



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 85 CORRESPONDIENTE AL 15 ABRIL 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

Edición de 242 Ejemplares

FECHAS DE LAS REUNIONES DE CAMARADERÍA DEL AÑO 2008

AGENDELAS!!!!!!

1º El viernes 16 de Mayo a las 1200

2º El viernes 15 de Agosto a las 1200

3º El viernes 28 de Noviembre a las 1200

Cartas de los Lectores.

- Muchas gracias por este "Diario Digital". La verdad que lo he disfrutado. Hace algún tiempo que me encuentro radicado en Marruecos (Casablanca) y por ende un poco alejado de los viejos camaradas de armas y de vuelo, y este correo me ha traído gratos recuerdos. Los saluda muy atentamente y los insta a seguir en este esfuerzo. Tte. Cnel. (Av.) (R) Alberto García

- Estimados camaradas del Grupo Simbólico 346, muchas veces leyendo noticias que gratamente recibo de ustedes, no puedo menos que escribirles sin dejar de reconocer que quizás ya en esta etapa de mi vida las nostalgias de un época vivida en nuestra Fuerza Aérea me invaden totalmente. La realidad de hoy, época de crisis no solo para nosotros sino en el mundo entero me lleva a detenerme en aquellos años de oro en la Base Aérea N°1 cuando las retinas de ojos de inundaban de emoción y alegría viendo toda aquella flota volar y encontrarse en los aeropuertos del interior cualquiera fuera la misión, TAMU, S-32, S-16 etc, el indestructible y poderoso C-47 el FAU-514 el cual tuve el altísimo honor de volarlo como Radio Operador, mis horas de trabajo sin cesar en mis servicios en la Estación CXJ, y todo aquel puñado de humanos, excelentes profesionales de la aviación más allá de su rango o jerarquía militar, superiores o subalternos, pilotos, técnicos, de servicio etc. pero con un mismo fin, la vocación de servicio y la satisfacción del deber cumplido, no solo por el deber sino por el placer de poder hacerlo y en esto tengo un puñado de logros y emociones, la duda y la certeza de saber si como operador de CXJ podríamos cubrir radialmente la misión y fueron aquellas como la Antártida, Mozambique, Camboya, Israel, Cuba, EE.UU., saber que la tripulación estaría a miles de kilómetros de nuestra Base y la emoción de estos hablando con su familia y entregando novedades a través del sistema Phone Patch muchas veces 5/5 otras un 3/3 o 4/3 pero legible y la alegría del reconocimiento de la tripulación al arribo, el clásico obsequio del mural con los nombres y grados grabados de la tripulación y el agradecimiento a CXJ por el apoyo brindado, pero además el temprano ingreso a la Base 1 para iniciar la jornada y ya 06:30 motores prendidos, mecánicos trabajando para dejar O.V el avión, el ingreso a CXJ de los pilotos y aquella clásica frase " Esta el Metar y los Notam de Salto o Paysandú o el destino que llevaran, y ese mate como esta? claro a esa hora el mate era un elemento mas de la misión y entre tomar nota papel y lápiz, cebar el clásico matecito para hacer mas amena la hora laboral.- Hoy muchos de aquellos camaradas ya no están entre nosotros, emprendieron el vuelo eterno, otros disfrutaban del calor familiar y del descanso del retiro. Mire por la ventana de CXJ y me invadió el escalofrío ingrato de la soledad y el recuerdo, no están mas aquellos 5 Aviocares, los 6 Bandeirantes, los 2 Fockers, los 2 Fairchild, el C-47 FAU 514 lo miro todas las mañanas por la ventana de mi despacho también en su descanso eterno. Pero también me invadió un sentimiento profundo de pena, no están mas aquellos desfiles Aéreos de cada 17 de Marzo de cada año y que parecía que tapaban el cielo entre aviones de Transporte, Helicópteros y de la B.A.II y el infaltable desfile terrestre del personal y el aplauso arrancado

del público. Todo esta grabado únicamente en mi memoria, los tiempos cambiaron, la sociedad cambio la crisis nos toco y calo muy profundo ocasionándonos una herida muy difícil de cerrar y miro al costado y quedamos pocos, muy pocos de todos aquellos viejos camaradas que hacíamos entre todos una jornada placentera de trabajo y la herida mas dolorosa y difícil de cerrar, ver la sociedad como hiere y destroza la familia militar, el sufrimiento de nuestros camaradas privados de su libertad negados del trato digno de un hombre que se brindo por entero a la Fuerza y al País, para ser denigrado, destrutado y humillado. Sufre su familia, sufrimos nosotros y pienso " Este es el pago y el reconocimiento de nuestra sociedad" me invadió una enorme nostalgia, podrían ustedes publicar o no este desahogo emocional para con ustedes, pero es de la única manera que puedo hacerlo, se que sabrán entenderme, los jóvenes militares de esta hoy moderna y renovada Fuerza Aérea informatizada, y con tecnología mínima pero renovada en definitiva, solo se sientan a tomar un mate y escuchar todas estas y otras tantas anécdotas que otrora nos marco y nos formo, dignos llenos de ética moral y principios, valores humanos y con vocación de servicio. Hasta pronto camaradas.- Inst.At. Oscar W. LEMOS

INFORMACION DE INTERES.

Comunicación del Grp 346.

*Debido a un malentendido entre la Contaduría del CGFA y el SRRPPMM, a 67 socios del Grp 346 que se les descontaba la cuota social por el SRRPPMM se le descontó por error \$150 de más. Los perjudicados le pedimos que en el próximo almuerzo hablen con el Cnel Nicolini, para efectuar la devolución. Gracias y las disculpas del caso.

Comunicado acerca del IRPF.

Punto 1

El día Viernes 4 de Abril del corriente los Señores Presidentes del Centro Militar y Círculo Militar "General Artigas" presentaron nota al Señor Director del Servicio de Retiros y Pensiones de las FF.AA., en representación de los Socios de una u otra Institución que demandaron ante la Suprema Corte de Justicia la declaración de Inconstitucionalidad de la Ley 18.083 en su calidad de jubilados y pensionistas, gravados por el impuesto a la renta de las personas físicas (IRPF).

Acompañando la nota se presentó fotocopia autenticada de la referida sentencia, así como un ejemplar de la acción de inconstitucionalidad en el que lucen las firmas de todos los accionantes.

La nota concluye solicitando que:

1º) Que adopte las medidas conducentes al cumplimiento de la citada sentencia, de modo de que deje de cobrarse el IRPF a los accionantes gananciosos.

2º) Que, asimismo, se arbitren los mecanismos necesarios a fin de que les sean reintegradas, a dichas personas, las sumas que, por concepto del IRPF, les fueron cobradas indebidamente.

Punto 2

Para el caso de los firmantes que perciben su jubilación por el Banco de Previsión Social, el Doctor Gonzalo Aguirre presentará copia autenticada de la sentencia ante ese Banco.

Punto 3

Se encuentra abierta una nueva instancia para aquellos interesados que no hayan ingresado en esta sentencia a cargo del Doctor Gonzalo Aguirre. A través de los Centros Sociales se hará la recolección de datos y los honorarios y/o costos los fijará el mencionado Abogado directamente con el interesado.

Punto 4

El Doctor Ricardo Bengoa ofrece sus servicios en la sentencia de referencia, mencionando la posibilidad de una medida cautelar y otras acciones incluyendo una Demanda ante la Corte Interamericana de Justicia.

Por información más detallada dirigirse al mencionado Abogado al teléfono 601 05 63 o e-mail

sela@adinet.com.uy en forma particular.

Punto 5

Solicitamos la difusión de esta información entre familiares, compañeros y amigos para apoyar la mejor comunicación que se desea alcanzar por nuestros Clubes.

***AVISOS CLASIFICADOS.**

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

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

** TRASPASO: Refugio de embarcación en Punta Colorada de 8x5 mts. a 30 metros del agua, con corriente eléctrica trifásica, malacate para 5000 kgs, heladera, agua. Cnel E Aguirre 099.619694.

EDITORIAL.

Discurso del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya,

General del Aire Don Enrique A. Bonelli, "95º aniversario de la Aviación Militar" y "Día de la Fuerza Aérea".

La Fuerza Aérea Uruguaya tradicionalmente rinde homenaje a sus caídos en el mes de agosto, al conmemorarse el Día de los Mártires de la Aviación Militar.

Este año hará lo propio.

No obstante, no quiero ni puedo dejar pasar esta ocasión que nos convoca para expresar el profundo dolor que siento -que todos sentimos-, por el reciente fallecimiento de dos jóvenes oficiales, el Teniente 2º (Av.) Diego Silveira y el Alférez (Av.) Jonathan Martínez, como consecuencia de un accidente aéreo acaecido mientras realizaban un vuelo de entrenamiento.

Deseo reiterar desde aquí, a sus familiares y seres queridos, en nombre de toda la Fuerza Aérea, nuestro más sentido pésame. Todo aniversario de la Fuerza Aérea Uruguaya es siempre para nosotros -sus integrantes- un día muy particular, especial.

Este que hoy nos reúne es un poco más especial, para quien habla. Es la última celebración de un aniversario de la Fuerza Aérea en la cual me dirijo a Ustedes como Comandante en Jefe de la misma.

Quizás ello es -en alguna medida- lo que me motiva a compartir una serie de reflexiones acerca del contexto y los desafíos en el cual la Fuerza Aérea deberá desarrollar las actividades propias de la institución, con el objetivo de insistir en lo que ha sido el norte que me ha guiado: contribuir a fijar nuestro pensamiento en el futuro de la Fuerza Aérea en particular y de las Fuerzas Armadas en general.

En el mundo actual, los desafíos a la seguridad, ya sean fenómenos naturales o provocados por el hombre, van más allá de los conceptos tradicionales de amenaza contemplados en las doctrinas de defensa nacional. Estos desafíos, de tan variada procedencia, incluyen: los desastres naturales, las potenciales pandemias, los actos de terrorismo, los ataques a la seguridad cibernética o a otras áreas de la infraestructura crítica, los accidentes bioquímicos, y la posibilidad de acceso, posesión y uso de armas de destrucción masiva.

Nuestra época se caracteriza por la capacidad para la destrucción masiva que pueden desarrollar actores no estatales, grupos o individuos. Por ello, el eje de los conflictos ha variado de conflictos entre los estados, a conflictos dentro de los estados -como son los movimientos insurgentes- o conflictos supra estatales - que tienen aristas culturales o religiosas, o están motivados por ideologías radicales, o por organizaciones criminales transnacionales.

Esta complejidad de nuevas amenazas impredecibles, requiere importantes cambios estructurales y funcionales en la Fuerza Aérea y en las Fuerzas Armadas; cambios que siguen pendientes y que son imprescindibles para enfrentar los desafíos y amenazas antes mencionadas.

Precisamos superar una concepción clásica de planificación basada en las respuestas a eventuales amenazas o hipótesis de conflictos, y dirigirnos hacia un modelo basado en el desarrollo de capacidades, para responder rápida y eficazmente a lo inesperado o lo no imaginado.

Se necesita una organización de las Fuerzas más realista, acorde con la necesidad de hacer de fuerzas integradas y móviles, uno de los ejes de nuestra evolución doctrinaria y de empleo.

Todo ello con el objeto de contribuir al desarrollo político y estratégico del Estado Uruguayo.

Los comandos conjuntos harán posible la ejecución en tiempo real de funciones de inteligencia, la planificación para contingencias, así como el diseño y conducción de operaciones que incrementarían notoriamente la velocidad de respuesta, esencial ante cualquier situación de crisis que lo requiera, y aumentarían nuestras capacidades en las Misiones de Paz.

Las Fuerzas Armadas deben trabajar en complementación con otras Instituciones del Estado en la ejecución de la estrategia de seguridad establecida por el Poder Ejecutivo.

Ello exige mucho más que coordinación.

Implica importantes cambios institucionales y legales, y la creación de las instancias y mecanismos que faciliten el diálogo estratégico interinstitucional entre los más altos niveles de decisión política.

Se requiere un Consejo de Defensa Nacional al más alto nivel, asesor y consultivo del Señor Presidente de la República, con la estructura y composición adecuadas para facilitarle a éste liderar no sólo la gestión de las situaciones de crisis que afecten a la defensa, sino también la unidad de esfuerzos necesaria para responder efectivamente a cualquier catástrofe, así como a los desafíos de las nuevas amenazas a la seguridad.

Consejo que, como asesor del Señor Presidente en áreas tan complejas, - de acuerdo a lo oportunamente sugerido al Ministerio de Defensa - tendría que tener entre sus miembros permanentes al Mando Militar de las Fuerzas Armadas y al Director Nacional de Inteligencia de Estado, para asesorar, sugerir y responder a los requerimientos técnico-profesionales de las decisiones políticas en consideración, a fin de que el Sr. Presidente pueda tomar esas decisiones en tiempo real, como las crisis exigen. Debería avanzarse hacia la creación de un Estado Mayor de la Defensa, adecuadamente definido, moderno y actualizado, integrado en principio por Oficiales Generales en actividad, razonablemente los Comandantes en Jefe de las tres Fuerzas, de acuerdo a mecanismos a establecerse, y eventualmente evolucionar hacia una estructura de mando militar conjunto, unificado, al cual podría estar subordinado el mando militar de las tres Fuerzas Armadas, siguiendo -entre otras- la experiencia de la ley Orgánica de la Defensa Nacional de España.

Debemos concebir estos cambios estructurales y funcionales -necesarios para enfrentar los desafíos y amenazas antes mencionados- apoyados en la crítica racional y con la mirada puesta en el futuro.

Es integrando plenamente a las Fuerzas Armadas en estas estructuras, que se apuesta a dejar atrás el pasado e iniciar un camino que nos obliga a evolucionar en todas nuestras actividades por el bien de nuestro País.

Como por ejemplo, han evolucionado las Misiones de Paz en las que Uruguay participa, en el marco de los mandatos y resoluciones de la Naciones Unidas, en paralelo con el crecimiento de la demanda por las mismas.

Los tiempos en que las tareas de dichas misiones se circunscribían a la convencional supervisión de una zona de alto el fuego, se encuentran muy lejanos.

Los integrantes de los contingentes de misiones de paz deben cumplir hoy con multiplicidad de funciones.

Deben estar preparados para tolerar privaciones: ser negociadores efectivos, buenos comunicadores, capaces de posesionarse con firmeza ante fuerzas hostiles; controlar fronteras, llevar a cabo el desarme de combatientes, resolver problemas y estabilizar situaciones bajo presión y riesgo, contribuir a la reconciliación y convivencia pacífica entre facciones enfrentadas, facilitar el arribo de ayuda humanitaria, ayudar a refugiados y desplazados a retornar a sus tierras y hogares, proteger a civiles inocentes, asegurar las condiciones necesarias para procesos electorales y el establecimiento del estado de derecho.

En ese contexto tan complejo, las operaciones de paz se han convertido por su propia naturaleza en un componente integral de la política exterior del Uruguay. El Estado uruguayo asume a través de ellas una gran responsabilidad ante la comunidad internacional, y con él, los integrantes de las Fuerzas Armadas y la Fuerza Aérea que participan en ellas, lo que exige un adecuado entrenamiento y preparación.

Exige también de los comandos, responder rápida y adecuadamente -esto es en calidad, cantidad y oportunidad- a los requerimientos logísticos que las Fuerzas desplegadas presenten, para el cumplimiento de la misión asignada por Naciones Unidas, y asumida por el país.

Debe pensarse que esas Fuerzas se encuentran en un teatro de operaciones bajo el Comando Operacional de las Naciones Unidas, en cumplimiento de un contrato donde nuestras obligaciones tienen una contrapartida económica que nos exige mantener y operar material de alto costo, el cual debe estar siempre disponible.

Y son esos requerimientos de urgencia los que nos imponen hacer uso del dinero en forma inmediata.

Aspiramos a que esta realidad sea adecuadamente analizada y contemplada, y que el marco normativo aplicable en cuanto a las garantías del debido control y transparencia en el uso de esos recursos, preserve la disponibilidad inmediata de esos fondos por parte de los Comandos de las Fuerzas, para el uso de los mismos, con la imprescindible celeridad, en lo que es su finalidad específica: las propias misiones de paz y su equipamiento.

La importancia de la información es crítica en defensa. Tecnología e informática, sistemas integrados, operaciones y una red de comunicaciones que nos haga capaces de mantener enlazados en tiempo real a las fuerzas de aire, mar y tierra y a los diferentes componentes de éstas entre sí, se vuelven imprescindibles para hacer posible que respondan rápida y armoniosamente ante una amenaza.

Precisamos por tanto un comando conjunto que integre y consolide capacidades de ciberseguridad con funciones imprescindibles a realizarse en forma permanente, tanto en tiempos de paz como en momentos de crisis, como ser comando y control, guerra electrónica, inteligencia, y protección de redes críticas.

Necesitamos una estrategia de capital humano propio de la era de la Información en la que vivimos. La capacidad de reclutar, sostener y promover el personal militar de acuerdo a sus capacidades individuales, estableciendo mejores mecanismos para premiar la excelencia individual; desarrollar un nuevo concepto de carrera militar basado en la ocupación de destinos, cargos o comisiones relevantes por plazos más largos en vez de la tradicional rotación cada pocos años.

Permitir el acceso de los distintos escalafones a las máximas jerarquías de la carrera militar, haciéndola por lo tanto más competitiva en base a criterios modernos; reducir la permanencia en las mismas a un horizonte temporal más razonable, que nos brinde una mayor movilidad jerárquica y una más adecuada rotación de los mandos.

Finalmente, el control del espacio aéreo y el ejercicio de policía aérea es también una función crítica, esencial y permanente de la Fuerza Aérea que ha evolucionado, y es hoy una necesidad imperiosa en relación con intereses y obligaciones que el Estado uruguayo tiene, en cuanto al cumplimiento de normas y compromisos internacionales.

Con el establecimiento del Centro de Comando y Control Aéreo, la Red de Comunicaciones de apoyo y la próxima instalación de los radares tridimensionales, a nuestra Fuerza Aérea sólo le restaría para completar el sistema, la incorporación de un avión interceptor moderno, a los efectos del adecuado ejercicio de la soberanía Nacional.

En un nuevo aniversario de la Institución, reafirmamos el compromiso de la Fuerza Aérea a dar todo de sí en el cumplimiento de sus funciones jurisdiccionales, en el asesoramiento que el Ministerio de Defensa le requiera para mejor prepararnos institucional y operacionalmente a enfrentar los desafíos y amenazas descritas, así como en el logro de los objetivos que el Poder Ejecutivo le encomiende.

Muchas Gracias

Del Club Fuerza Aérea.

ESTIMADOS SOCIOS DEL CLUB DE LA FUERZA AEREA:

Estamos informando por éste medio

a) que se ha iniciado una Recolección de firmas para ejercer el derecho de petición ante la Intendencia Municipal de Montevideo, a efectos de suspender la aplicación de aumentos a la Contribución Inmobiliaria. En virtud de distintas consultas jurídicas y de la viabilidad política se recorre éste camino que ya cuenta con múltiples adhesiones.

Se encuentra a disposición de los interesados un Formulario para ser firmado, a tal fin, recuerde que se aplica solamente para quienes tienen credenciales cívicas de Montevideo

b) el próximo lunes 14 de abril a las 10.30 horas se conmemorará un nuevo Acto Recordatorio organizado por la Asociación de Homenaje Permanente a los Caídos en Defensa de las Instituciones Democráticas y de la Libertad.

Invitamos a usted a participar en ésta Ceremonia a realizarse en la Plaza de la Bandera (Tres Cruces)

“ Nada tenemos que esperar que no sea de nosotros mismos” Gral. José G. Artigas

LA COMISION

Del Club de Suboficiales de la FA.

Internados en el HMC.

20/02/08 SOM Ramón Paredes CICU Casa de Galicia Alta

03/03/08 Cbo 1º Jorge Antonio Rodríguez

14/03/08 Sdo 1º Aparicio Gadea

15/03/08 Sdo 1º Oribe Araujo

21/03/08 Sdo 1º Suárez Cuadro, Juan Alberto Alta

23/03/08 Sgto. Guillermo Lemme

23/03/08 SOM. Dante Bandera Alta

24/03/08 Sdo 1º Roberto Méndez

25/03/08 Sgto. Luis Cabrera Alta

26/03/08 Cnel. Carlos Montesano Alta

26/03/08 Cbo 1º Alejandro Sánchez

31/03/08 SOM. Lucio Ferreira Alta
29/03/08 Sdo 1º Aníbal Rodríguez Da Silva,
03/04/08 Sdo 1º Luis Alberto Barrera
04/04/08 Sgto José María Varela Rocco
07/04/08 Sdo 1º Amado Sanes Alta
09/04/08 Cnel Carlos Manuel Montesano

*LA FOTO



CASA C-212 Aviocar FAU 531 pronto para ONU-Haiti (FotoW.Fuentes)

Noticias Nacionales.

De RRPP FAU

Ascensos en la Jerarquía de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea Uruguaya

Se pone en conocimiento que el día lunes 24 de marzo se realizó en la Sede del Ministerio de Defensa Nacional la Ceremonia de Entrega de Bastones de Mando y Despachos a los Señores Brigadieres Generales Aviadores don Daniel Olmedo y don José C. Lupinacci, recientemente ascendidos.

El Señor Brigadier General (Av.) don Daniel Olmedo se desempeñará como Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y el Señor Brigadier General (Av.) don José C. Lupinacci asumirá como Comandante del Comando Aéreo Logístico.

Tuvo lugar en plaza Artigas acto de Brigada Aérea.

DURAZNO DIGITAL PAG. 1

Con motivo de conmemorarse el pasado 17 de marzo de 2008, el 95º Aniversario de la Aviación Militar y Día de la Fuerza Aérea Uruguaya, la Brigada Aérea N°II, con asiento en Santa Bernardina, desarrolló este viernes 29 de marzo el acto conmemorativo. En horas de la mañana, con la presencia de autoridades civiles encabezadas por el intendente Carmelo Vidalín y los diputados, Juan José Bruno (PN) y Pedro Soust (FA), y militares, con el comandante de la brigada local, Antonio Alarcón a la cabeza, se colocó una ofrenda floral al pie del monumento al prócer. En el lugar se recordó a los dos jóvenes oficiales fallecidos este año, el Teniente 2º (Av.) Diego Silveira y el Alférez (Av.) Jonathan Martínez, como consecuencia de un accidente aéreo acaecido mientras realizaban un vuelo de entrenamiento. Aviones sobrevolaron la ciudad en momentos en que se cumplía el acto, y se reafirmó el compromiso de la Fuerza Aérea a dar todo de sí en el cumplimiento de sus funciones jurisdiccionales, en el asesoramiento que el Ministerio de Defensa requiera, para mejor preparar a la institución a enfrentar los desafíos y amenazas siempre presentes.

Militares ascenderán por capacidad y no más por antigüedad

El País, Daniel Isgleas

El Ministerio de Defensa piensa modificar los criterios de ascenso para los oficiales militares. La promoción se hará más competitiva y los méritos por capacidad individual reemplazarán al tradicional sistema de antigüedad en el grado. El gobierno

prevé que se instalará una gran discusión a nivel militar y político cuando la propuesta llegue al Parlamento como parte de las nuevas leyes orgánicas que esta administración piensa modificar antes de 2010. El ministro José Bayardi así lo transmitió el lunes 24 a los miembros de la comisión de Defensa del Senado.

Por ejemplo, habrá una división de categoría de oficiales para las promociones. En primer lugar, los oficiales jóvenes desde su egreso de las escuelas militares hasta el nivel de oficiales jefes (con grados hasta de capitán en el Ejército y la Fuerza Aérea, y hasta teniente de navío en la Armada) serán evaluados por su capacidad y disciplina militar, y el ascenso se producirá en función del buen comportamiento y la sujeción a las normas.

Un segundo grupo lo conformarán las promociones en otros grados del escalafón militar, como los niveles de jerarquía (mayor, teniente coronel y coronel en el Ejército y la Fuerza Aérea, y capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío en la Armada) en torno a los cuales la idea es que la promoción se realice en función de las vacantes reales. En la comisión del Senado, Bayardi reconoció que afrontará resistencia en las fuerzas. "Esto llevará a que algunos oficiales, por falta de vacantes, vayan quedando fuera de la carrera a una altura en la que todavía no completaron su formación", admitió. Bayardi explicó que la idea es que con este nuevo mecanismo se busque la "excelencia" en la gestión de los oficiales, porque "llegarán a los estratos superiores aquellos que demuestren más capacidad". "Seguramente, el tema dará lugar a una gran discusión", se atajó. De acuerdo con su idea, en el grado de oficial subalterno (alférez, teniente 2º, teniente 1º y capitán en el Ejército y la Fuerza Aérea, y guardiamarina, alférez de fragata, alférez de navío y teniente de navío en la Armada) se requerirá "una buena disciplina y capacidad militar, y después -como oficial jefe- habrá que llegar a instancias de concurso que permitan competir por el ascenso para llenar las vacantes reales", indicó. Bayardi insistió en que este mecanismo puede determinar que algunos oficiales "no alcancen el grado superior al que hoy pueden llegar, que es el de coronel".

Para llegar a general, una ley de este gobierno en 2006, estableció un cambio en la elección de los oficiales que habilita al presidente Tabaré Vázquez a hacer una selección entre todos los oficiales superiores.

Estas modificaciones previstas están relacionadas con los cambios que el gobierno estudia para el sistema de educación militar. Días atrás se anunció la iniciativa de revisar el sistema de enseñanza militar implementando el mecanismo de créditos educativos para que los oficiales puedan seguir otro tipo de formación en los ámbitos civiles de la Universidad.

Pluna, ya llegó el segundo Bombardier

Equinox

Procedente de Canadá arribó el al Aeropuerto Internacional de Carrasco el segundo CRJ900 Next Gen CX-CRB, adquirido por Pluna S.A. En su cola tiene pintado el colibrí, otra de las aves elegidas por Ken Cato en su propuesta de identidad corporativa. La empresa ya cuenta con dos nuevos aviones, los primeros de los siete que adquirió a la firma Bombardier. El primero de los aviones había llegado a Montevideo el pasado 14 de marzo cumpliendo con el cronograma previsto.

Los nuevos aviones cuentan con 90 plazas, están diseñados especialmente para vuelos regionales, y cuentan con un diseño y tecnología de última generación.

Más combustible para navegación y vuelos.

LA REPÚBLICA PÁG. 2

El ministro de Defensa Nacional, José Bayardi, dijo que uno de los objetivos de su cartera es que los aviones de la Fuerza Aérea puedan llegar al final de esta administración a cubrir las 17 mil horas anuales de vuelo.

El jerarca señaló que al comienzo de este gobierno la cifra se ubicaba en unas ocho mil horas por año. El ministro dijo que aspira a que aumente el presupuesto en el rubro combustibles para fines operativos, tanto para los vuelos de la Fuerza Aérea como para la navegación de la Armada Nacional, durante su reciente comparecencia en la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Senadores. "Estamos analizando mecanismos para aumentar las horas de vuelo y llegar así a niveles más importantes. No digo llegar a las 17.000 horas que se planteaban como objetivo, pero sí aumentarlas a 10.500", explicó a los legisladores. "En el año 2005 partimos de 8.000, nos planteamos cerca de 12.000 ahora, aunque en realidad llegamos a 10.500. El objetivo sería llegar al final de este período de gobierno lo más cerca posible de las horas de vuelo que fueron planteadas como necesarias y que están en el orden de las 17.000, y a los días de navegación que fueron propuestos y que también compartimos", señaló.

Noticias Internacionales.

El mundo carece de 3.000 controladores aéreos

El déficit mundial de controladores aéreos asciende a 3.000 profesionales; según estimaciones de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA, por sus siglas en inglés) La escasez mundial de controladores aéreos, el uso excesivo de horas extras y la falta de una "cultura justa" fueron las materias más apremiantes que ocuparon la agenda de la cuadragésimo séptima Conferencia Anual de la IFATCA. El encuentro se celebró en la ciudad de Arusha, Tanzania, en el África oriental, con la participación de sus más de 300 delegados, promovida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para el plan de seguridad en África.

El presidente de IFATCA, Marc Baumgartner ha destacado que esta escasez de controladores, que es evidente en todas las regiones - África, el Oriente Medio, Asia, el Caribe, Europa y Norte y Sur América - representa un grave peligro para los viajeros. "Si no nos esforzamos para mantener la seguridad y eficiencia del sistema de administración de tráfico aéreo en la medida en que aumenta el número de vuelos", aseguró Baumgartner.

Por otra parte, al abordar la escasez de personal, IFATCA estima que las asociaciones miembros deben estar atentas a que los controladores realicen el número de horas extras permitidas dentro del marco de la legislación, frente al recurso que se viene utilizando frecuentemente de aumentar en exceso las horas extras de este personal ante el creciente tráfico aéreo, que lleva a la fatiga mental y física del controlador aéreo y amenaza con su salud. "Hacemos un llamamiento a los Estados y los proveedores de servicios de tráfico aéreo en todo el mundo para que reconozcan este peligro potencial y tomen medidas inmediatas para mitigar los graves riesgos que representa esta práctica", apuntó el presidente de IFATCA.

La Federación expresó su continua preocupación por la situación de la aviación en América del Sur, donde se han planteado problemas por el lento cambio de autoridades militares sobre los aeropuertos, aunque reconoce que se han dado positivos en Argentina y Brasil. Asimismo, hizo referencia a la necesidad de la aplicación de una cultura de lo justo, apuntando que el

enjuiciamiento de los controladores aéreos que actuaban cuando se produjo este trágico accidente es una clara evidencia de que "lamentablemente, no se está aplicando.

La filosofía de la culpa y la criminalización directa inhibe el desarrollo de las prácticas de seguridad". En este marco, debe aprenderse de los errores y no criminalizar a los profesionales, una cultura en cuya promoción se plantean trabajar con los Estados y la OACI. "Éste es el mayor legado que podemos otorgar, un sistema más seguro y eficiente bajo el que el público viaje con garantías y eficiencia. La gestión del tráfico aéreo es la espina dorsal de una industria de la aviación capaz de sostener el crecimiento económico mundial", concluyó Baumgartner.

Jefe aviación chilena hace dramático llamado para evitar "fuga" de pilotos

Santiago de Chile, 23 mar (EFE).-

El comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general Ricardo Ortega, formuló un dramático llamado para impedir la fuga de pilotos de guerra hacia empresas de aviación privadas.

"En 2007 perdí 17 pilotos. Solamente entre enero y febrero de este año perdí 12 más, y desde 1980 a la fecha hemos perdido una Fuerza Aérea completa", señaló el general Ortega en declaraciones que difundió hoy el diario El Mercurio.

El jefe de la aviación chilena explicó que cada piloto con experiencia le cuesta a la institución alrededor de cinco millones de dólares, pero que el sueldo de un piloto de combate de un F-16 no sobrepasa los 800 mil pesos (1.818 dólares mensuales), mientras que la aerolínea LAN les ofrece comenzar con un millón 800 mil, y pocos años después, doblar a tres millones 500 mil pesos.

"Mi tarea es convencerlos de que ganan menos, pero tienen derecho a salud, vestuario, una buena casa, transporte y que recibirán una jubilación bastante razonable, pero por supuesto, facilitaría mucho que se redujera esa enorme diferencia", añadió.

El general Ortega reconoció que la línea aérea comercial chilena LAN es que la se lleva la mayor cantidad de pilotos de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), "pero también están Sky, Aerolínea del Sur, y, además, tengo pilotos en Vietnam, Emiratos Árabes, Hong Kong y Japón".

Afirmó que le preocupan los planes de expansión de LAN, ya que al 2011 dicha empresa necesitará anualmente cien pilotos.

"Es lo que me preocupa, hay que preguntarle a LAN cuántos de sus pilotos son de la FACH, ya que los que pagan las consecuencias somos nosotros", añadió el general Ortega cuya institución cumple en los próximos días 77 años desde su creación.

"Si no nos quedan pilotos se acaba la Fuerza Aérea. En la actualidad somos alrededor de 400 pilotos, aunque desde el año 80 hasta ahora hemos perdido una Fuerza Aérea", recalcó.

Ortega afirmó que tanto el Ministerio de Defensa y el de Hacienda están al tanto de lo que pasa en la institución, al igual que la presidenta Michelle Bachelet.

Reconoció que hasta ahora no ha obtenido nada, aunque las autoridades han escuchado el problema, pero advierte que cada día que pasa pierde más oficiales. "Es un tema estratégico", espetó.

Afirmó que incluso este año se le fue un piloto de prueba de un caza bombardero F-16 "que costó carísimo".

"Puede ser un precedente, aunque por el momento los tengo muy aleccionados, son muchachos jóvenes (24 a 32) que todavía están entusiasmados, pero tendrán presiones de sus familiares y del sistema, y si se empiezan a ir, sería muy grave", sentenció Ortega.

Parlamentarios muestran preocupación por fuga de pilotos de la FACH a aerolíneas comerciales

24 de Marzo de 2008 La Segunda Internet.

Presidente de la Comisión de Defensa de la Cámara, diputado Renán Fuentealba responsabiliza al Estado y pide cambios para asegurar permanencia de pilotos en la FACH. "El Estado es el principal responsable de evitar que los pilotos formados en la FACH interrumpen sus funciones y se trasladen al área comercial", señaló hoy el presidente de la Comisión de Defensa de la Cámara, diputado Renán Fuentealba, quien compartió hoy la preocupación del comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general Ricardo Ortega, por la fuga de pilotos de guerra hacia empresas de aviación privadas. Fuentealba agregó que "responsabilidad de conservar estos pilotos, que se forman para defender nuestros cielos y nuestra soberanía es del Estado. Se trata de un personal altamente calificado, que debe permanecer en las filas de la FACH hasta la prestación total de sus servicios." El parlamentario agregó que "al formar estos pilotos debiera firmarse un convenio o compromiso de permanecer en la Fuerza Aérea por el tiempo que sea necesario. Y, si el día de mañana existe interés por parte de las aerolíneas comerciales, debieran responder por los recursos invertidos. El estado invierte entre 4 y 5 millones de dólares para capacitar a este personal y las líneas aéreas se los levantan y se los llevan gratis. La verdad es que el Estado, al igual como ocurre con los futbolistas, debiera ser el dueño de los pases de los pilotos". Por otra parte, reconoció, además, que se requiere implementar un sistema de incentivos específicos para evitar estas deserciones. "Obviamente que hay que buscar incentivos pecuniarios que hagan más atractiva la permanencia de los pilotos en la FACH; por ahora es impensable pensar en una mejora salarial, pues habría que realizarla a todo el personal, pero sí es posible pensar en incentivos específicos para los pilotos y para otros profesionales altamente capacitados". Agregó que si bien ésta situación se podría normar a través de un proyecto de ley específico, "la primera responsabilidad es del Estado". Fuentealba formuló estas declaraciones tras la información proporcionada por el general Ortega, quien reconoció que la línea aérea comercial chilena LAN ha logrado llevarse una gran cantidad de pilotos desde la FACH, agregando, además, a las aerolíneas Sky, Aerolínea del Sur, y otras pertenecientes a Vietnam, Emiratos Árabes, Hong Kong y Japón.

El gobierno chileno busca cambiar el financiamiento de sus Fuerzas Armadas

El gobierno de Chile busca financiar a las fuerzas armadas a través del presupuesto del país y terminar con su actual sistema de obtención de recursos mediante la Ley Reservada del Cobre.

El Ejército, Armada y Fuerza Aérea obtienen los recursos para su funcionamiento y la renovación de equipos y material de guerra a través de la dicha ley, que destina el 10 por ciento de las ventas al exterior de la estatal empresa cuprífera Codelco a este fin. La legislación fue promulgada en 1976 por el régimen militar de Augusto Pinochet.

Debido al alto precio del cobre en el mercado internacional, las Fuerzas Armadas chilenas han acumulado millones de dólares en sus respectivas cuentas. 'Esperamos tener novedades pronto de un cambio en el sistema de financiamiento de la Fuerza Armadas', dijo el ministro de Defensa, José Goñi, quien explicó que 'la idea es que el presupuesto venga integrado en el presupuesto anual de la nación, pero con lógica propia'. Añadió que 'hay un replanteamiento del sistema el financiamiento de nuestra defensa' y se concretará en un anteproyecto de ley, que es apoyado por la coalición gobernante y la presidenta Michelle

Bachelet. Asimismo, el ministro también abordó la situación que afecta a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) por el creciente alejamiento de pilotos, que han pedido su baja para trabajar en la aviación civil. 'Es una tema que nos preocupa permanentemente, es una sangría fuerte', aseveró Goñi, quien explicó que ya la FACH presentó propuestas para mejorar las condiciones e incentivos de sus pilotos, y el gobierno trabaja en un proyecto para incentivar la permanencia en la carrera militar.

Primer gran desfile militar en Rusia desde 1990

Por primera vez, desde la desaparición de la URSS, serán exhibidos cohetes balísticos intercontinentales nucleares MOSCÚ, Rusia (EFE).— Avanzados aviones cazas SU-25 surcarán los cielos de Moscú el próximo 9 de mayo en ocasión de la primera parada militar con misiles y armamento pesado en la Plaza Roja desde la desaparición de la Unión Soviética en 1990, anunció ayer Anatoli Nogovitsin, subjefe de la Fuerza Aérea de Rusia.

"Durante el desfile sobre la Plaza Roja volarán 32 aviones de la Fuerza Aérea, entre ellos varios SU-25", dijo Nobovitsin, citado por la agencia Interfax.

Los SU-25 participarán en la parada pese a que uno de esos aviones sufrió esta semana un grave accidente cerca de Vladivostok que le costó la vida al piloto.

El presidente y comandante en jefe de las Fuerzas Armadas, Vladímir Putin, ha decidido reanudar los grandiosos desfiles militares de la era soviética para conmemorar anualmente el aniversario de la victoria en la Gran Guerra Patria, como denominan los rusos a la Segunda Guerra Mundial.

Además de los SU-25, también sobrevolarán la plaza a baja altura cazas MiG-29 y SU-27, un bombardero estratégico supersónico TU-160 y un gigante An-124 Ruslan, el mayor avión militar de transporte del mundo.

No obstante, la estrella de la parada serán las lanzaderas automotrices que transportarán los misiles balísticos intercontinentales Topol-M, el arma más temible del arsenal ruso. El misil Topol tiene una ojiva de un megatón de potencia y se desplaza en una plataforma automotriz de siete ejes, 22,7 metros de largo y 102 toneladas de peso.

Pistola de un piloto se dispara accidentalmente en un vuelo de US Airways

Washington | EFE

La pistola de un piloto de la compañía aérea US Airways se disparó accidentalmente durante un vuelo de Denver (Colorado) a Charlotte (Carolina del Norte) cuando el avión se disponía a aterrizar, sin que el incidente haya causado heridos.

El accidente se produjo el sábado a bordo del vuelo 1536 de US Airways, si bien no supuso ningún riesgo para el avión ni para los 124 pasajeros y la tripulación, dijo hoy a la prensa local Greg Alter, del Servicio de Agentes Federales Aéreos.

Un programa creado por el Gobierno tras los atentados del 11-S, permite a pilotos llevar armas de fuego para poder defenderse en caso de un secuestro o un acto de violencia criminal a bordo. La Administración de Seguridad en el Transporte, en colaboración con el Servicio de Agentes Federales Aéreos, investiga cómo la pistola pudo dispararse, explicó Alter. El portavoz de la Administración Federal de Aviación (FAA), Mike Fergus, dijo que la agencia también evalúa si el avión ha sido dañado por el incidente. Para ello, ha sido apartado del plan de vuelos de US Airways y se encuentra en revisión.

Ante necesidad de contar con al menos tres aviones para la reunión mundial, la Fuerza Aérea inició revisión técnica de dos MiG-29 en sus propios talleres del Seman.

Ángel Páez. Unidad de Investigación.

Marcha forzada. En los talleres del Servicio de Mantenimiento de la FAP (Seman) se ha iniciado la rehabilitación de dos de los diecinueve MiG-29 para ganar tiempo. La compañía rusa de fabricación de aeronaves de combate MiG-29, RSK MiG, suscribió un acuerdo para la reparación mayor de ocho aeronaves que la Fuerza Aérea del Perú (FAP) compró a Bielorrusia en 1996. Pero todavía falta la firma de la contraparte peruana por un problema de presupuesto. Para garantizar la cobertura de defensa aérea durante la Cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), en noviembre de este año, el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (CCFFAA) estableció que la FAP debía contar con un mínimo de tres aeronaves MiG-29 (dos en vuelo y uno en reserva) con plena capacidad operativa para oponerse a eventuales ataques terroristas, indicaron fuentes militares.

A poco más de ocho meses de la realización de la reunión mundial, la FAP todavía no se encuentra en condiciones de cumplir con el requerimiento debido a problemas de fondos. En la última visita a Lima que hicieron los representantes de la compañía fabricante RSK MiG, acordaron con la FAP la inspección mayor de ocho aeronaves MiG-29, del lote de 18 que se adquirió a Bielorrusia. Por dichos trabajos técnicos se fijó un costo de US\$ 120 millones. Sin embargo, si bien los rusos aceptaron el pedido de la FAP para que la reparación de las máquinas se hiciera en el Seman, las ocho aeronaves recién estarían disponibles en un plazo de entre 18 y 24 meses. Es decir, no podrían encontrarse operativos para atender la cumbre de APEC, afirmaron fuentes castrenses.

Ante la necesidad de la FAP de contar con los aviones de guerra, RSK MiG ofreció, a cambio de la suscripción de un contrato por la reparación de los ocho MiG-29, la extensión por dos años de la operatividad de las tres aeronaves MiG-29 que la FAP adquirió en 1998 a la Federación Rusa. Este año dichas aeronaves necesitaban la mencionada revisión técnica, que podría culminarse a tiempo para garantizar la seguridad del espacio aéreo durante el foro de la APEC. El costo de la extensión de los tres MiG-29 sería de US\$ 30 millones, apuntaron las fuentes militares. Los rusos además han ofrecido proveer a la FAP de cuatro motores cero kilómetros para las tres unidades en caso se firme el contrato, con la expresa finalidad de asegurar la cobertura de la defensa aérea durante las reuniones de APEC. Para dicha cita está prevista la presencia del jefe de Estado ruso.

También se exhibirán sistemas de defensa aérea con misiles S-300, de mediano alcance y muy codiciados por Irán y Siria, cohetes táctico-operativos Iskander, carros de combate pesados T-90 y piezas de artillería autopropulsadas. Según los responsables de los preparativos para el desfile en la Plaza Roja, los dirigentes del país, veteranos y representantes del cuerpo diplomático extranjero en Moscú, podrán ver unas cien piezas motorizadas pesadas. El presidente electo, Dmitri Medvedev, presidirá por primera vez la parada militar como jefe de Estado, ya que será investido el 7 de mayo. La última parada militar en la Plaza Roja en la que se exhibió armamento tuvo lugar el 7 de noviembre de 1990, un año antes de la desintegración de la URSS. Aunque en 1995, con motivo del cincuentenario de la victoria en la Segunda Guerra Mundial, se celebró un gran desfile militar, éste tuvo lugar junto al complejo memorial de Poklonnaya Gora, en el oeste de Moscú. La tradición de celebrar paradas militares en la principal plaza del país fue retomada en 1996, pero sin exhibir armamento. El Ministerio de Defensa, el Comando Conjunto y la FAP solo esperan que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) acredite los fondos para suscribir el contrato con RSK MiG.

Para este año, la FAP debe recibir US\$ 24 millones como parte del crédito suplementario que aprobó el Congreso destinado a financiar la recuperación de la capacidad operativa de las Fuerzas Armadas. La FAP expuso ante el Ministerio de Defensa las características del acuerdo con la corporación RSK MiG y fueron aceptados los términos. Sin embargo, la suscripción del contrato dependerá de la velocidad con la que el MEF ponga a disposición del dinero. El Ministerio de Defensa le ha dicho a la FAP que si no hay fondos en caja, no se firmará nada. Debido a la urgente necesidad de contar con al menos tres MiG-29 para garantizar la seguridad del espacio aéreo durante la cumbre de APEC, la FAP por su propia iniciativa ha iniciado labores de rehabilitación de dos unidades de MiG-29 en los talleres del Servicio de Mantenimiento (Seman). Pero dichas labores dependen de la certificación de la corporación RSK MiG, aseguraron las fuentes castrenses. Los MiG-29 comprados a Bielorrusia en 1996 son de segunda mano. En el año 2000 ya requerían una inspección mayor, que es un procesado de desarmado completo de la aeronave para identificar las partes que son necesarias reemplazar. En el caso de los MiG-29 adquiridos a la Federación Rusa en 1998, se trataba de máquinas completamente nuevas. En 2008 esas aeronaves ya necesitan de una extensión de horas de vuelo hasta por dos años más, para luego pasar por un proceso de inspección mayor. Oficialmente, por razones de seguridad, el gobierno niega que la flota de MiG-29 se encuentre inoperativa. Sin embargo, entre 2000 y 2008 la FAP no suscribió ningún contrato de reparación, mantenimiento o modernización de los MiG-29, indicativo para cualquier conocedor de la materia de que las máquinas no han recibido la atención técnica adecuada para garantizar su operatividad. El principal problema que ha afrontado la FAP para recuperar la plena operatividad de las 19 aeronaves MiG-29 es la carencia de presupuesto. Recién dentro del proyecto del Núcleo Básico Eficaz (NUBE), que es la recuperación de un mínimo de la capacidad defensiva de las Fuerzas Armadas, se incluyó la rehabilitación de solo ocho MiG-29. No se estimó, empero, que los trabajos técnicos para recuperar la capacidad operativa de las máquinas podrían demandar más de año y medio. En ese lapso, APEC se quedaría sin protección, contraviniendo uno de los dispositivos básicos de seguridad. No se descarta que aprovechando la presencia de los líderes mundiales, grupos extremistas secuestren aviones de pasajeros como ocurrió el 11 de setiembre.

Cuarenta años después, sigue el misterio sobre muerte del astronauta Gagarin

MOSCU, 27 Mar 2008 (AFP) -

Las circunstancias de la muerte en un accidente de avión del ruso Yuri Gagarin, el primer hombre que viajó al espacio, siguen envueltas en el misterio y los resultados de la investigación se mantienen secretos, 40 años después del drama. Gagarin, enviado al espacio el 12 de abril de 1961 en una misión histórica, murió siete años más tarde, el 27 de marzo de 1968, cuando pilotaba un avión de entrenamiento MIG-15, que se estrelló en la región de Vladimir, al este de Moscú. El anuncio de su muerte conmocionó a la población de la URSS, al tiempo que el Partido Comunista decidía clasificar de "top secret" los resultados de la investigación sobre el accidente para evitar que se pusieran en duda las capacidades profesionales de su héroe espacial. Pero el secretismo provocó toda clase de rumores, desde un asesinato ordenado por el dirigente soviético Leonidas Brejnev, supuestamente celoso de la popularidad de Gagarin, hasta una venganza de los extraterrestres. Según el coronel Igor Kuznetsov, un ex ingeniero de la aviación que participó en la investigación, "el avión despegó con una cabina que no era hermética" y, durante las maniobras, Gagarin y su copiloto "se desmayaron", en declaraciones esta semana al diario ruso Komsomolskaia Pravda. Otro experto militar, Yuri Kulikov, se refirió en cambio a un "error de la tripulación que no supo controlar el avión en condiciones meteorológicas difíciles". La viuda de Gagarin, Valentina Gagarine, así como los ex cosmonautas Valentina Terechkova, Valeri Bykovski y Alexei Leonov, antiguos compañeros del primer hombre en el espacio, visitaron el jueves el lugar del drama, donde se erigió un monumento en su honor, una reproducción del MIG-15. "He finalizado mi misión. Ahora regreso", fueron las últimas palabras de Gagarin escuchadas desde tierra. Tenía 34 años.

USAF conducts first supersonic flight test using synthetic fuel

Jenes Defense Weekly 20 March 2008

The US Air Force (USAF) has marked a major milestone in its synthetic fuel programme, conducting the first supersonic flight test of an aircraft powered by synthetic fuel on 18 March. A Boeing B-1B Lancer strategic bomber at Dyess Air Force Base (AFB) in Texas became the first aircraft to break the sound barrier flying on a mixture of 50 per cent conventional JP-8 fuel and 50 per cent synthetic fuel made from liquefied coal

Lanzan nueva línea aérea nacional en Brasil con aviones de Embraer

Una nueva línea aérea nacional brasileña que contará con un capital inicial de 150 millones de dólares, comenzará a funcionar en enero de 2009 con tres aviones de Embraer, anunció este jueves el empresario brasileño-estadounidense David Neeleman. Neeleman, ex director presidente de la compañía aérea estadounidense Jet Blue, precisó que el capital proviene de "inversionistas de Brasil y de Estados Unidos" a los que no quiso identificar. Para las operaciones de la nueva línea aérea, Neeleman -que será su director presidente- realizó un encargo firme de 36 aviones E-195 para 120 pasajeros de la fábrica aeronáutica brasileña Embraer, por un valor de 1.400 millones de dólares, que serán entregados en poco más de tres años a partir de diciembre de 2008. El contrato con Embraer incluye opciones por 20 aeronaves más y 20 derechos de compra de otras 20 aviones, todos de la familia E-195, en un negocio por un valor total de 3.000 millones de dólares. Para financiar las compras, se establecieron contactos con el banco brasileño de fomento BNDES y bancos extranjeros, explicó Needelman. El nombre de la compañía será definido en una operación de marketing, en la que el público podrá sugerir nombres y votarlos por internet.

Los F-16 de la Fuerza Aérea israelí apestan y son cancerígenos

Jerusalén, 24 de marzo (AFP).-

El Ejército del aire israelí suspendió sus entrenamientos con cazabombarderos estadounidenses F-16 I Sufa (que significa tormenta en hebreo) debido al hallazgo de una sustancia cancerígena en sus cabinas, anunció el viernes su vocero.

La decisión "se tomó a raíz de quejas de pilotos sobre olores nauseabundos en sus cabinas", explicó en un comunicado.

Las pruebas realizadas "detectaron la presencia de una sustancia cancerígena, la formalina", según esta fuente.

El mando del Ejército del aire israelí ha comunicado los datos de que dispone a la compañía estadounidense Lockheed Martin, fabricante de estos aparatos. Los F-16 I Sufa estaban destinados a convertirse en la espina dorsal de la flota aérea israelí gracias a su capacidad de alcance de hasta mil 500 kilómetros. Israel había hecho un pedido de 102 aparatos de este tipo por un valor aproximado de cuatro mil 500 millones de dólares.

Se viene una nueva versión de la principal Feria Aeronáutica de América Latina

El avión de pasajeros más grande del mundo será una de las principales atracciones de la FIDAE 2008. Más de 118 aeronaves y 40.000 visitantes profesionales, de alrededor de cuarenta y tres países participarán en la XV Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE 2008), que se celebrará del lunes 31 de marzo al domingo 6 de abril, en el costado norte del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. Los organizadores esperan atraer este año a cerca de 155.000 visitantes, batiendo así un récord histórico de asistencia.

FIDAE 2008, la feria aeronáutica más importante de América Latina, se ha convertido, desde su creación, en 1980, en un dinámico centro de negocios congregando a numerosas delegaciones internacionales, que cada dos años acuden a presenciar lo mejor del mercado aeroespacial y de defensa. La Feria mostrará los últimos avances en aviación comercial, tecnología del espacio, sistemas de defensa y de aviación militar, equipamientos y servicios aeroportuarios, mantenimiento y Homeland Security. En la muestra, más del ochenta por ciento de los expositores son extranjeros, siendo relevante, en número, la presencia de empresas provenientes de Estados Unidos, Israel, Reino Unido, Alemania, España y República Checa, entre otras. Airbus, Eurocopter, EADS, Pratt and Whitney y Thales, además de otros consorcios de renombre, aprovecharán FIDAE para presentar sus últimas novedades. Esta edición también se caracterizará por la presencia de nuevos países expositores como Portugal, Marruecos, Venezuela, Paraguay y Serbia. Además de reunir a un gran portafolio de compañías extranjeras, la Feria también servirá como vitrina para las aeronaves de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF), que en esta oportunidad, presentará el Predator, avión autónomo con más horas de vuelo del ejército estadounidense. A esta famosa aeronave no tripulada se unirá también, un C-130, un C-17, tres F-15, tres F-16-C y dos KC-135, entre otros modelos, y dos B-1. Reconocidas aeronaves de América Latina como el caza AMX de Embraer y demostradores T-27 Tucano de la (Esquadriha da Fumaça) de la Fuerza Aérea de Brasil, también estarán presentes durante la Feria. Dentro de la lista de aeronaves que representarán a la Fuerza Aérea de Chile están el Airbus 310, avión de transporte estratégico, que será utilizado como avión presidencial, el B-737 500, BE 200, C212, E-300, KB-707 Águila, el F-16 B-50 y el F-5 T III. También se ubicará en primer plano, la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" con sus aviones Extra 300 L. En lo que a aviación comercial se refiere destaca la presencia del Airbus 380, el avión de pasajeros más grande del mundo. La Royal Air Force del Reino Unido estará presente en FIDAE 2008 con E-3 Sentry es una aeronave militar desarrollada para la realización de tareas de Alerta Aérea o AWACS (acrónimo de: Airborne Warning And Control System). A FIDAE 2008 también acudirán delegaciones nacionales del Ejército, Armada, Carabineros y la Policía de Investigaciones. Sus representantes alternarán con expositores provenientes de Asmar, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), FAMA, ENAER y la Agencia Chilena del Espacio, entre otras.

Acerca de FIDAE

FIDAE (Feria Internacional del Aire y del Espacio) nació en 1980, cuando la Fuerza Aérea de Chile decidió celebrar sus cincuenta años. Desde entonces esta muestra se ha perfilado como un evento de carácter integral, abarcando las áreas de aviación civil y comercial, defensa, mantenimiento de aeronaves, equipamientos y servicios aeroportuarios, tecnología espacial y Homeland Security. El objetivo fundamental de FIDAE es continuar siendo un centro de exposiciones aeroespaciales y de defensa que responde a las necesidades comerciales de los expositores, promoviendo reales oportunidades de negocio. La decimoquinta versión de la muestra se realizará entre el 31 de marzo y el 6 de abril de 2008, en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile. Para quienes desean disfrutar de los últimas tecnologías aeroespaciales les contamos que la venta de entradas es a través del sistema Ticketmaster, con los siguientes precios: Lunes sólo mayores de 18 años \$10.000 de 12 a 17 hrs. Entradas de martes a viernes sólo mayores de 18 años \$10.000 de 10:00 a 17 hrs. Sábado y domingo adultos \$4.000 de 10 a 17 hrs. Sábado y domingo niños y tercera edad \$ 2.000 de 10 a 17 hrs.

DESAPARICION: HABIA MUCHA ACTIVIDAD DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA. 05.04.2008

Pudo haber sido derribada

La aeronave desaparecida volaba a unos 6 mil pies de altura y estaba ocupada por dos mexicanos. La avioneta con matrícula mexicana que despegó el lunes del Aeropuerto de Tocumen rumbo a Cartagena y que se encuentra desaparecida, "pudo haber sido derribada por la Fuerza Aérea Colombiana", informó Eustacio Fábrega, director de la Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC). "Tenemos conocimiento que el día de la desaparición había mucha actividad de fuerza aérea colombiana por el tráfico de aeronaves que realizan operaciones ilícitas. Todo parece indicar que esta aeronave fue derribada por la Fuerza Aérea Colombiana", dijo Fábrega. En materia de aviación civil no hay problema con la aeronave desaparecida, esto es una operación militar, según le informó el director de Aeronáutica Civil de Colombia a Fábrega. Aclaró que las autoridades panameñas no tienen que responder por lo sucedido, porque mientras la aeronave con matrícula mexicana XVKMP estuvo en territorio nacional, cumplió con todos los requisitos. Al parecer esta avioneta que estaba ocupada por dos mexicanos y que se perdió la noche del martes cuando volaba por Urabá, en el norte de Colombia, no hizo caso o hizo caso omiso de las instrucciones que se le dieron en vuelo, puntualizó.

Afirman que aeronave mexicana fue "derribada" por Fuerza Aérea Colombiana

PANAMA, 4 abr (Xinhua) -- La Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC) de Panamá reveló hoy que la actividad de la Fuerza Aérea Colombiana pudo haber provocado el derribo de la aeronave con matrícula mexicana que desapareció en el país vecino el 1 de abril. "Todo parece indicar que la aeronave fue derribada por la Fuerza Aérea Colombiana, la información oficial no ha llegado, pero todo parece indicar eso", declaró el director general de la AAC, Eustacio Fábrega, al noticiero vespertino de Canal 2. Detalló que "en el espacio aéreo colombiano no sabemos qué pasó, sabemos y tenemos conocimiento que ese mismo día había muchas actividades de la Fuerza Aérea Colombiana por el tráfico de aeronaves que hacen operaciones ilícitas". Este aparato de matrícula mexicana, con dos personas a bordo, fue confundido inicialmente, por las autoridades colombianas, como una aeronave de matrícula panameña. Luego de superar la confusión, las autoridades panameñas informaron de que dicha aeronave hizo una escala técnica en el país, el 1 de abril, de acuerdo a la torre de control del aeropuerto de Tocumen, la avioneta despegó a las 2:45 de la tarde y a las 3:38 fue transferida al espacio aéreo de Colombia. En adición "el vuelo y la comunicación con el piloto fue buena. El piloto comunicó que estaba a 11 mil pies de altura antes de ser transferido a espacio colombiano". Las autoridades

de Aeronáutica Civil de Colombia declararon que la nave estaba desaparecida a las 5:00 horas de la tarde y que no aterrizó en ningún aeropuerto de Cartagena, el destino de la aeronave.

Sin fondos, cierra unidad militar clave en defensa

AMBITO FINANCIERO 01/04/08

Hoy se cierra definitivamente la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Se hará acto en Punta Indio. Ocurrió por la escasez endémica de presupuesto que hizo estragos en la operatividad, la dificultad de adquirir repuestos para las turbinas que son de origen británico y, el golpe final, un accidente que costó la vida de un joven piloto. La alternativa del ministerio de suplirlos por aviones Pampa nunca progresó. El 24 de octubre de 2007, un avión Aermacchi-Embraer MB-326 Xavante monoturbina realizaba un vuelo de adiestramiento. Lo tripulaban el instructor, capitán de corbeta aviador naval Gustavo Massazza, y el piloto instruido, teniente de fragata Julio Alonso. Se presentó una falla grave en el único motor al momento del despegue. Massazza ordenó eyectarse y el teniente Alonso, de acuerdo con las normas, fue el primero en hacerlo y murió por golpes contra el suelo. Massazza salió ileso. Algo falló en el conjunto del asiento eyector de Alonso -aún las pericias no lo determinaron-; puede haber sido el cartucho explosivo que impulsa al piloto fuera del avión o también el arnés que lo sujeta al asiento. El país perdió un aviador naval adiestrado y el patrimonio del avión de entrenamiento avanzado. Hoy las pérdidas son mayores, se diría totales. La Armada Argentina decidió cerrar definitivamente la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque que integraban los Aermacchi. Con una ceremonia que se lleva a cabo por la mañana en Punta Indio, el Ministerio de Defensa pone punto final a una capacidad de la aviación de ataque de los marinos. La clausura de esta escuadrilla abre otro frente: ¿cuál será el destino de la base Punta Indio, donde sólo queda la Escuela de Aviación de la Armada? Son varias hectáreas de campo apetecibles a la racionalización que emprendió el ministerio sobre bienes inmuebles de los uniformados. La pendiente hacia la desaparición de un área de la Armada, la aviación naval de ataque, se inició lenta pero segura tras el desguace del portaaviones 25 de Mayo en tiempos del extinto almirante Carlos Marrón durante la gestión de Carlos Menem. La Marina conserva sólo tres cazas bombarderos franceses Super Etendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque; de ellos, dos en condiciones de volar; están asentados en la base Espora. Se llegó al extremo por la degradación del Presupuesto, la carencia de repuestos y la inactividad a la que se sumió la escuadrilla por orden de la ministra desde el accidente que costara la vida al teniente Alonso. Este diario fue premonitorio, en su edición del 1 de noviembre había titulado: «Grave: avión que cae, escuadrilla que cierra». Y, para lamentarse, ocurrió. No habrá funcionarios del ministerio presentes en la base ni siquiera el flamante gestor de la Agencia Logística Conjunta, licenciado Gustavo Sibilla, superestructura del ministerio creada con el propósito de hacer más eficaz la distribución de recursos y centralizar las adquisiciones de las fuerzas armadas. Claro, la actividad no encuadra en el menú de hechos positivos a comunicar que a diario confecciona Jorge Bernetti, quien renovó su contrato de asesor de imagen de la jefa castrense. Nilda Garré y el plantel del ministerio, a la misma hora de la ceremonia de cierre de la escuadrilla de Aermacchi, estarán a salvo en un acto de apoyo a sí misma y al resultado exitoso de la campaña antártica -cumplida con logística tercerizada a los rusos- que tendrá lugar en el salón Libertador. Copiado del modelo que hoy también recrea Cristina de Kirchner en la Plaza de Mayo.

En soledad, encabezará el cierre-homenaje (fue una escuadrilla veterana del conflicto de Malvinas) el subjefe de la Armada, vicealmirante Benito Rótolo; él mismo fue entrenado en esos aparatos antes de pasar a los cazas A 4Q Skyhawk, y para darle un marco de relieve institucional -los detractores dicen que oficia de comisario político del cierre-, asiste el director de Personal, vicealmirante Enrique Olmedo; también concurre el comandante de la Aviación Naval, contraalmirante Carlos Machetanz, y la plana mayor de la escuadrilla. Los 11 aparatos Xavante de la I Escuadrilla eran excedentes adquiridos a la Fuerza Aérea de Brasil. Llegaron al país a fines de octubre de 1982. La fábrica Embraer dejó de producirlos en 1983. Aquí fueron progresivamente desactivados -hoy sólo quedaban tres en servicio- por falta de repuestos, en particular para la turbina Rolls Royce Viper de fabricación británica. Los Embraer-Aermacchi de la escuadrilla estaban al final de su vida útil. Una de las alternativas que manejaba el secretario de Planeamiento, Oscar Cuattromo, era su reemplazo por aviones Pampa, el entrenador de la Fuerza Aérea fabricado por Lockheed en su planta de Córdoba.

El Congreso, una Cadete y la FAP

El Regional de Piura: 01 de abril del 2008

Como ya es de dominio público, una cadete de la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú ha denunciado a un oficial de dicho instituto. El cargo es de violación. Al momento de ser denunciado ante las autoridades de la FAP, el oficial era Alférez, después fue ascendido a Teniente. La cadete y su familia también han puesto una denuncia penal ante una fiscalía del fuero común. Llegado el caso a conocimiento de la Comisión de la Mujer del Congreso, sus integrantes decidieron formar un subgrupo para que realice una investigación sobre el caso. Dicho subgrupo es conducido por la suscrita, y queremos precisar el sentido de nuestra investigación. Hacemos esta investigación en cumplimiento del artículo 97 de la Constitución que señala que "El Congreso puede iniciar investigaciones sobre cualquier asunto de interés público. Es obligatorio comparecer, por requerimiento, ante las comisiones encargadas de tales investigaciones, bajo los mismos apremios que se observan en el procedimiento judicial".

Igualmente, el artículo 102 de nuestra Constitución señala que una de las atribuciones del Congreso es "Velar por el respeto de la Constitución y de las leyes, y disponer lo conveniente para hacer efectiva la responsabilidad de los infractores".

La Constitución es la ley fundamental. El Congreso debe velar por el respeto a los derechos de las personas que ella establece.

Entre esos derechos se encuentran el derecho "A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar", consagrado en el artículo 2 de nuestra Carta. Su artículo 24 también establece que "Nadie debe ser víctima de violencia moral, psíquica o física, ni sometido a tortura o a tratos inhumanos o humillantes. Cualquiera puede pedir de inmediato el examen médico de la persona agraviada". Es de interés público que se respeten esos derechos y que se cumplan también las disposiciones del Código Penal respecto a los delitos contra la libertad sexual, la ley de situación militar, la ley del régimen disciplinario de las fuerzas armadas, y la ley de prevención y sanción del hostigamiento sexual. En particular es de interés público que estas normas se cumplan al interior de las instituciones del Estado. Y más aún interesa que se cumplan en escuelas comunes y corrientes, y en aquellos institutos en donde los jóvenes deben pasar días y noches completas, como son las escuelas de las fuerzas armadas. La investigación que estamos llevando en el Congreso no tiene por finalidad establecer la culpabilidad del denunciado. Tampoco tiene por finalidad establecer si hay indicios suficientes para que el denunciado sea

procesado judicialmente. Lo primero es prerrogativa del poder judicial. Lo segundo es atribución de los fiscales, con el apoyo de la Policía. Nuestra investigación tiene por finalidad establecer si hubo deficiencias institucionales que pudieron haber expuesto a la cadete denunciante a la agresión que ella ha referido. Igualmente, establecer si, después que la cadete ha denunciado el hecho, ella ha recibido la atención y las garantías establecidas por ley para que se esclarezca el caso. Finalmente, nos proponemos formular recomendaciones a fin de que el Congreso coadyuve a prevenir la ocurrencia de estas agresiones y mejore la legislación al respecto. Nuestro trabajo no puede ser visto como un ataque a la Fuerza Aérea. Por el contrario es interés nuestro y es interés público preservar el prestigio y la integridad de la FAP, de sus oficiales y cadetes. Es de interés nuestro y de todos los ciudadanos que tengamos una FAP cada vez más profesional y segura para todos quienes la integran y quieran integrarla en el futuro. Todo eso es perfectamente compatible con la labor del Congreso para velar por el respeto a los derechos de las personas y por el cumplimiento de las leyes.

Fuerza Aérea y Embraer firman contrato para mantenimiento de aviones

Sao Paulo, 3 abr (EFECOM).- La Fuerza Aérea Brasileña (FAB) firmó un contrato con la fabricante aeronáutica local Embraer para el mantenimiento de once aeronaves ejecutivas utilizadas en el transporte de autoridades militares, informó hoy la compañía. Embraer, en un comunicado, indicó que las aeronaves serán incluidas en el período 2008-2012 dentro del programa de mantenimiento, reparación y revisión "Embraer Executive Care" (EEC). "Estamos satisfechos por firmar el primer contrato de soporte de este tipo para aeronaves de Embraer operadas por la Fuerza Aérea Brasileña", destacó Luiz Carlos Aguiar, vicepresidente para el Mercado de Gobierno y Defensa de Embraer. El contrato, cuyo monto no fue revelado, contempla el mantenimiento en la unidad de Gaviao Peixoto (Sao Paulo) de cuatro jets Legacy 600 y siete aviones ERJ 145 operados pela FAB y que ya habían sido supervisados en la unidad de Embraer en Villepinte (Francia). El EEC, explicó la compañía, "es un programa que reduce costos de mantenimiento y evita gastos adicionales" a los contemplados por la garantía en la venta de las aeronaves, además del "suministro de piezas".

Avión fuerza aérea EEUU se estrella en Qatar

WASHINGTON (Reuters) - Un avión de la fuerza aérea de Estados Unidos B-1 se incendió luego de aterrizar en una base aérea en Qatar el viernes, pero la tripulación escapó sin heridas, dijo la Fuerza Aérea. El fuego surgió cuando el avión rodó por la pista tras aterrizar en una Base Aérea Udeid cerca de las 1710 GMT, luego de lo que la Fuerza Aérea describió como un "incidente en terreno." "La tripulación evacuó la aeronave y está segura. El fuego fue contenido," dijo la Fuerza Aérea en un comunicado. Más temprano, un funcionario de defensa de Estados Unidos dijo que el B-1 se había estrellado y que la causa era desconocida. El funcionario estaba respondiendo al informe sobre el canal de televisión con base en Qatar Al Jazeera, que dijo que el avión era un B-52. El B-1 es un avión bombardero capaz de volar en misiones intercontinentales sin volver a cargar combustible y es capaz de penetrar sofisticadas redes de defensa. Los funcionarios de defensa de Estados Unidos dieron pocos detalles sobre el incidente, diciendo que no sabían cuántas personas estaban a bordo o qué misión estaba realizando el avión.

Avión militar tuvo que hacer aterrizaje de emergencia

Fue poco tiempo después de despegar de Comodoro Rivadavia. La nave lleva más de 25 años prestando servicios a la Fuerza Aérea. Un avión de la Fuerza Aérea debió hacer hoy un aterrizaje de emergencia en un campo cercano a la ciudad de Comodoro Rivadavia, en la provincia de Chubut, y sus cuatro tripulantes resultaron ilesos, informó esa institución. El jefe de Prensa de la Fuerza, Jorge Reta, indicó a Todo Noticias que la máquina, un bimotor bi-turbo hélice de 15 plazas, había partido desde la 9na. Brigada Aérea, con asiento en Comodoro Rivadavia, y que por causas "que se tratan de determinar" debió realizar el aterrizaje de emergencia en un campo ubicado a unos 15 kilómetros de la base. El avión es un Twin Otter Matrícula T-84 que lleva más de 25 años prestando servicios a la Fuerza Aérea, similar a la que opera en forma permanente en la Antártida. Según relató el brigadier Reta, "la máquina partió (pasado el mediodía) de Comodoro Rivadavia y estaba realizando un vuelo de mantenimiento, ya que venía de una reparación". Si bien Reta no supo determinar las causas del incidente, un comunicado posterior de la Fuerza Aérea habló de que la máquina había sufrido "un desperfecto" al despegar. Según dijo Reta, "la pericia del piloto hizo que los tripulantes estuvieran a salvo". Una vez en tierra, los tripulantes se comunicaron por radio y a través de teléfonos celulares para que la patrulla de accidentes de la brigada los socorriera, hecho que ocurrió pocos minutos después. Reta indicó que la máquina no llevaba pasajeros y reveló la identidad de los cuatro tripulantes: se trata del mayor Juan Piuma, jefe de escuadrón; el primer teniente Jorge Vena, instructor; el teniente Ignacio Felici, perteneciente al grupo técnico, y un mecánico, el principal Sergio Gutiérrez.

Asesores militares viajarán este año a Venezuela para montar su defensa aérea

Bielorrusia enviará próximamente a Venezuela a los primeros asesores militares encargados de crear un nuevo sistema de defensa aérea, informó hoy el comandante de la Fuerza Aérea y la Defensa Aérea de Bielorrusia, Igor Azariónok. 'Nuestra ayuda a Venezuela para crear su sistema de defensa aérea nacional es puramente intelectual y técnica. Los aspectos políticos no son competencia del ministerio de Defensa', dijo Azariónok en una rueda de prensa en Minsk, según la agencia rusa Interfax. El jefe adjunto del Estado Mayor del Ejército bielorruso, Piotr Tijonovski, explicó por su parte que este año viajarán a Venezuela más de una decena de consejeros y expertos militares, y que más adelante el número de tales especialistas irá en aumento. Tijonovski precisó que Bielorrusia tardará seis años en ayudar a Venezuela a crear un sistema integral de defensa aérea y de lucha radio-electrónica. El respectivo acuerdo fue firmado en Caracas el 8 de diciembre de 2007 durante una visita del presidente bielorruso, Alexandr Lukashenko, a invitación del gobernante venezolano, Hugo Chávez. El documento, válido por cinco años y automáticamente prolongable por iguales períodos hasta que una parte no lo denuncie con un año de antelación, prevé la entrega a Venezuela de tecnologías de fabricación de equipos militares, su mantenimiento y reparación. En la misma ocasión, las partes firmaron otro acuerdo sobre el envío de consejeros y especialistas militares bielorrusos a Venezuela para poner en marcha dicho proyecto. Chávez anunció el año pasado los planes de montar el 'nuevo sistema integral de defensa aérea' adquirido a Bielorrusia y Rusia, cuya instalación total requerirá de varios años de trabajo. El presidente explicó entonces que 'se trata de un sistema de alerta temprana' capaz de avisar 'de las amenazas aéreas con suficiente antelación'. De acuerdo a lo señalado en anteriores ocasiones por portavoces oficiales se trata de una combinación de radares de fabricación bielorrusa con misiles rusos que ofrecen dos rangos de respuesta, una en torno a los 300 kilómetros y otra, puntual, en torno a los diez kilómetros. Durante su

visita a Bielorrusia y Rusia en junio del año pasado Chávez negoció la adquisición de 'un sistema integrado de defensa aérea' con un centro de mando automático, radares y baterías de misiles S-300 PMU-2 y Tor M-1, de 200 y 300 kilómetros de alcance. Tijonovski explicó que 'Venezuela actualmente no tiene un sistema coordinada de defensa aérea, sino solo unidades aisladas y aviación de caza'.

La defensa aérea venezolana la componen ahora fundamental equipos de fabricación francesa y estadounidense, pero la dirección del país sudamericano ha decidido 'reorientarse hacia el Este: Rusia y China', indicó. Añadió que la participación de Bielorrusia en este proyecto le permitirá abrirse paso al mercado de armas de América Latina, mientras que en Venezuela esa contribución se completa con otras formas de cooperación, como en la extracción de crudo.

Noticias de las Misiones de ONU.

Dos soldados uruguayos heridos. Haití.

EL PAÍS PÁG. 3

Dos soldados uruguayos resultaron heridos en Haití, en medio de dos jornadas de disturbios, saqueos y enfrentamientos entre la población y autoridades policiales y efectivos de la misión de paz de ONU. El viernes durante un ataque de un grupo de manifestantes a un destacamento de la ONU en el sur de Haití, un sargento uruguayo resultó herido de bala en el pecho, en tanto otro soldado habría sufrido fracturas varias en una mano a raíz de una pedrada, informaron a El País fuentes castrenses. Sin embargo, la oficina de prensa del Ejército en Montevideo dijo que el oficial con una bala en el pecho resultó herido en un incidente ajeno a los enfrentamientos, en tanto el otro soldado sólo tenía un dedo lastimado. El sargento baleado -de apellido Marichal- fue internado en un hospital de Puerto Príncipe y su estado de salud era ayer estable. Según la versión oficial, fue herido en la base "en sucesos que se están investigando". En cuanto al soldado con la mano lastimada, fuentes militares dijeron a El País que se procuraba su traslado a República Dominicana. En los últimos días Haití fue escenario de disturbios y saqueos en medio de manifestaciones de la población civil en contra del alza de precios. Las peores manifestaciones ocurrieron en la ciudad de Cayes, al sur del país, donde, de acuerdo con el senador haitiano Gabriel Fortune, los incidentes que tuvieron su clímax entre el jueves y el viernes pasado dejaron cuatro muertos y decenas de heridos. "Las víctimas podrían ser personas que atacaron a la Misión de Naciones Unidas para la Estabilización de Haití (Minustah) y la Policía", afirmó el senador citado por la agencia EFE. El viernes, una oficina de la misión de la ONU en Cayes fue saqueada por desconocidos que se apoderaron de armas y diversos materiales, además de provocar daños a tres vehículos. Por otra parte, una fuente policial local aseguró que un vehículo de la ONU fue robado. Según la misma fuente, la Policía envió ayer un contingente a Cayes para reforzar la seguridad en la ciudad. Después de dos días de manifestaciones violentas, algunas actividades se reanudaron ayer tímidamente en Cayes. Bancos privados y estaciones de combustibles pidieron seguridad especial a la Policía para poder brindar sus servicios. El movimiento de manifestaciones violentas afectó otras localidades cercanas de Cayes y otras regiones de Haití como Petit Goave al sur de la capital y Puerto Príncipe.

Aproximadamente unos 720 "cascos azules" uruguayos están apostados en el sur de Haití.

De acuerdo con la BBC, Naciones Unidas informó que su contingente tuvo que abrir fuego al recibir disparos de los manifestantes. El primer ministro de Haití, Jacques-Edouard Alexis, pidió a la Policía y a la misión de la ONU que retome el orden en Cayes y en todas las localidades donde persista la violencia y los saqueos. Haití es el país más pobre de América. El 80% de su población vive con menos de dos dólares al día. La grave crisis social y política en que está sumido el país provocó que las Naciones Unidas estableciera una misión de estabilización en 2004.

Drogas. Hace unos días el ministro de Defensa, José Bayardi, informó en el Parlamento que unidades de la Armada y la Fuerza Aérea asistirán a la Policía de Haití en el control de las operaciones de contrabando y narcotráfico, en el marco de la misión de estabilización del país caribeño dispuesta por la ONU. La Armada intervendrá en estas operaciones con 16 lanchas rápidas que estarán en servicio en mayo, en tanto la Fuerza Aérea lo hará con un avión de patrulla y reconocimiento con moderno equipamiento ya desde mediados de abril. La información fue brindada por Bayardi el lunes 24 de marzo a la comisión de Defensa del Senado.

Se recuperan soldados heridos. Al sargento baleado se le retiró ayer el respirador artificial.

EL PAÍS PÁG. 7

Los dos soldados uruguayos heridos en Haití evolucionan bien, en tanto un tercer efectivo del contingente de la ONU que recibió una pedrada en la cabeza, amaneció ayer con síntomas de infección. Un sargento que forma parte del contingente uruguayo en Haití recibió entre el jueves y viernes un disparo en el pecho en medio de dos jornadas de disturbios y enfrentamientos con policías y efectivos de la ONU, en el marco de manifestaciones de la población civil por el alza de precios en ese país. El oficial fue internado en un hospital de Puerto Príncipe y ayer se le retiró el respirador artificial, informaron a El País fuentes militares. En tanto, otro soldado que sufrió fracturas en una mano fue operado en la base militar por médicos argentinos. Un tercer efectivo de contingente uruguayo que recibió una pedrada en la cabeza, que le provocó una herida que en principio no preocupó, ayer apareció con síntomas de infección. Los militares uruguayos heridos son parte del destacamento de la ONU en Les Cayes, en el sur de Haití, centro de los mayores disturbios de los últimos días en ese país. Ayer la situación era de tensa calma. Fuentes militares dijeron que la inestabilidad en la zona está dada en parte por la proximidad de elecciones en el Sur de Haití para renovar parte del Senado. Un informe del asistente legal de la ONU en Haití, el guatemalteco Rigoberto Herrera, dice que la actuación del contingente uruguayo durante los disturbios estuvo encuadrado en las disposiciones de Naciones Unidas, que establece que en estos casos el primer deber es preservar la vida de los miembros de la misión, ya sean militares como civiles. Otro informe de un coronel brasileño coincide en líneas generales con el de Herrera, dijeron a El País fuentes militares. La calma prevalecía ayer en Puerto Príncipe y ciudades del Sur del Haití como Les Cayes donde violentas manifestaciones ocurridas en los últimos tres días en protesta por el alto costo de la vida se saldaron con al menos cuatro muertos y más de 20 heridos. Sin embargo, esa quietud reina en vísperas de nuevas manifestaciones convocadas por estudiantes universitarios en la capital haitiana y por los líderes de las protestas en Les Cayes, ubicada a unos 190 kilómetros al Sur de Puerto Príncipe. El primer ministro haitiano, Jacques Edouard Alexis, consideró las manifestaciones fruto de la "instigación" de sectores ligados al narcotráfico y el contrabando. En Les Cayes, desconocidos saquearon una dependencia de la misión de la ONU la noche del viernes, donde se apoderaron de armas y diversos materiales, además de provocar daños a tres vehículos.

Ciencia y Tecnología.

¿Lobo, lobo? Posturas encontradas ante el cambio climático

Pedro Schwartz

La protección del medio ambiente es hoy casi una religión y la comunidad de los verdes un remedo de iglesia, con su acompañamiento de evangelios, beatificaciones y excomuniones. En escuelas y colegios, la ecología es el nuevo dogma educativo. Políticos fracasados ven recompensadas sus prédicas con prestigiosos premios internacionales. Los partidos de izquierdas, huérfanos de doctrina desde que cayó el muro de Berlín, blanden la bandera del clima para renovar sus ataques contra la ciudadela del libre mercado. Muchedumbre de novelistas, cineastas, actores resucitan la historia de David y Goliat, en la que bellas periodistas consiguen derribar brutales corporaciones contaminadoras. Las empresas pulen su imagen con adhesiones al crecimiento sostenible. La opinión pública, siempre sensible a las buenas causas, acepta con creciente resignación la necesidad de cambiar de modo de vida para salvar el planeta Tierra. Tanto ruido parece poco acorde con la serenidad que exige el diagnóstico y solución de un problema que quizá no sea tan grave y urgente como se dice. Desde el punto de vista científico y técnico, son tres las cuestiones que plantea el crecimiento de la población y su consumo cada vez más intenso de energías fósiles: si es cierto que la atmósfera terrestre viene recalentándose; si tal recalentamiento es catastrófico; y si hay remedio a nuestro alcance. La medición del recalentamiento, si lo hay, no es sencilla, pues estamos hablando de fracciones de grado centígrado por término medio y a lo largo de muchos años. La predicción es aún más complicada, porque se base en extrapolaciones de modelos de la evolución histórica del clima terrestre. Los economistas sabemos lo poco fiable que es reducir miles y miles de datos pasados a ecuaciones que los sintetizan y luego suponer que las tendencias y relaciones causales se mantienen estables a lo largo del tiempo. Una agencia de la ONU, el Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, que en noviembre mantuvo una sonada reunión en Valencia, ha tenido que cambiar recientemente su cálculo del recalentamiento global porque un experto informático recalculó la estadística de temperatura mundial durante el siglo XX con más decimales: el resultado fue que las temperaturas más altas del siglo habían ocurrido en la década de 1930 y que las del S. XXI hasta el momento son menores que las de los años noventa. Hay muchas y muy diversas opiniones sobre qué vaya a pasar durante el resto del presente este siglo, pues en la historia de la humanidad ha habido alternancia de glaciaciones y recalentamientos no atribuibles a la casi imperceptible huella energética de la humanidad. Sin embargo, somos cada vez más los habitantes de la Tierra, a pesar de que el aumento del número de los humanos pierde velocidad. La reducción de la pobreza y el crecimiento económico en China e India, e incluso en América Latina y África, ha dado lugar a un creciente consumo de energía. Parece lógico que ello dé lugar a crecientes emisiones de gases causantes de recalentamiento atmosférico. La cuestión es cuánto y a qué velocidad. El número de septiembre de 2007 del "Journal of Economic Literature" trae dos artículos que definen con mucha claridad el dilema científico que plantea el posible recalentamiento de la atmósfera terrestre. El primero es de William Nordhaus, catedrático de Silvicultura y Estudios ambientales de la Universidad de Yale y co-editor del manual de economía de Samuelson, a partir de la duodécima edición. Consiste el trabajo en una reseña del Informe encargado por el Gobierno británico a un equipo dirigido por el profesor Stern. La crítica fundamental de Nordhaus se dirige a la base financiera de la propuesta del Informe Stern, cuya tesis era que el tomar inmediatas medidas para corregir la deriva hacia el recalentamiento sería mucho menos costoso que el aplazarlas hasta que su necesidad se hiciera del todo evidente. El Informe Stern evalúa el monto del daño causado a las generaciones futuras como si tuviese lugar hoy. Dicho en términos más técnicos, la tasa de descuento utilizada por Stern es próxima a cero. Ello equivale a decir que un daño causado dentro diez, veinte o cincuenta años es como si ocurriese en el momento presente. Es como considerar que dinero futuro vale igual que dinero presente. Pero la tasa de interés, como bien saben los españoles que pagan su hipoteca, no es nula: todos preferimos aplazar nuestras deudas para que la carga sea menor y la soportemos cuando tengamos mejores ingresos. Señala Nordhaus que, si exageramos el coste presente del recalentamiento atmosférico futuro, nos inclinaremos a realizar ahora inversiones mucho más cuantiosas de lo necesario en energías alternativas y con ello corremos el peligro de reducir nuestro crecimiento económico. Al fin y a la postre, si crecemos menos o nada, nuestra capacidad de enfrentarnos con las consecuencias del recalentamiento dentro de algunos decenios serán menores o nulas.

El segundo artículo de la mencionada revista se plantea la posibilidad de que el recalentamiento no sea de lento deterioro, sino rápido y acumulativo. Lo escribe Martin Weitzman, catedrático de economía de la John F. Kennedy School of Government de la Universidad de Harvard. Weitzman defiende el punto de vista de que la toma de medidas onerosas en la actualidad para reducir el gasto de energías contaminantes debería verse como una prima de seguro contra la posibilidad, más que probabilidad de que el empeoramiento del clima adquiera caracteres catastróficos. ¿Sería posible una desertización repentina de la Tierra, como nos ha contado Jarred Diamond que pasó con la Isla de Pascua? Mi conclusión es que el tamaño de la Tierra, los recursos naturales que nos quedan aún en abundancia, lo casi imperceptible del recalentamiento y la capacidad tecnológica de la Humanidad inclinan el argumento del lado de Nordhaus. Habrá que tomar medidas pero no tan drásticas como piden los que gritan ilobo, lobo! La exageración de los peligros puede llevar la opinión pública un escepticismo quizá más peligroso que una prudente corrección de rumbo.

Astronomía y Astronáutica

Detecta satélite de NASA explosión cósmica de hace millones de años

Washington, 21 de marzo.- La Agencia Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA, por sus siglas en inglés) detectó hace dos días, la explosión cósmica más distante que pudo verse a simple vista desde la Tierra, si bien aconteció hace 7 mil 500 millones de años. De acuerdo con información proporcionada por la NASA en un comunicado de prensa, el estallido de rayos gama fue registrado a las 2:12 am, del horario de verano del Este (EDT), por el satélite "Swift", y recibió el nombre de GRB 080319B. Cabe destacar que después de la "gran explosión" o "big bang", con la cual se originó el universo, los estallidos de rayos gama son los fenómenos más luminosos en el espacio. El investigador del Goddard Space Flight Center de la NASA en Greenbelt (Maryland), Stephen Holland, refirió por el mismo medio que ésta fue una de las mayores liberaciones de energía que su organización había visto hasta ahora. La NASA explicó que este fenómeno tuvo lugar cuando el universo tenía la mitad de su edad actual, y se produce cada vez que una estrella masiva agota su combustible nuclear, y su centro se colapsa para formar un

agujero negro o estrellas de neutrones. Consecuentemente se presentan estallidos de rayos gamma, además de una intensa energía sucedida por una expulsión de partículas, que viajan por el espacio a una velocidad casi igual a la de la luz, "como sopletes turbo cargados cósmicamente", abundó el instituto astronómico. Cuando las partículas atraviesan nubes interestelares, a menudo producen un destello prolongado en el espacio, que en el caso particular de GRB 080319B"s, fue 2.5 millones más luminoso que la supernova más brillante alguna vez registrada. Esta circunstancia lo convirtió en el objeto más lumínico, alguna vez observado por la gente en el universo, y además fue el segundo acontecimiento de la misma naturaleza que sucedió ese día.

La materia cósmica más distante que podría haberse visto anteriormente por el ojo desnudo, es la galaxia M33, que se encuentra 2.9 millones de años luz y que en comparación con el nuevo registro, parece relativamente cercana a la Tierra. "Ningún otro objeto conocido o tipo de explosión puede percibirse a simple vista a una distancia tan inmensa como esa", consideró Holland, y agregó que si esa tarde a alguien se le ocurrió mirar hacia el lugar adecuado en el momento preciso, pudo ver el objeto más distante jamás observado a simple vista. (Con información de Notimex/JOT)

Actualidad.

EL CONFLICTO CHINO-TIBETANO Desde una perspectiva ética y geopolítica

Bernardo Quagliotti de Bellis

Ante las nuevas violencias desatadas las pasadas semanas por China en el Tibet, llevó a que los habitantes de este país aprovecharan la ocasión de los Juegos Olímpicos a celebrarse en Pekín, para señalar al mundo con su protesta, el sufrimiento por el cual están pasando ante la cruda violación a los derechos humanos, que viene siendo practicada desde hace años, por el "dragón" asiático.

Antecedentes históricos

Desde el siglo X, el Tibet fue un país independiente, habitada por pequeños terratenientes y monjes budistas, una clase alta que era la auténtica poseedora de las tierras más productivas y una gran población servil (no esclava). El Tibet histórico se extendía en 2,5 millones de Km.2, en un promedio de altitud de más de 4.000 metros, por lo cual se le consideró el "país techo del mundo". En el siglo XIII, el territorio tibetano fue dominado por el Imperio Mongol, quienes implantaron el budismo, hasta que a mediados del siglo XVI Kubilai Khan de la tribu mongol de Turnet otorgó respaldo al gobierno religioso (budista) del Dalai Lama. El Tibet sufrió por siglos diversos tipos de invasiones: además de diversos emperadores machúes, enfrentó al ejército de Ping el unificador chino; enfrentó a los ghorkas de Nepal; discutió con India que le reclamaba su espacio territorial; hasta que en 1904 tropas inglesas ocuparon su capital Lhasa para poder controlar la frontera entre India y el Tibet, manteniendo a éste -en acuerdo con China- bajo el régimen de protectorado. Poco duró el mismo, pues al año siguiente por un nuevo tratado firmado por Gran Bretaña, Rusia y China, se le entregó a China la soberanía sobre el Tibet. Dos años después, como consecuencia de la guerra civil que estalló en China, al retirar el gobierno de Pekín sus tropas de ocupación del Tibet, el Dalai Lama tuvo la oportunidad de regresar, y en acuerdo con el gobierno de Mongolia, en 1913, ambos territorios proclamaron su auto-independencia de China. Pero, la astucia inglesa permanecía activa y es así que a espaldas de China, un sector de representantes del Tibet y de Gran Bretaña decidieron establecer a la cuestionada región como autónoma de China, en base a un canje de 90.000 kilómetros cuadrado de territorio tradicionalmente tibetano (actual Estado de Arunachal Pradesh) (línea McMahon) que se adjudicó Inglaterra y que, posteriormente a su independencia, India los sumó a su soberanía.

¿Por qué el Tibet tiene importancia geopolítica?

El Tibet compartiendo sus fronteras con Nepal, Myanmar, India y Bután lleva a que su seguridad y estabilidad sean prioritarias para la remota región himalaya. Pero quizás lo más importante, geopolíticamente, es que el Tibet representa para China una región-enlace entre el país con el sur y el centro de Asia. Tibet guarda en su historia haber sido escenario de antiguas rutas comerciales en el lejano oriente. La estabilidad interna del territorio tibetano es importante para el gobierno de Pekín, pues permitiría reducir la brecha socio-económica que existe entre las empobrecidas tierras interiores de China occidental y la rica costa oriental a orillas del océano Pacífico

Otro motivo importante son las grandes reservas que existen en dicho territorio. El Tibet es apodado "La torre de agua de Asia", dado que China comenzó a tener escasez de agua dulce, que podrían ser suplidas por las reservas que se encuentran en la meseta Qinghai-Tibet, además de las que proveen los glaciares que son la fuente de mantenimiento de los mayores ríos de Asia como el Mekong, el Yangtze, el Indo, el río Amarillo. China, un país que se ha convertido en la segunda potencia mundial; un país que debe aprovisionar su industria en franco crecimiento, en el Tibet encuentra el mayor depósito de cobre en la mina Yulong; al igual que importantes yacimientos de hierro, plomo, zinc y cadmio.

Tibet en la actualidad

El cuantioso exilio, ha dado lugar a una masiva afluencia de colonos chinos, que desde 1983 llegan al Tibet alentados por el gobierno de Pekín, ocupando las tierras del centro y del oeste del Tibet, a las que China las denomina "Región Autónoma de Tibet". Esa constante migración provoca una reducción importante de tibetanos que los va presentando como una insignificante minoría en su propio país. Tal situación provoca una seria amenaza a la supervivencia de la nación tibetana, respetable en sus creencias espirituales, valores morales, cultura y correspondiente herencia espiritual.

La realidad es que China no encuentra la fórmula para encajar dentro de la República Popular a una cultura radicalmente distinta a la china y de raíz teocrática. El gobierno de Pekín no puede dudar que el Dalai Lama tiene un gran ascendiente sobre la gran mayoría de los tibetanos que aceptan el dictamen de su doctrina de no violencia, sin por ello dejar de condenar a los que actualmente la emplean contra ellos. China además, tiene un gran problema de fondo geopolítico: el tema de los límites territoriales de Tibet, ya que una extensa superficie territorial de su zona sur continental, es de civilización tibetana. Las reclamaciones actuales de China respecto al Tibet, están basadas enteramente en la influencia que los mongoles y los emperadores manchúes ejercieron sobre el Tibet en los siglos XII al XVIII. Una posición política absurda e inaceptable. El tema real es que aun existe entre mongoles y tibetanos, una afinidad racial, cultural y especialmente religiosa, característica del Asia Central, y en este escenario China no tiene créditos, ni antecedentes ni un presente para poder participar.

El supuesto boicot a los juegos olímpicos, es un vano pretexto. La verdad radica en el respecto de los derechos humanos y en el fortalecimiento de la coexistencia pacífica.

El fondo del tema controversial entre China y el Tibet radica -principalmente- en que el Tibet forma parte de las casillas centrales de Asia en las que se juega su control. La actual crisis era previsible. Xulio Ríos - Director del Observatorio de la política china- analizando el libro blanco sobre el problema del Tibet (publicado en 2004) queda sorprendido por la incapacidad que se tuvo en la última década para aportar alguna estrategia innovadora por parte de ambos actores. Considera que ese inmovilismo es la clave que ha conducido al fracaso de las negociaciones mantenidas entre ambas partes -al menos cinco desde 2002- realizadas en Dharamsala, Pekín y Suiza.

En segundo lugar, es necesario tener en cuenta que la modernización y el crecimiento no ha dado los resultados esperados, por más que el gobierno de Pekín manifiesta internacionalmente el esfuerzo que realiza a favor del desarrollo de la RAT (región autónoma de Tibet). El ferrocarril Qinghai-Tibet que entró en funcionamiento en 2006 ha servido para crear más resentimiento, rebeldía y mayor sentido nacionalista entre numerosos colectivos sociales del Tibet -particularmente entre los monjes- que presienten que la idiosincrasia tradicional se va transformando tan sólo en una reliquia histórica. El citado ferrocarril ha permitido que la población china en Lhasa - capital del Tibet- aumente, en detrimento de la disminuida población tibetana.

En tercer lugar -acota Xulio Ríos- "la autonomía tibetana no es real. La naturaleza política del problema tibetano no es religiosa, sino política y tiene que ver con las posibilidades del ejercicio efectivo del autogobierno. Los recientes disturbios pre-olímpicos- evidencia el fracaso reiterado de la política de Pekín en relación al tema de las nacionalidades minoritarias. Pero a todo ello hay que sumar que la actitud del gobierno del Dalai Lama en el exilio en India - si bien figura respetable en cuanto a su carisma religioso- resulta anacrónica como representante político, pues a pesar de los años transcurridos fuera de su patria, de los cambios que se han dado en el escenario internacional, no le han servido para modernizar su estilo

Antártida.

Dan por finalizada la búsqueda de un militar brasileño perdido en la Antártida

El operativo incluyó dos helicópteros y varios botes. El sargento Laércio de Melo Olegário desapareció el sábado pasado, en medio de una tormenta, cuando se trasladaba a la isla Rey Jorge, donde funciona una base de su país. La Marina brasileña informó hoy que dio por terminada la búsqueda del sargento Laércio de Melo Olegário, quien desapareció el sábado pasado en la Antártida en medio de una tormenta. En una nota oficial, la Marina dijo que "fueron utilizados todos los recursos disponibles en la región". Entre otros, mencionó botes neumáticos, un helicóptero brasileño y otro de la Fuerza Aérea de Chile. Melo Olegário, de 42 años, desapareció el sábado 15 cuando estaba a bordo del buque oceanográfico Ary Rongel, que se dirigía hacia la isla Rey Jorge, donde está la estación antártica brasileña Comandante Ferraz. La búsqueda -que contó con la colaboración del personal de la base polaca Arctowski- comenzó ese mismo día. Según fuentes oficiales, Melo Olegário integró el equipo que se ocupó de la seguridad del presidente brasileño, Luiz Inácio Lula da Silva, durante una reciente visita que éste hizo a la base del país en la Antártida.

Computación.

Juguetes electrónicos que infectan computadoras

Por Angela Ruiz

Desde iPods hasta sistemas de navegación, algunos de los más populares juguetes tecnológicos que hoy día están disponibles en las tiendas, podrían contener algunos extras no deseados, preinstalados de fábrica. Desde virus que roban contraseñas, troyanos que abren puertas traseras a los piratas informáticos, o hacen que las computadoras envíen spam masivamente. Durante años se ha advertido a los usuarios acerca de las amenazas de virus descargados de Internet o ejecutados al abrir un archivo adjunto. Pero ahora también es un riesgo conectar algunos de esos juguetes a nuestro PC. Según la información publicada por Associated Press, los casos más recientes incluyen algunos de los dispositivos tecnológicos más utilizados tales como Apple iPods y portarretratos para fotografías digitales que son vendidos en populares tiendas de los Estados Unidos. En la mayoría de los casos, la fuente de la infección son fabricas Chinas, que venden sus productos a un precio muy reducido. Hasta el momento, el problema de los virus parece surgir por culpa del escaso control de calidad de los fabricantes, más que de un posible ataque planificado por criminales. Por ejemplo, un trabajador negligente conecta un reproductor de música en una computadora de la fábrica utilizada para las pruebas, y la infecta. Es el equivalente digital del reciente caso de juguetes que debieron ser retirados del mercado por haber sido fabricados con componentes tóxicos. Pero el descuido, solo es la explicación más simple, no la única. Si un virus es introducido en una etapa temprana de la producción por un empleado corrupto o por un pirata informático cuando se carga el software en el artilugio, entonces los problemas pueden ser más graves y generalizados. Conocer la cantidad de dispositivos que se han vendido, o hacer un seguimiento preciso de los virus, es algo imposible debido al secreto mantenido por las compañías al construir sus productos. Sin embargo, dado que estos elementos se fabrican en masa, los números podrían ser enormes. Para Marcus Sachs, quien dirige el equipo de investigación de seguridad del SANS Internet Storm Center, esto podría ser como la cucaracha que a veces podemos encontrar en una casa, "al prender la luz, la vemos fugazmente mientras se esconde. Pensamos que hay una sola, pero probablemente hayan muchas más." Jerry Askew, un consultor de computadoras que compró un nuevo portarretrato para fotografías digitales como regalo de cumpleaños para su madre, al enchufar el mismo a su computadora para cargar las fotos, fue sorprendido por la alerta de su antivirus, que le avisaba de una amenaza que intentaba copiarse en su PC. El portarretrato digital que había comprado por 50 dólares, estaba infectado por cuatro virus, entre ellos uno capaz de robar contraseñas. "Uno confía en el control de calidad de los fabricantes," dice Askew. "No se espera que estas cosas sucedan." Según los expertos, el software malicioso estaría siendo introducido en estos dispositivos en la parte final de la producción, cuando los artefactos salen de la línea de montaje y son conectados a una computadora para asegurarse de que todo funciona. Si la computadora de pruebas está infectada, por ejemplo, por culpa de un empleado que utiliza la misma para conectar su propio iPod infectado, todo lo que sea conectado a ella podría ser también infectado. Las recientes infecciones podrían ser accidentales, pero muestran claramente la existencia de una vía de ataque que tal vez no tarde en ser explotada por los criminales. Aquellas personas cuyo software antivirus no está actualizado, o utilizan versiones crackeadas que impiden que los mismos funcionen correctamente, pueden haber sido infectados por estos nuevos productos, incluso sin saberlo. Los consumidores pueden protegerse de la mayoría de esta infecciones, si examinan estos artefactos con su programa antivirus, siempre que mantengan a

éste actualizado. Supervisar a los proveedores en China y otros lugares, es bastante caro, y es poco probable que se haga algo al respecto, salvo por algunos pocos casos puntuales. Los fabricantes consultados por AP, declinaron hacer comentarios o no respondieron. Las empresas cuyos productos fueron infectados en los casos revisados por AP, se negaron a revelar detalles sobre los incidentes, aunque todos dijeron que habían corregido los problemas y adoptado medidas para prevenir que ello volviera a ocurrir. Apple reveló la mayoría de la información, diciendo que el virus que infectó a un pequeño número de su Video iPods en octubre de 2006, procedía de un PC utilizado para probar la compatibilidad con el software del aparato. Nada puede asegurar que los próximos virus que se propaguen de este modo, no se conviertan en algo mucho más grave para la seguridad de nuestro PC.

*El Origen de las Cosas.

Lacoste

En 1927, el tenista francés René Lacoste fue el principal responsable de la primera victoria francesa en la Copa Davis y acumuló además diversos títulos obtenidos en los famosos torneos de Roland Garros, Wimbledon y Forrest Hills. Comenzó a usar la figura de un cocodrilo como blasón en un blazer azul-marino y en una camisa de mangas cortas, con cuello y botones que llegaban hasta el cuello diseñados por el mismo. Ese uniforme inusual en la época apareció por primera vez en el Torneo Abierto de los Estados Unidos. Dos años después, abandono el tenis por haber contraído tuberculosis y se dedicó totalmente a los negocios de la venta de ropa con su marca.

Curiosidades.

Los Múltiplos de Diez

Nombre (Símbolo) = factor de multiplicacion

Yotta (Y) = $10^{24} = 1.000.000.000.000.000.000.000.000$

Zetta (Z) = $10^{21} = 1.000.000.000.000.000.000.000.000$

Exa (E) = $10^{18} = 1.000.000.000.000.000.000.000$

Peta (P) = $10^{15} = 1.000.000.000.000.000.000$

Tera (T) = $10^{12} = 1.000.000.000.000.000$

Giga (G) = $10^9 = 1.000.000.000$

Mega (M) = $10^6 = 1.000.000$

kilo (k) = $10^3 = 1.000$

hecto (h) = $10^2 = 100$

deca (da) = $10^1 = 10$

unidad = $10^0 = 1$

deci d, $10^{-1} = 0,1$

centi c, $10^{-2} = 0,01$

mili m, $10^{-3} = 0,001$

micro μ , $10^{-6} = 0,000.0001$

nano n, $10^{-9} = 0,000.000.001$

pico p, $10^{-12} = 0,000.000.000.001$

femto f, $10^{-15} = 0,000.000.000.000.001$

atto a, $10^{-18} = 0,000.000.000.000.000.001$

zepto z, $10^{-21} = 0,000.000.000.000.000.000.001$

yocto y, $10^{-24} = 0,000.000.000.000.000.000.000.001$

*Chistes y otras yerbas.

*LA VIUDA.-

Francisco invitó a su amigo Carlos a esquiar. Cargaron todo en su camioneta, y se fueron a Las Leñas. Apenas entraron en Mendoza, el tiempo se puso muy feo. El cielo se oscureció, empezó a soplar un fuerte viento inesperado para esa época del año, y los primeros ramalazos de aguanieve sacudieron el vehículo. En ese momento vieron las luces de una estancia sobre la ruta. Sin dudar, enfilaron hacia la casa para pedir refugio. Salió a recibirlos una mujer vestida con pantalones y campera que no lograban ocultar su esbelta figura, con los cabellos rubios largos y ensortijados.- "Acabo de dar una vuelta para controlar que todo esté en orden", explicó ella, "y veo que esta noche vamos a tener una fuerte tormenta. Pero sucede que yo he quedado viuda hace pocas semanas, y si los dejo dormir en mi casa temo que la gente hable, es algo que no me gusta para nada y que no me conviene." "No se preocupe, señora," dijo Francisco. "Nos basta con que deje que entremos la camioneta en las caballerizas que se ven al lado de la casa. Podemos refugiarnos allí para pasar la noche. Nos iremos a primera hora de la mañana". La señora aceptó, ambos hombres se dirigieron a las caballerizas y se acomodaron para pasar la noche. No bien despuntó la mañana se encontraron con que el tiempo había aclarado y, viendo que en la casa estaba todo en silencio y con las persianas cerradas, se marcharon. Ese fin de semana ambos disfrutaron de lo lindo esquiando en Las Leñas. Nueve meses después, Francisco recibió una carta inesperada enviada por un estudio jurídico. Se devanó los sesos pensando de qué podía tratarse, hasta que al fin se dio cuenta que era de los abogados de aquella atractiva viuda que habían conocido aquel fin de semana en Mendoza. Subió a su camioneta, y se fue a casa de su amigo Carlos. "Carlos, quiero preguntarte algo", le dijo. "Te acordás de aquella viuda tan buena moza de..." "Sí, me acuerdo", respondió de inmediato el otro. "Decime la verdad: esa noche, mientras dormíamos en la camioneta, te levantaste y fuiste a la casa a verla?" "Sí", confesó Carlos, algo avergonzado al haber sido pescado en falta. "Sí, lo hice." "Por casualidad le diste mi nombre, haciéndote pasar por mí, y le diste mi dirección como si fuera la tuya?", preguntó Francisco con voz incrédula. Carlos enrojeció. "Sí, lo siento, viejo; yo tenía en la billetera la tarjeta que me habías dado cuando te mudaste, le di ésa. Vos no tenés compromisos, vivís solo, sos más canchero para defenderte en caso de problemas. Se encogió de hombros. "¿Por qué, pasó algo?" "Murió el mes pasado, y me dejó toda su fortuna".*

*Rinconcito de Videos en la Web.

North American AT-6 FAU en Durazno.

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

IA-58 "Pucará" Fuerza Aérea Uruguaya, Durazno.

<http://www.youtube.com/watch?v=VbEhOqP6yAc>

Otro Video de T-6 en "La Carolina"

<http://www.youtube.com/watch?v=mYRBbXzh6EU>

***Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.youtube.com/watch?v=o7k6VYGtm8g&feature=related> Tambores de Edimburgo

<http://www.lufthansa-usa.com/useugame2007/html/play.html> Juego de navegación aérea

<http://es.youtube.com/watch?v=Tk7xM9Fu9Xc> Excelente disparo

www.birdstrike.org y www.birdstrikecanada.org choques con aves

*** 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"**