Aérea sino del Poder civil, brillo por su ausencia e inoperancia.

Estoy convencido que si la Policía Aeronáutica hubiera dependido de la Fuerza Aérea ya se hubieran dispuestos relevos...pero entre progresistas al igual que los bomberos no se pisan las mangueras, ¿...no...? Lo primero que se me ocurre pensar es en la total incapacidad que tenemos los argentinos para enfrentar y resolver problemas. Solo somos útiles cuando todo va bien y hasta allí, no más...

En esta cuestión el fracaso fue general, fracasó el sector privado y el público. También diría que la gente se equivocó al expresar su protesta por el canal de la violencia, algo que lamentablemente ya se ha convertido en uso ya que todos somos asambleístas y soberanos. Cinco días de niebla, como los diez del año 1982, pueden ponernos nerviosos, más si no sabemos dominar los nervios habrá que ir al primer psicólogo que encontremos. La niebla es un fenómeno meteorológico ajeno a nuestras capacidades humanas. (Aunque algunos piensan que fue gestado por algún nefasto imperialismo que pretende someternos, dominarnos y humillarnos). La niebla no solo impide el tránsito aéreo, sino también limita

las posibilidades del tránsito terrestre, no obstante lo cual nuestras impaciencias nos llevan a circular como si nada ocurriera dando lugar a la cantidad de accidentes que nos colocan en un nivel de desaprensión para con uno mismo y el prójimo difícil de entender.

La pregunta que me hago es que valor le damos a la "seguridad"...

Sin embargo la gente desataba su ira como si de se modo el calor del reclamo pudiera disipar la niebla que cubría el Aeroparque, cuando los expertos dicen que es al revés, solo el viento frío la elimina.

En una muestra de unas diez mil personas quedó demostrada esa forma de ser impaciente, intolerable, diría inmadura, para enfrentar situaciones desfavorables que es propia de nuestra conducta y cultura actual. También fue deplorable la actuación de las personas con responsabilidad en las empresas.

Máximos directivos de Aerolíneas Argentinas y Aeropuertos debieron haberse instalado en el Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires, para "pilotear" el mal momento, valga el uso de la expresión. Especialmente informando a la gente sobre la situación aunque la niebla fuera un fenómeno obvio.

Quizás hubiera sido oportuno suspender la actividad por lapsos que le permitieran a la gente organizarse y evitar una inútil estadía en el propio Aeropuerto.

La policía aeronáutica debió haber extremado sus recursos para montar un operativo de prevención y porque no de disuasión cuando advertían el descontento de varios millares de personas. Todas estas anomalías llevaron a que los pasajeros se enfrenten con el personal de Aerolíneas Argentinas, únicos seres visibles de la inoperancia de sus gerentes o ejecutivos.

Aunque parezca paradójico la niebla sirvió para que viéramos con la mayor claridad todas estas falencias que en definitiva nos llevan a pensar que la gente es lo que menos importa...

A todo ello se sumó el periodismo que encontró en la niebla un "tema" que fue suficiente para exponer las miserias humanas. Es obvio que la "niebla" trajo problemas, como los trae un dolor de muelas o una diarrea, mas no por ello nos solazamos exhibiendo a las víctimas con su sufrimiento o su incomodidad. Leía en varios medios periodísticos impresos obviedades tales como "hace diez horas que estoy en el aeropuerto" o "soy francés y vine de vacaciones. Tenia un vuelo para Tucumán y llevo siete horas de demora..." o "vine en ómnibus de tal lugar por la niebla y ahora estoy varado en Aeroparque" y otras tantas por el estilo ¿...Y...?

Divulgando este tipo de comentarios solo se logra potenciar la insensatez y generar conflictos que se transforman en "mercadería" de fácil venta y pasivo consumo. Con esto no quiero decir que no se deba informar pero la información tiene que ir acompañada de una opinión que señale las falencias o fallas que si se pueden corregir.

Se debe informar sobre los inconvenientes que generó esta persistente niebla pero también se debe ponderar la calidad del comportamiento de los afectados, especialmente las empresas de transporte aéreo, de explotación de los servicios aeroportuarios y de las autoridades públicas que tiene a su cargo la tutela del orden.

La situación se complicó con otro paro sorpresivo por la agresión que sufrió un trabajador que luego se potenció al pretender obtener otros beneficios como la reducción de la jornada laboral ya que parece ser que atender al público es "trabajo insalubre". Lo cierto es que quienes decretaron el paro actuaron con total desprecio, con una garantizada impunidad buscando sacar las máximas ventajas de una desgraciada situación que precisamente reclamaba esfuerzo y responsabilidad. Lo que queda claro es que la niebla como fenómeno natural reflejó este pobre modo de ser del argentino medio y la falta de capacidad de reacción por parte de quienes tuvieron que haber asumido el control de la situación.

En el caso de Aeroparque todos resultaron aplazados.

***Curiosidades- El Origen de las Cosas**

Aspirina

El principio activo de la aspirina es obtenido de la cáscara del Salgueiro. La salicina (salicilato), extraída de ese árbol ya era usada contra la cefalea en la Mesopotamia 3mil años A.C. La aspirina fue patentada por la industria alemana Bayer el 10 de octubre de 1887. El químico Félix Hoffmann con la ayuda del profesor Heinrich Dreser, fue quien sintetizó el ácido acetilsalicílico para aliviar dolores reumáticos de su padre. El nombre del remedio más popular del siglo XX fue formado por las partes A que viene de acetil, SPIR que es la raíz del ácido eipirico sustancia químicamente idéntica al ácido acetilsalisilico, e INA que es un sufijo que se agregaba al nombre de todos los medicamentos a fines del

siglo XIX.

*Computación

Nuestra seguridad no solo depende del antivirus

Por Jose Luis Lopez (*)

De acuerdo con datos divulgados recientemente por la compañía de seguridad Secunia, aproximadamente un 28 por ciento de las

aplicaciones más populares utilizadas por los usuarios en sus computadoras, son vulnerables a distintas clases de ataques maliciosos. En Secunia se analizaron las bases de datos de agujeros de seguridad en los programas más empleados (sistemas

operativos, navegadores, clientes de correo, reproductores multimedia, etc.), en el periodo que va desde diciembre de 2006 a mayo de 2007. Así, se totalizaron cerca de 350 mil vulnerabilidades diferentes. Existen casi 4.9 millones de populares aplicaciones, de las cuáles 1.4 son vulnerables por no tener instalados los parches críticos publicados. Siendo más específicos, y según Secunia, Opera es el navegador con menos errores y vulnerabilidades reportados en su código. En el segundo lugar se encuentra Internet Explorer, mientras Firefox es el navegador con más vulnerabilidades reportadas en ese periodo.

Las cosas cambian cuando se comparan los tiempos de respuesta a los problemas de seguridad reportados y solucionados por

parte de los fabricantes, así como de su implementación por parte de los propios usuarios. Quienes utilizan Firefox reciben y aceptan las actualizaciones en un tiempo mucho más corto que los demás, y solo un 5,19 por ciento de sus usuarios están aún en peligro. En cambio, el 11,96 por ciento de los usuarios de Opera, están poniendo sus equipos en grave riesgo, al no haberse

actualizado, o no tener conocimiento de las actualizaciones.

Entre ambos extremos, figura el Internet Explorer, en el que un 7 por ciento de sus usuarios no ha instalado los parches necesarios (9,61% con IE6, y 5,4% con IE7). Sin embargo, estas cifras pueden tener otro significado, cuando las cruzamos con los navegadores que realmente utiliza la gente. Solo como referencia, examinamos las estadísticas de las visitas de la última semana a nuestro sitio VSAntivirus.com, controladas por el servicio de Google Analytics. El 70,36 por ciento de nuestros visitantes utiliza Internet Explorer, un 26,29 por ciento usa Firefox, y solo un 2,21 emplea Opera. Es fácil sacar de esto, cuáles cifras son las que más preocupan. Un 7% del 70,36% de usuarios, no es lo mismo que un 11,96 del 2,21 por ciento (en el ejemplo). De todos modos, y sobre todo en empresas, el panorama general es que los sistemas operativos, los navegadores y las aplicaciones de Microsoft, aparecen como las que son actualizadas más regularmente. Pero otros programas, como los reproductores multimedia, son generalmente olvidados. Esto ocurre tanto en grandes corporaciones como con usuarios domésticos. Entre los

*Antártida.

**Chile triplicará su presupuesto destinado a la investigación antártica

El Director Nacional del Instituto Antártico Chileno (INACH), Dr. José Retamales, anunció que "el próximo año Chile triplicará los recursos que invertía el año 2004, directamente en proyectos científicos antárticos", superando los \$1.000 millones de inversión. A su vez, por los recursos aportados, el INACH se convertirá "en uno de los principales organismos públicos que hacen y promueven la ciencia en Chile".

En su discurso, el Dr. Retamales expuso los avances en las tareas institucionales. Mencionó los exitosos

reproductores ampliamente utilizados por la mayoría de los usuarios de Internet, el que más "agujeros" posee es Apple QuickTime, y un 33,14 por ciento de usuarios dejan vulnerables a sus equipos, por no actualizar su software. De cerca le sigue Winamp, con un 26,96 % de usuarios desprotegidos. Windows MediaPlayer no figura en el ranking. Esto se convierte en un problema muy importante, ya que tanto Winamp como QuickTime son los que más utilizan las personas, y los que se ejecutan por defecto cuando se pretende visualizar un video. Y es muy fácil colocar en un sitio una película que se abra automáticamente y comprometa la seguridad del usuario que no tiene la última versión del reproductor que utiliza. En las estadísticas de vulnerabilidades reportadas por Secunia en los sistemas operativos, el liderazgo tradicional lo mantiene Windows, pero los usuarios de Linux y MacOS se han encontrado recientemente con un aumento notorio del número de peligros que los acechan. Otra vez las estadísticas obtenidas al azar en una semana de visitantes a VSAntivirus, nos recuerda que más del 98 por ciento de usuarios, utiliza Windows. Podría argumentarse en este caso, que ello se debe a que aquellos que nos visitan son los que más desean enterarse de los problemas de seguridad en su sistema operativo (virus incluidos). Pero la realidad, tomada de estadísticas mucho más serias, indican que la gran mayoría de usuarios en el mundo, utilizan Windows antes que otros sistemas, por lo que la relación de cantidad de vulnerabilidades/sistema más utilizado, sigue teniendo su peso muy importante a la hora de sacar conclusiones. Mientras que la mayoría de las personas están enteradas de la necesidad de actualizar sus antivirus y mantener al día su software de seguridad (como cortafuegos por ejemplo), la realidad es que una importante cantidad de usuarios ignoran que los programas que utilizan a diario pueden ser vulnerables, o simplemente no quieren dedicarle el tiempo necesario para proceder a actualizarlos con los últimos parches del vendedor. En el caso de los sistemas operativos, sobre todo a nivel de

usuarios domésticos, muchas de las actualizaciones automáticas no son aceptadas, por no contarse con el software original, lo que crea otro problema: la cantidad de usuarios vulnerables por este motivo, cuyos equipos pueden ser fácilmente utilizados como instrumentos de ataques.

* Referencias:

28% of all detected applications are insecure

<http://secunia.com/blog/11/>

(*) Jose Luis Lopez es el responsable de contenidos de VSAntivirus.com, y director ejecutivo de ESET NOD32 Uruguay.

llamados a concurso de los Anillos de Investigación Antártica, programa CONICYT con financiamiento del Banco Mundial.

El proyecto "Conexiones Geológicas entre Antártica Occidental y Patagonia", ya cumplió su primera temporada antártica llegando a todos los sitios propuestos con el concurso de la Armada de Chile. Este 2007 será el primero en que un proyecto antártico multidisciplinario y multi institucional dispondrá de los presupuestos necesarios para efectuar su actividad durante todo el año, considerando remuneraciones de investigadores y alumnos en Chile, análisis de laboratorio en el extranjero, asistencia y organización de reuniones, etc.

El segundo proyecto es "Estabilidad y comportamiento reciente de glaciares en la Península Antártica" presentado por el Centro de Estudios Científicos de Valdivia (CECS) y la Dirección Meteorológica de Chile, con la Dra. Anja Wendt como directora del proyecto y el ingeniero magallánico Rodrigo Zamora Maric como uno de sus proponentes principales. La investigación intentará predecir el comportamiento de glaciares ubicados a ambos lados de la Península Antártica, sobre las plataformas Larsen C y Wordie, entre los paralelos 68 y 70°S, más de 800 km al Sur del área en que se encuentran las principales bases antárticas chilenas.

****Australia ¿planea militarizar su zona de influencia en la Antártida?**

El 5 de abril de 2007, el Instituto Australiano de Política Estratégica (ASPI por su sigla en inglés) publicó un informe denominado "Activos congelados: asegurando el futuro antártico de Australia", donde se habla de la necesidad que tiene Australia de proteger su flanco Sur, ante las amenazas que sobre los recursos naturales podrían significar que el Tratado Antártico deje de funcionar y los países decidieran explotar el territorio antártico reclamado por ese país.

La publicación tuvo abundante repercusión en los medios de habla inglesa vinculados a la actividad antártica y expresan una preocupación: ¿Vamos hacia una militarización de la Antártida?

En el informe se menciona que si bien Australia congeló sus reclamos territoriales a raíz de la firma del Tratado Antártico de 1959, las actuales circunstancias obligan a prever que existen amenazas sobre los recursos naturales aún sin explotar en el continente blanco.

Hacen notar que su país no cuenta con medios para defender la vasta extensión marítima que existe entre sus costas del sur y el continente antártico, ni tampoco para controlar las vastas regiones cubiertas de hielo, de su reclamo territorial que cubre casi la mitad del continente helado.

Esta aparente debilidad la constatan a partir de los incidentes ocurridos recientemente con la flota pesquera de Japón que caza ballenas en aguas del Océano Glaciar Antártico, que son reclamadas por Australia.

Entre otros aspectos, se menciona que Australia no tiene capacidad aérea para operar profundamente en el continente antártico y se menciona en comentarios de prensa que las amenazas más destacadas son países con gran potencial como Estados Unidos, India, Rusia o China.

El informe, según lo expresa el sumario de "Strategic Insights 34 - Antarctica" describe los retos que debe afrontar Australia para mantener la vigencia de sus reclamos territoriales ante la posible explotación ilegal de los recursos, la pesca pirata, el cambio climático, el aumento de visitas turísticas y la posibilidad de explotar la reserva de agua dulce que significa el hielo antártico.

****China iniciará este año la construcción de un observatorio astronómico en la Antártida**

Será uno de los primeros del mundo en el continente helado y estará emplazado en la cima del Domo A (4.093 metros), la masa de hielo más alta de la Antártida, informó el Centro de Estudios Polares de China, al diario "Nuevo Pekín". La expedición para comenzar las obras partirá en octubre 2007, a bordo del barco rompehielos "Xuelong" ("Dragón de Nieve") que actualmente está siendo reparado.

La construcción costará unos 120 millones de dólares (100 millones de euros), a los que habrá que añadir los 12 millones de dólares (10 millones de euros) que van a sufragarse para la reparación del "Xuelong".

*** Medicina.**

****CANCER DE PROSTATA-**

El cáncer de la próstata es uno de los cánceres más frecuentes en el mundo y también en el Uruguay. Su incidencia aumenta con la edad. La sobrevida global a cinco años es del 93% para los hombres de raza blanca. En los hombres de raza negra la sobrevida es 84%. Casi todos los

cánceres son detectados como un nódulo a través del tacto rectal. La mayoría tienen un origen multifocal, se originan en varios sitios de la glándula. Muchos de ellos permanecen latentes, durante toda la vida del hombre. El período entre comienzo celular y aparición clínica se considera que es de

varias décadas. Es más frecuente en los hombres con: mayor edad, vida sexual más activa, raza negra, obesidad, y elevado consumo de grasas (igual que para el cáncer de mama y de colon). Los trabajadores que manipulan Cadmio (sin usar guantes) y cinc estarían con mayor riesgo. Las ostras, contienen elevadas cantidades de estas sustancias. Se han hallado partículas del herpes virus tipo II en las células tumorales (igual que en el cáncer de cuello de útero), por lo que también se ha elaborado una hipótesis viral en la génesis de este cáncer. La vitamina A y los retinoides en general desempeñarían un papel protector. Una de las formas más comunes de clasificar los tumores es el sistema de estadificación A-B-C-D, también conocido como el sistema Whitmore-Jewett.

Etapa A: el tumor no se palpa durante el examen físico y generalmente se detecta por accidente

Etapa B: el tumor está únicamente en la próstata y por lo general se detecta por medio de un examen físico o un examen de sangre (PSA).

Etapa C: el tumor se ha diseminado más allá de la próstata, pero no está presente en los ganglios linfáticos.

Etapa D: el tumor se ha diseminado (ha hecho metástasis) a los ganglios linfáticos o a otras partes del cuerpo (por ejemplo a los huesos y a los pulmones).

Este sistema también tiene varias subetapas.

Síntomas

Con el advenimiento de la prueba del antígeno prostático específico (PSA), la mayoría de los cánceres de próstata ahora se detectan antes de que ocasionen síntomas.

Además, aunque la mayoría de los síntomas abajo citados pueden estar asociados con el cáncer de próstata, tienen más probabilidad de estar asociados con afecciones no cancerosas.

Trastornos al orinar: Retraso para comenzar a orinar, retención urinaria, incontinencia, sangrado en la orina goteo urinario (sobre todo después de terminar la micción). Dolor al orinar, o al eyacular

Dolor de espalda en la parte inferior o con la defecación

Dolor abdominal. Repercusión general anemia,

adelgazamiento involuntario, letargo

***Club FUERZA AEREA**

Estimado Consocio:

Se pone en conocimiento que durante la temporada baja (hasta el 30 de noviembre de 2007), la Sede Balnearia de Playa Hermosa estará abierta también para familiares (**que no integren el núcleo familiar**) al mismo precio que para socios, debiendo realizar la reserva el socio, como titular responsable de dicha reservación.

El servicio que se brinda es con desayuno incluido, excepto que anticipadamente se requiera pensión completa (mínimo para este servicio grupo de 10 personas).

Encaso de optar por pensión completa, se deberá señalar con un 20 % del total de la estadía.

Las reservaciones se otorgarán por formulario y fecha de anotación.

Existe la posibilidad de locomoción desde y hasta la Sede Central para grupos de 6 personas o más. Consulte en Secretaría y haga sus reservaciones.

A COBRAR AL HUESPED

(Precios por persona y por día en base doble) IVA incluido.

	PENSION COMPLETA	SOLO DESAYUNO
Socios mayores:	\$ 350,00	\$180
Socios menores de 7 años:	\$ 230,00	\$ 90
Socios menores de 3 años:	Alojamiento gratis y menú especial a la carta	
Familiares de socios:	Igual que para socios.	
No socios (particulares)	US\$ 25,00	
No socios menores de 7	US\$ 15,00	
No socios menores de 3 años:	Alojamiento gratis y menú especial a la carta	

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

Detección del cáncer de próstata

El antígeno prostático específico (PSA, prostate specific antigen), producido casi exclusivamente por el tejido prostático, lo que incrementó enormemente la capacidad de detectar el cáncer de próstata oculto.

El nivel absoluto de la concentración de PSA > 10 ng/ml generalmente indica cáncer, y la tasa de elevación del marcador sérico a lo largo del tiempo puede ser útil en la toma de decisiones clínicas.

· 0 a 2,5 ng/ml es un nivel bajo

· 2,6 a 10 ng/ml es un nivel ligeramente o moderadamente elevado

· 10 a 19,9 ng/ml es un nivel moderadamente elevado

· 20 ng/ml o más es un nivel sumamente elevado

No hay un nivel específico de PSA que sea normal o anormal.

Sin embargo, cuanto más alto sea el nivel de PSA, más probable será que haya cáncer. Pero, ya que varios factores pueden causar que fluctúen los niveles de PSA, un resultado anormal de PSA no indica necesariamente que haya necesidad de hacer otros análisis de diagnóstico. Cuando los niveles de PSA continúan elevándose durante un período de tiempo, se podrían necesitar otros análisis.

PSA libre y PSA unido: El PSA circula en la sangre en dos formas: libre o unido a la molécula de una proteína. En afecciones benignas de la próstata, hay más PSA libre. El cáncer produce más PSA unido.

El examen mediante tacto rectal es el principal método de screening.

Ecografía transrectal

Útil para obtener imágenes de la próstata clínicamente silenciosa, y en combinación con el tacto rectal ha incrementado la precisión de los exámenes de screening. Da mayor precisión a los procedimientos de biopsia transrectal, permitiendo la introducción de una aguja de biopsia directamente en el nódulo

Fuente: Vassallo, J.A.; Barrios, E.- Actualización

Ponderada de los Factores de Riesgo del Cáncer.

Montevideo: Comisión Honoraria de Lucha contra el Cáncer, 2003. Instituto Nacional del Cáncer

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

Socios mayores:	\$ 125,00
Socios menores de 7 años:	\$ 60,00
Socios menores de 3 años:	Menú especial a la carta
Familiares de socios:	Igual que para socios.
No socios (particulares)	\$ 225,00
No socios menores de 7	\$ 110,00
No socios menores de 3 años:	Menú especial a la carta

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

Facilidades de pago para Socios:

1. Contado en Sede Balnearia sin recargo.
2. 1ra. Cuota contado sin recargo y 2da. Con 5% de recargo.
3. En dos cuotas con 10% de recargo.
4. En tres cuotas con 15% de recargo.

Saluda a usted atentamente

LA COMISIÓN DIRECTIVA

Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas

** Están todos los pasajeros en la sala de embarque esperando la salida del vuelo. De repente llega el copiloto impecablemente uniformado con anteojos oscuros y un bastón blanco tanteando el camino. La empleada de la compañía aclara que, si bien es ciego, es el mejor copiloto que tiene la Empresa. Al poco rato llega el piloto, con el uniforme impecable, anteojos oscuros y un bastón blanco asistido por dos azafatas. La encargada de la sala aclara que, también, el piloto es ciego pero que es el mejor piloto que tiene la Compañía y que, junto con el copiloto, hacen la dupla más experimentada. Con todos a bordo, el avión comienza a carretear, tomando cada vez más velocidad y con los pasajeros aterrorizados. El avión sigue tomando velocidad pero no despegar; continúa la carrera y sigue en tierra. Cada vez el final de pista está más cerca y en una explosión de histeria general los pasajeros comienzan a gritar como poseídos.

En ese momento el avión milagrosamente toma altura, entonces el piloto le dice al copiloto:

- ¡El día en que los pasajeros no griten... nos hacemos mierda!

LA VIDA EN LATINOAMERICA ES ASI

El rico vive del pobre, el policía dice que cuida a los dos. El ciudadano común se cuida de los tres.

El trabajador mantiene a los cuatro. El vago vive de los cinco. El comerciante comercia con los seis.

El abogado enreda a los siete. El cantinero emborracha a los ocho. El cura absuelve a los nueve.

El doctor cura a los diez. El sepulturero entierra a los once. El partido de turno gobierna a los doce. El presidente engaña a los trece y a su vez: Al rico lo hace más rico. Al pobre lo hace más pobre.

Al más pobre lo hace imbécil. A los imbéciles los hace ministros, diputados, senadores y así dejan de ser pobres. El consuelo es que en los países latinoamericanos sólo seis "personas" tienen problemas:

Yo, tú, él, nosotros, vosotros y ellos.

***Direcciones interesantes de la Web.**

http://www.flightlevel350.com/Aircraft_Cessna_182_Skylane_RG_II-Airline_Private_Aviation_Video-7951.html

http://www.flightlevel350.com/Aircraft_Douglas_DC-3-Airline_Untitled_Aviation_Video-8410.html

<http://www.antarkos.org.uy/antarkos23/docus/varios/api.htm> Uruguay y el Año Polar

***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"**