



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 87 CORRESPONDIENTE AL 15 MAYO 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

Edición de 250 Ejemplares

FECHAS DE LAS PROXIMAS REUNIONES DE CAMARADERÍA DEL AÑO 2008

AGENDELAS!!!!

2º El viernes 15 de Agosto a las 1200

3º El viernes 28 de Noviembre a las 1200

Cartas de los Lectores.

**** Estimados (especialmente a mi instructor de F-27):**

FELIZ ANIVERSARIO DEL GRUPO DE AVIACION Nº 4 TRANSPORTE. También felicidades para el Gpo. Avn. Nº 2 Caza.

Les envío un abrazo. May Av. Edward C. Rode

**** Un abrazo para Uds. y que lindo es ser cuatrero y rosquero!!!**

****Amigos:** Uruguay ha ganado otro premio en la NASA, en esta oportunidad se trató sobre el diseño de un avión espacial, marcando el futuro transporte aeronáutico del futuro. En ese sentido, tanto el Prof. Bernabé Gadea, como quien suscribe, fueron los que asesoraron al equipo de estudiantes. Vayan nuestras felicitaciones a los estudiantes de la Escuela de la Construcción del Consejo de Educación Técnico Profesional quienes nos dan una nueva alegría a nuestro Uruguay. FELICITACIONES.

Aquí reproducimos el link directo a las premiaciones http://aero.larc.nasa.gov/comp_awardees_high_2008.htm

Prof. Fernando Giménez

Emilio - Pando - CX4DD

INFORMACION DE INTERES.

***Invitación a los socios**

Estimado amigo:

El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, tiene el placer de invitarlo a la primera Reunión de Camaradería de este año.

El encuentro se realizará el viernes 16 de Mayo de 2008 a las 12.00 horas en el Parrillero "Caballeros del Aire" del Club de la Fuerza Aérea; entrada por calle Cannes 1800.

Se abonará en esta ocasión un ticket de colaboración de \$50.

* Esperando contar con su presencia en este nuevo día de reencuentro de amigos, reciba nuestros más cordiales saludos.

Cnel. Av. José P Banfi
Secretario

Cnel. Av. Atilio Bonelli
Presidente

* Le informamos que en el Museo Aeronáutico, el Grp 346 ha inaugurado un espacio para la Aviación de Transporte, por ese motivo es que solicitamos la colaboración de todos que tengan artículos tales como y por ejemplo: fotos, murales, cuadros; diplomas, condecoraciones, brevets, escudos o insignias; uniformes y equipos de vuelo; manuales técnicos y de vuelo, cartillas, cartas, mapas; equipos de navegación, computadores, planes de vuelo y precomputados; partes de aviones e instrumentos y todo elemento que haya sido usado dentro de este contexto; los entreguen en custodia o como donación, bajo recibo, en la Dirección del Museo para integrar ese espacio que nos representará.

* Les recordamos que la colección de fotos de aviones, tripulaciones y misiones del Grp 346 (actualmente estamos alcanzando las 5600 fotos) se encuentra a disposición de quienes lo deseen y se entrega gratis, solo les pedimos 2 CD para grabarlas o \$ 50 para reponerlos. Los CD contienen fotos y videos de la Fuerza Aérea, Aeronáutica Militar, Aviación Naval, Compañías Aéreas Uruguayas, Eritrea y Antártida.
Coordinar el envío de los CD por el teléfono 7125750 o por Email: alfa@netgate.com.uy
Volvemos a solicitarles que nos envíen por Email o presten, fotos para escanearlas y agregarlas a nuestra colección, que es la de todos y ayudarnos de ese modo a mantener la memoria colectiva de la aviación.

*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. Chalana Pescadora Marca Cassarino y motor Johnson 9HP Cnel E Aguirre 099.619694.

**OFERTA DE TRABAJO (SOLO PARA NOSTALGICOS).

DC-3 Airplane Pilot needed overseas

Company: Aerotek Location: Middle East Category: Aviation Jobs

Rate: \$130,000 to \$140,000 per Year+ 35% danger and 35% post differential

DC-3 Airplane Pilot needed overseas Job Description:

Military subcontractor currently has 4 openings available for 4 DC-3 Airplane Pilots overseas.

Position Overview:

Operates DC3 BT-67 airplane in support of approved missions in Afghanistan.

Education Required:

A high school diploma or equivalent is mandatory. An Associate Degree or higher is preferred.

Experience Required:

FAA Commercial and Instrument Certificate, with Multi Engine type rating of aircraft over 12,500 pounds; CFI/II Multi-engine Instrument certification with 2,500 Fixed Wing flight hours and 1,000 hours turbine time.

Special Knowledge/Skills Required:

1. Employee qualification in DC3 BT-67 is required prior to assignment.
2. Individual will be qualified and must maintain currency and proficiency with Night Vision Goggles (NVG) as a condition of employment.
3. AnFAACFI or CFII rating in type and category or a military Instructor Pilot (IP) or Standardization Pilot (SP) rating is desired.
4. During training and throughout the employment period, the individual must demonstrate and maintain proficiency in understanding aircraft systems, components, and operating limitations as well as understanding and complying with regulations and policies.
5. Individual must possess a thorough knowledge of FAA, ICAO policy and regulations pertinent to the operational requirement.
6. The individual must be able to attain and retain a SECRET CLEARANCE as a condition of employment.
7. Employees must provide documentation of completion for any manufacturer's course of instruction, military flight training or instruction in other aircraft.
8. DC-3 instructor experience is desired. Instructor Pilot applicants must have documentation showing proof of successful completion of a Certified Flight Instructor qualification or an equivalent military qualification.

Work Environment:

1. Pilots will be required to work and live in a potentially hostile environment, at remote locations, under austere conditions.
2. Pilots may be required to respond to a wide variety of operational circumstances, under extreme weather conditions, within a hostile environment.
3. The pilot will perform duties in garrison, under tactical field conditions and on board airplanes within a hostile environment.

For more in depth information about principle responsibilities, special knowledge/skills required, work environment and physical requirements please contact: Ken Malines Aerotek Aviation 888-455-1329

Internados en el HMC.

03/03/08 Cbo 1ª Jorge Antonio Rodríguez
14/03/08 Sdo 1ª Aparicio Gadea
29/03/08 Sdo 1ª Anatalio Rodríguez Da Silva, Alta
18/04/08 Sdo 1ª Luis Alberto Vazquez Tabarez Alta
18/04/08 SOM Daniel Gatto Ponce Casa de Galicia Alta
15.04.08. Cap. Andrés Jaume. Alta
21/04/08 Sgto. 1ª Ariel Guillama Alta
21/04/08 Sgto Roosevelt Veiga Alta
23/04/08 Cnel. Carlos Montesano Alta
23/04/08 Tte. Cnel. Gustavo Barrios
23/04/08 Tte. Cnel. Nelson Guimaraens Hosp. Hindú CONGO
25/04/08 Sgto Rodríguez, Jorge Carlos Alta
28/04/08 Sgto Oscar Omar Figueira Alta
30/04/08 Cbo.2ª Jorge Denis
04/05/08 Sdo 1ª Emanuelle Mansilla
04/05/08 Cbo 1ª Ariel Fernandez Alta
05/05/08 Cbo 1ª Derly Menezes
06/05/08 Sdo 1ª Carlos Davitte Alta
07.05.08. Cnel. Carlos Montesano. Alta
07/05/08 Cbo 1ª Wilson Dos Santos Alta
08/05/08 Sgto 1ª Alamo Machado, Jose
09/05/08 SOM Prospero Damero
10/05/08 Sdo 1ª Engelbert Lucas
10/05/08 Sdo 1ª Angel Sixto Barreiro
12/05/08 Sdo 1ª Marcelo Correa
13/05/08 Mayor Federico Ortiz

*LA FOTO



FAU 500. EMB.C-120-RT Brasilia, S/N 120089, ex N-12075

Noticias Nacionales

ÚLTIMAS NOTICIAS PÁG. 4

REPORTAJE: ENRIQUE BONELLI, COMANDANTE DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA.

Fuerza Aérea sufre la fuga de pilotos hacia el sector privado

La mayor preocupación para el comandante de la Fuerza Aérea Uruguaya es retener a su personal. Solo en junio se irán de la fuerza para pasar a trabajar en la actividad privada siete pilotos, casi el 50% de los que se fueron por las mismas razones en el período 2004-2008.

-En vista de los recortes presupuestales, ¿qué tareas está limitando la Fuerza Aérea?

-En realidad ninguna. Las tareas y responsabilidades se han incrementado y se van a incrementar más. Desde ese punto de vista más que reducirnos estamos ampliando. Si bien la flota es la misma, hemos mejorado el índice de operatividad. Tenemos más aviones en orden de vuelo que en 2004 o 2005.

Pero para nosotros es fundamental tener más combustible, no hay forma de hacer aviación sin volar.

-Ahí se siente la falta de presupuesto.

-Podemos volar en simuladores, de hecho a los pilotos de transporte los mandamos a entrenarse en simuladores de vuelo para ahorrar. Eso permite ahorrar por un lado, pero gastamos por el otro. Porque hay que pagar el simulador, los pasajes. Es igual el gasto, pero es bueno porque rápidamente mejora la capacitación del piloto. Pero en definitiva necesitamos volar, preparar a nuestra gente, porque nuestra profesión esta es una actividad donde uno entra con un alto grado de vocación. El joven quiere volar. A mí encanta volar, siempre que puedo volar. De nada vale tener todo si el piloto no vuela. Entonces se desanima, pierde interés y sufrimos deserciones, no solamente por no volar sino porque el mercado hoy está atrayendo a muchos pilotos formados. En este próximo mes tenemos a siete pilotos que se van. Son pilotos formados con alta capacitación, pero se van porque hay una demanda muy grande de pilotos en la actividad privada.

-¿Cuántos pilotos tiene la FAU?

-Unos 300.

(Entre 2004 y 2008 se fueron 16 pilotos a la actividad privada. Nota de redacción)

-¿Qué porcentaje del presupuesto ideal para la fuerza se está empleando en la actualidad?

-Nosotros planteamos como necesario un presupuesto de 9 millones de dólares para el funcionamiento y estamos en el 40%. Hay aviones que consumen más que otros. El C-130, por ejemplo, es un avión con una demanda muy grande, no solo de combustible. Se lo hemos planteado al gobierno y este nos asignó partidas extrapresupuestales que nos han permitido tener a los dos Hércules en orden de vuelo. Es un orgullo para la FAU, pero también para el país porque permite transporte logístico a larga distancia lo que supone la presencia del país en diversas partes del mundo.

-¿Qué cambios provocará el funcionamiento de los radares?

-El sistema de radar integra lo que se llama mando y control, que cuenta con elementos terrestres de gran importancia: en el centro se recibe la información que reciben los radares, se procesa y se trabaja en función de ella. Necesita personal especializado para leer la pantalla e interpretar los datos. Todo esto supone personal especializado en diversas áreas capaces de trabajar con estos sistemas que son de última generación.

-Pero hasta el presente, la FAU no tenía capacidad suficiente para controlar el espacio aéreo...

-Hay formas alternativas y la Fuerza Aérea lo ha hecho durante años. Muchas veces no se trata de aviones que están al servicio del narcotráfico sino simplemente los que van de una estancia a otra y no hacen plan de vuelo y por lo tanto no sabemos que hay un avión volando en determinado lugar. Normalmente hay ese tipo de aviones. También hay otros que efectivamente transportan drogas. Estos radares nos van a dar datos muy precisos sobre la situación aérea sobre el territorio nacional, sobre todo esos aviones que no quieren ser detectados.

-¿Cuál es el papel que cumple la FAU en el combate al narcotráfico?

-Nosotros apoyamos, no tenemos la responsabilidad en la investigación, eso está a cargo de una dirección altamente especializada y muy eficaz. Pero si se nos pide el apoyo, estamos ya coordinados previamente para respaldar las operaciones de los organismos especializados, tanto con aviones de transporte como con los helicópteros para transportar electivos y medios.

-Usted ha insistido con la necesidad de contar con un avión interceptor. ¿Qué características debería tener ese avión?

-Tenemos una idea formada sobre ese avión, pero también sabemos las urgencias del país. Se puede comprar pero hay otras urgencias. Si tenemos una Fuerza Aérea necesitamos el radar y las comunicaciones, las vamos a tener pero nos falta el puño, es decir el elemento capaz de ejecutar las misiones que necesitamos para vigilar el espacio aéreo y estoy seguro que lo vamos a tener.

¿Cuánto puede costar un avión de combate?

-No lo puedo decir porque eso se negocia por parte del Ministerio de Defensa y el de Economía, pero seguramente no es el precio que se va a pagar por él. Pero el avión no viene solo, necesita apoyo en tierra, necesita equipos especiales, personal capacitado, es un paquete

ÚLTIMAS NOTICIAS PÁG. 4

Mayor despliegue en las misiones de paz.

¿En los últimos tiempos se ha registrado un aumento en la participación en misiones de paz?

-Hay un incremento aunque es poco, porque de 14 integrantes de la misión en Haití pasamos a 30. Lo nuevo es que tenemos un avión y eso es una diferencia notable. Nosotros teníamos una estrategia y empezamos a dar pasos para una mayor presencia. En un principio desplegamos 2 helicópteros en la frontera entre Etiopía y Eritrea, más o menos en la misma fecha desplegamos una unidad de operación de vuelos en la República Democrática del Congo.

Tenemos dos tipos de misión que nos requieren dos tipos distintos de capacitación para el personal: la primera es más bien de rescate y evacuación aeromédica. En cambio, la operación en el Congo nos da el manejo de un aeropuerto.

El aeropuerto que manejamos en el Congo tiene un movimiento muy grande, muy importante. Tiene un nivel similar al de Laguna del Sauce. Allí están destacados 90 hombres que están haciendo una gran experiencia. Ahora en Haití logramos el despliegue de un avión de transporte y patrulla.

Noticias Internacionales.

Brussels Airlines reduce velocidad de aviones para ahorrar queroseno

La compañía belga Brussels Airlines comenzó a reducir ayer la velocidad de crucero de sus vuelos europeos para recortar la factura de queroseno y no imponer un nuevo recargo en los billetes de los pasajeros por el encarecimiento de los carburantes, según anunció la aerolínea. Brussels Airlines bajará su velocidad media en 12 kilómetros por hora, al pasar de 840 kilómetros/hora a 828 kilómetros/hora. Esto generará un ahorro de 1,1 millones de euros anuales y solo supondrá una prolongación del vuelo de dos minutos, según los cálculos de la compañía.

[China expulsa a Rusia del mercado de aviones militares. Nezavisimaya Gazeta](#)

China, otrora principal consumidora del armamento ruso, se va transformando poco a poco en una importante exportadora de material bélico desarrollado, básicamente, a partir de modelos y licencias rusas. El suministro de armas rusas a China se ha reducido últimamente en el 62%.

La propia Rusia ha criado a una rival para sí misma. Desde hace años, el mundo está lleno de réplicas chinas del fusil Kalashnikov y otras armas de marcas rusas, tales como lanzamisiles Grad y Smerch. Lo mismo pasa con ametralladoras, lanzagranadas, cañones autopropulsados y carros de combate. Las copias tienen una calidad inferior que los originales rusos pero son mucho más atractivas en cuanto al precio. Las sumas impresionan especialmente en el mercado de los equipos aéreos. Así, el suministro de 150 cazas a Pakistán debe reportarle a China 2,3 mil millones de dólares, más de lo que el país habría ingresado en varios años de venta de armas terrestres. Y por si fuera poco, hay riesgo de que China acabe por expulsar totalmente a Rusia del mercado aéreo de los países del Tercer Mundo, incluidos los clientes tradicionales de Moscú tales como Angola, Etiopía, Siria e Irán.

Mediante un acuerdo firmado con Rusia en 1996, China tenía derecho a ensamblar 200 cazas Su-27SK bajo una marca propia: J11. En noviembre de 2004, después de haber recibido de Rusia los componentes para 95 aviones, 180 motores AL31F y los demás equipos necesarios, la parte china suspendió el proyecto alegando que las características combativas del modelo eran limitadas. Y a principios de 2007, China presentó un producto propio, el caza J11B, que se parece sospechosamente al Su-27. Hoy en día, los chinos dicen producir localmente el 90% de los componentes de este avión. Su principal problema sigue siendo el motor: Rusia, a pesar de que le han ofrecido sumas muy atractivas, se resiste a cederles la licencia para la producción de AL31F y ha reducido prácticamente a cero las ventas de este artículo. Según algunos datos, China tiene la intención de producir alrededor de 5.000 cazas J11B que cuesta mucho menos que el prototipo ruso. El modelo chino puede barrer del mercado a todos los aviones de este segmento de precios: no sólo al Su-27 sino también al MiG-29 y al F-16 estadounidense. Moscú ya advirtió a Pekín que la producción de los cazas J11 constituye una violación de los acuerdos existentes entre ambas partes, y prometió activar los mecanismos jurídicos para proteger su propiedad intelectual.

[Estudio de Universidad sobre fatiga pilotos](#)

Fuente: EFE 18 de Abril de 2008, 6:30hs

La fatiga de los pilotos durante el vuelo supone un riesgo para la seguridad de los pasajeros, según un estudio realizado por la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, en el que se indica que el 82 por ciento de los profesionales ha cometido errores por el cansancio. En un comunicado remitido por el Sindicato de Pilotos (SEPLA) en el que se habla del citado estudio, se pide al Ministerio de Fomento que desarrolle una normativa de trabajo y descanso de acuerdo con los criterios responsables y científicos. El informe de la universidad madrileña destaca que el 95 por ciento de los pilotos consideran que la acumulación de fatiga afecta directamente a la seguridad de los vuelos. Por ello el SEPLA informa de que la actual norma española sobre trabajo y descanso de las tripulaciones, denominada Circular 16B (aprobada en 1995), no se ajusta a los estándares de seguridad propuestos por el Parlamento Europeo, que insta a los países miembros de la Unión a prevenir la fatiga durante el vuelo antes del mes de julio del presente año. Para este sindicato, la actual legislación genera desequilibrios que han de ser subsanados, como que un piloto pueda ser obligado a volar durante 18 horas y 30 minutos, después de haber estado de guardia durante 24 horas, sin que exista ningún periodo de descanso entre medias. Asimismo, la actual legislación concede un tiempo insuficiente para que las tripulaciones preparen los aviones y la documentación antes de realizar un vuelo. Con motivo de este estudio, SEPLA manifiesta que seguirá colaborando con los máximos responsables de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) -dependiente de Fomento- para que el diseño de la futura normativa comunitaria de trabajo y descanso para las tripulaciones (más conocida como Subparte Q) responda a criterios técnicos y científicos de consideración de la fatiga.

EFECOM jf/mdo

[Plane Touches Down on Germany's Highest Peak](#)

A pilot has successfully landed his plane on Germany's highest mountain in the first such landing in 50 years.

Pilot Tom Huber set his small Savage Classic D-MERG plane down Saturday, May 3, on a 2,600-meter-high (8530-foot-high) plateau on Bavaria's Zugspitze. "It worked on the first approach," Huber's spokeswoman, Eva-Maria Greimel, told reporters. "The sun wasn't shining so it was hard for the pilot to make out the contours of the landing strip." The 37-year-old pilot was given special permission to land the plane on the 2,962-meter (9718-foot) mountain in Garmisch-Partenkirchen in a stunt marking the end of the winter season. The last time a plane successfully landed on the mountain was in 1958.

DW staff (sms) 04.05.2008

[Accidente en Sudán](#)

Jartum.- Al menos 24 militares, todos ellos oficiales del Ejército del Sur, y entre ellos el ministro de Defensa del gobierno del sur de Sudán, Dominique Dim, han muerto al estrellarse su avión en un lugar del sur del país.

Todos ellos regresaban a Yuba, capital del sur del país, tras haber asistido a una conferencia en Waw, la segunda ciudad más grande de esta gran región meridional, según un comunicado del gobierno autónomo del sur del país.

El viceprimer ministro sureño, Riak Mashar, descartó que pueda tratarse de un ataque o un sabotaje.

De hecho, los accidentes aéreos son relativamente frecuentes en Sudán, un país sometido a embargo por parte de EEUU; por esa razón, su parque aéreo no es renovado ni reparado al mismo ritmo que en otros países.

El sur de Sudán goza de una gran autonomía, casi la independencia, y no solo cuenta con gobierno propio con todos los ministerios, sino con un ejército.

Este accidente de hoy es una grave pérdida para las autoridades del sur, que se añade al accidente que en agosto de 2005 sufrió el principal líder del sur, John Garang, en aquel caso en un accidente de helicóptero que le causó la muerte.

[Marsans tira la toalla y venderá el 60% de sus acciones en Aerolíneas](#)

AviacionDigital

El grupo español se reducirá del 95% actual al 35%; ingresarán a la compañía aérea empresarios locales; además, el Estado elevará su participación del 5 al 20%, según ha informado hace escasos minutos el diario argentino La Nación. El grupo español Marsans logró un principio de acuerdo con el Gobierno argentino para reducir su parte accionaria en Aerolíneas Argentinas a un

35 por ciento desde el 95 por ciento actual, según informó un portavoz. Ahora es cuando habrá que creer, si se tiene fé, en las palabras de la semana pasada, de un indignado Moratinos que indicaba aprovechando su visita a Buenos Aires, que no se iba a tratar el asunto de Aerolíneas, y que "era exclusivamente un asunto entre empresas". También habrá que creer ciegamente, en la indignación de la vicepresidenta Fernández de la Vega, que desmentía rotundamente que no hubiese viajado a Argentina, "molesta", por los intentos de argentinización de la compañía del Grupo Marsans. También es casualidad que anduviera por allá Gonzalo Pascual, precisamente en esos días, en relampagueantes "cruces del charco". Y más casualidad es que tras año de diversos tipos de conflictos, que aún no han terminado con la Agencia Tributaria española, escasamente a una semana vista, se considere la posibilidad de esta forma neonacionalizadora de la compañía española. Son casualidades, evidentemente. También parecen casuales los rumores que indican que Díaz Ferrán pudiera abandonar la CEOE. Que todo esto coincida con el avance de las gestiones judiciales en el N°35 de Madrid, ya parece asunto de "meigas". Al fin y al cabo en Argentina a los españoles les llaman coloquialmente "gallegos", en el país del Plata. "Gonzalo Pascual (presidente de Marsans) y el Gobierno argentino han alcanzado un principio de acuerdo. Mañana Pascual vuelve a la Argentina para seguir negociando", dijo. Añadió que el acuerdo contempla que el Estado eleve del 5 al 20 por ciento su participación en la aerolínea, una decisión que ya fue anunciada por el Gobierno meses atrás. Un grupo de empresarios asumiría otro 35 por ciento mientras que los empleados se quedarían con un cinco por ciento y los gobiernos provinciales otro cinco por ciento. De esta manera, la compañía Marsans mantendrá la mayoría en Aerolíneas Argentinas aunque llevará a cabo una operación de venta del 60 por ciento de la compañía con el fin de cumplir con la promesa realizada el 17 de abril último de "argentinizar al máximo" la empresa, confirmó a la agencia de noticias EFE un portavoz del grupo español. Agregó que, tal como informó LA NACION, se iniciaron gestiones con empresarios locales para la venta de un porcentaje de la aerolínea, y explicó que la operación se pretende cerrar lo antes posible. Entre los posibles empresarios argentinos interesados en la compra de ese 35 por ciento se han mencionado al propietario de la naviera Buquebús, Juan Carlos López Mena, y al titular del Banco Macro, Jorge Brito. De esta manera, se avanza en el proceso de "argentinización" que promueve el gobierno kirchnerista. Este consiste en permitir que capitales argentinos, sean públicos o privados, ingresen como accionistas de empresas de servicio públicos. El contexto. La aerolínea de bandera argentina, fundada en 1950, fue comprada en la década de los años 90 por Iberia y su gestión fue cedida en 1996 a la aerolínea estadounidense American Airlines, de donde retornó un año más tarde a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) de España. La SEPI vendió la línea aérea el 2 de octubre del 2001 al Grupo Marsans y a Air Plus Comet, y se colocó al frente de la gestión al presidente de esta última, Antonio Mata, quien vendió su participación a Pascual y Díaz en agosto de 2006. Aerolíneas Argentinas forma parte del Grupo Marsans, que en la actualidad también posee las líneas aéreas Air Comet, Pullmantur y Austral. Cuenta con una flota de 65 aviones, cubre Argentina con diferentes vuelos en ese país, y también une Buenos Aires con Madrid, Barcelona y otras ciudades europeas, como Londres y París. La compañía sufrió en los últimos meses diversos conflictos con varios sindicatos, que afectaron sus vuelos entre finales de 2007 y principios de este año.

Misión francesa ayuda a investigar accidente de avión en Andes de Venezuela

CARACAS (AFP) — Una misión francesa llegó a Venezuela para cooperar en la investigación del accidente del avión que se estrelló el jueves en los Andes venezolanos dejando 46 muertos, informó este domingo el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAV). La comisión francesa está integrada por especialistas de la autoridad aeronáutica de Francia (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, BEA), y de la empresa Aeroespaciale, fabricante de aviones ATR, indicó el INAV en un comunicado. El avión del tipo ATR-42-300 de la línea aérea Santa Bárbara se estrelló contra un risco de la cordillera andina, conocido como "La cara del indio", a 10 km del aeropuerto de Mérida y 4.200 metros de altitud. "La comisión francesa compuesta por cinco especialistas aeronáuticos, se establece dentro de un contexto de cooperación internacional entre Venezuela y Francia para colaborar en la investigación del accidente donde fallecieron 46 personas", indica el organismo. Un convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional establece que pueden participar en la investigación de un accidente el país donde este se registró y aquel en el que está matriculado el avión, así como el explotador del servicio aéreo, el diseñador de la aeronave y su fabricante. Los primeros restos de las víctimas fueron bajados este domingo desde el lugar del accidente en la montaña hacia el estadio deportivo de la ciudad de Mérida. Los socorristas lograron descender por helicóptero "seis paquetes con restos humanos para que los especialistas trabajen en su identificación", dijo Noel Márquez, director regional de Protección Civil en el estado Mérida. Las dos cajas negras fueron encontradas el sábado por socorristas. Los aparatos son el 'flight data recorder', que tiene "información de equipamiento electrónico de la aeronave", y el "'voice data recorder', que graba las conversaciones que tuvieron los pilotos interna y externamente", dijo el director del Instituto de Aeronáutica Civil, Ramón Viña. El aparato de fabricación franco-italiana, construido a fines de los años 80, cubría la ruta Mérida-Caracas. La Compañía Santa Bárbara Airlines, fundada en Maracaibo en 1995, no había sufrido hasta ahora ningún accidente y además de vuelos locales realiza rutas internacionales a ocho destinos, entre ellos Madrid, Miami, Aruba y Tenerife.

Ministerio de Defensa checo quiere adquirir aviones españoles

El Ministerio de Defensa gestiona con el Consorcio Aeronáutico Europeo el intercambio de aviones militares checos L-159 por aeronaves de transporte C-295M, de producción española. La compañía italiana Alenia Aeronautica critica los propósitos del Gobierno checo. Hace diez años, el Ejército compró 72 aviones supersónicos L-159 de Aero Vodochody, la mayor empresa aeronáutica del país. Posteriormente, decidió mantener tan sólo 24 de ellos y vender los 48 restantes. En abril, el Ministerio de Defensa dio el primer paso para deshacerse de la flota sobrante y firmó con el Consorcio Aeronáutico Europeo un memorando sobre el intercambio de cinco aviones L-159 por un C-295M, fabricado por la empresa española CASA. El documento supone además del intercambio la compra de otras tres aeronaves C-295M por el Ministerio de Defensa checo. El portavoz del Ministerio, Andrej Čírtek, recalcó que el intercambio de los L-159 por otros aviones era la condición principal del contrato. "Hemos invitado a todos los posibles proveedores a elaborar una oferta que cuente con el aprovechamiento de los aviones L-159 que sobran. Desgraciadamente, sólo un proveedor cumplió con dicha condición", señaló Čírtek. La compañía italiana Alenia Aeronautica, que había ofrecido a la República Checa aeronaves de producción propia, criticó la decisión del Gobierno checo de negociar con la empresa española CASA y consideró poco transparentes las conversaciones mantenidas. En caso de que se realice la venta-trueque, amenazó con interrumpir las relaciones comerciales con la empresa Aero Vodochody, que le suministra

componentes para sus aviones. La portavoz de Aero Vodochody, Zuzana Koloušková, expresó su esperanza de que el conflicto no afecte las actividades comerciales de la empresa. "Esperamos que la calidad de nuestros productos siga siendo el factor decisivo de nuestra cooperación mutua", indicó Koloušková. El concepto de la flota de las Fuerzas Armadas cambia permanentemente. Hace un par de años, deseaban comprar tan sólo tres aviones, después cuatro aeronaves ligeras y ahora buscan adquirir cuatro aviones de transporte pesados que serían los españoles.

[Air Berlín, primera aerolínea europea de bajo coste que vuela a China](#)

Fuente: EFE

Pekín, 2 may (EFECOM).- La compañía aérea alemana de bajo coste Air Berlín inauguró hoy sus vuelos entre las ciudades chinas de Pekín y Shanghai y la germana de Dusseldorf, que por primera vez tendrá conexión aérea con China, informó hoy la agencia estatal Xinhua. Las dos rutas serán cubiertas por aviones Airbus A330, cinco veces por semana. La web de la compañía (airberlin.com) ya ofrece la posibilidad de adquirir billetes de ida y vuelta para estos vuelos, al precio de unos 560 euros. Air Berlín es la segunda mayor aerolínea de Alemania, tras Lufthansa, y la tercera mayor de bajo coste en Europa. Hasta ahora, sólo las ciudades germanas de Fráncfort y Munich tenían conexión aérea con el país asiático. La única compañía aérea de bajo coste que había probado la "aventura" de los vuelos entre China y Europa era la hongkonesa Oasis Airlines, que debido a problemas económicos suspendió sus operaciones en abril y está en proceso de liquidación. La aerolínea hongkonesa ofrecía ofertas de vuelos entre Hong Kong y Londres hasta a 100 euros, y había recibido varios premios internacionales por la idea "revolucionaria" de fletar vuelos de bajo coste de largo recorrido. EFECOM abc/cg/mdo

[FAA moves to boost air traffic controller workforce](#)

Over the next 10 years, close to 75 per cent of the existing 14,800-strong ATC workforce in the US becomes eligible for retirement. With this in mind the Federal Aviation Administration (FAA) has embarked on a major recruitment campaign and plans a steady increase in controller numbers to 16,000 by 2016. During Fiscal Year 2007, the FAA hired 1,800 new controllers, 10 per cent more than the previous year and above its target, and the FAA is on track to hire 1,900 in 2008.

[New Indian Hawk crashes during take-off](#)

An Indian Air Force (IAF) BAE Systems Hawk Mk 132 advanced jet trainer (AJT) aircraft crashed while taking off on 29 April. The two-seat aircraft came down near the Air Force Academy at Bidar, approximately 129 km from the city of Hyderabad in the Andhra Pradesh region of the country. One crew member ejected safely and another reportedly survived the crash

Astronomía y Espacio

[OVNIS derribados: ¿presagio de una próxima guerra?](#)

[Noticias misteriosas... ¿Reales?](#)

Hace ya varios años, en pleno furor ufológico de los 90, el que esto escribe produjo varios artículos sobre los encuentros entre la fuerza aérea de los EE. UU. y los objetos que conocemos como OVNI's, sin importar que la procedencia de los mismos haya sido extraplanetaria o extradimensional. Aunque la USAF llegó a afirmar durante el régimen del presidente Clinton que no existían planes para contrarrestar una posible invasión extraterrestre entre los miles de posibles escenarios bélicos considerados por el Pentágono, la evidencia disponible al público sugiere algo completamente distinto. Los militares estadounidenses no sólo han diseñado varios sistemas para la detección de objetos provenientes del espacio exterior, sino también han diseñado varios elementos de la Iniciativa de Defensa Espacial (SDI, por sus siglas en inglés) con el propósito de repeler amenazas provenientes del espacio o con bases en el espacio. Mucho antes de fraguarse cualquier intento de defensa a nivel planetario, los superordenadores Cray del Pentágono ya habían asignado símbolos para posibles emplazamientos militares en la Luna y en cualquier punto orbital donde fuese necesario colocar armamento bélico. (Journal of Atomic Scientists, 1997). Aunque el pretexto en aquella época que parece tan remota consistía en "ganarle a los rusos", no había rusos en la Luna ni en ningún otro punto orbital, así que ¿contra quién nos defendíamos?

Disparando contra lo inexplicado

Ya no es cosa de rebuscar libros y revistas olvidadas para encontrar evidencia de los encuentros armados entre los ejércitos del mundo y lo desconocido. Dichos casos siguen sucediendo en nuestros días sin que el público general se entere. En la noche del 23 de febrero de 2001, a las 10:45 p.m. un objeto rojo, ovalado, de grandes dimensiones, cuya cubierta superior se asemejaba "a las torres de un gran castillo oscuro", voló de oeste a este sobre la población de Collaroy en Nueva Gales del Sur, Australia, antes de perderse en el mar. La aparición del objeto tampoco fue fugaz: los testigos pudieron contemplarlo por casi quince minutos desde las calles de Collaroy. El aparato desconocido emitía un ensordecedor ruido "parecido al de cien motocicletas arrancando a la vez" que causó que muchos de los ciudadanos saliesen a ver de qué se trataba. El estrépito conmocionó a los huéspedes de un hotel en dicha ciudad, que pudieron seguir la trayectoria del intruso desde las ventanas de sus habitaciones.

¿Se trataba, acaso, de un vehículo averiado?

La fuerza aérea australiana informó que cuatro objetos cuya descripción coincidía con la del "ruidoso" de Collaroy habían sido detectados horas antes el mismo día sobre la ciudad de Darwin, en el extremo norte del continente australiano. La detección de los mismos produjo el scramble de cinco cazarrreactores de la RAAF cuyas instrucciones eran clásicas: "interceptar, pero sin disparar", sólo que en esta oportunidad las reglas del juego cambiarían un poco. Los cazas de la RAAF pudieron acercarse lo suficiente a los cuatro objetos extraños, que giraban sobre sus bases al desplazarse y tenían forma hemisférica rematada con una pequeña torreta superior (casi una modificación del clásico platívolvo de McMinnville, fotografiado sobre dicha ciudad estadounidense en la década de los '50). El informe de la fuerza aérea australiana indicó que uno de los cuatro intrusos llegó a volar lado a lado con uno de los interceptores, avanzando al mismo ritmo -detalle sumamente desconcertador para el piloto- antes de "saltar" sobre el avión para ocupar su retaguardia. Fue entonces que se produjo el momento más estremecedor del encuentro entre los aparatos bélicos de nuestro mundo y los extraños objetos voladores: uno de los interceptores disparó una ráfaga de balas contra uno de los OVNI sin producir ningún daño aparente.

La persecución OVNI continuó en dirección hacia el sur, pero los aviones de guerra se vieron obligados a desviarse hacia la base aérea Richmond para repostar combustible. Horas más tarde, los vecinos de Collaroy presenciarían la llegada del objeto ruidoso. Al día siguiente, aparatos de la fuerza aérea y marina australianas sobrevolaron Collaroy repetidamente; un enorme avión de carga voló a una velocidad y altura considerablemente bajas sobre la región con sus compuertas de carga abiertas, como tratando de localizar algo. Los investigadores Bill Chalker y Peter Khoury no tardaron en desplazarse hasta Collaroy para confirmar los hechos y entrevistar a los testigos. Se produjo la curiosa casualidad de que el lugar en el que se desvaneció el OVNI ruidoso - sitio conocido como Elanora Heights- tenía fama de ser un sitio preferido por los objetos extraños para aparecerse y desaparecerse. Los habitantes de la zona habían dado parte a las autoridades a mediados de los '90 sobre "explosiones de luz" y objetos brillantes que se materializaban allí antes de desplazarse vertiginosamente hacia el oeste o el norte. Chalker y Khoury descubrieron que los vecinos de Elanora Heights habían sufrido experiencias sumamente raras por causa de este punto de materialización y desmaterialización: en una ocasión se produjo una "onda" que hizo parecer que toda la tierra hacia el noroeste se ondulaba como si fuese agua. Dos vecinos cuya casa se encontraba sobre un acantilado se vieron "proyectados" unos 10 metros hacia el suroeste, de manera que les era posible ver el patio de la casa de sus vecinos, algo que no era normalmente posible. Después de esta extraña ondulación del terreno y de la realidad visible, se escuchó la descarga de una explosión.

Pilotos a la defensiva

El 20 de julio de 1975, el comandante William B. Royce realizaba vuelos de entrenamiento con un estudiante a bordo de un T-37 sobre la base aérea Williams de la fuerza aérea estadounidense en el desierto de Mojave, cerca de la población de Chandler. Royce se encontraba enfrascado en la tarea de enseñarle a su pupilo cómo alinear el morro del avión con la pista de aterrizaje a cinco millas de distancia, cuando un objeto color anaranjado rojizo apareció de la nada y pasó de largo al T-37. El estudiante se quejó de la falta de cortesía del otro piloto, pero Royce tomó los mandos de T-37 y ejecutó una veloz evasiva, advirtiendo a su estudiante: "No es uno de los nuestros". El comandante tomó la decisión repentina de perseguir el objeto, a pesar de que su avión de entrenamiento carecía de armas. Revisando el reloj de combustible, el comandante decidió que sería posible alcanzar al intruso sin problemas. Al alcanzar unos cuatro mil pies de distancia de su objetivo, a una velocidad de 380 millas por hora, Royce pudo observar que se trataba de un objeto con forma de platillo, cuyo metal estaba calentado a temperaturas tan intensas que le daban el brillo anaranjado rojizo. El objeto parecía tener una especie de hendidura en que podía ser una puerta o ventanilla recesada. Justo cuando Royce pensó en acercarse más al objeto, el platívolo ascendió repentinamente, aumentando la distancia que lo separaba del avión de entrenamiento.

El comandante y su estudiante regresaron a la base Williams, prefiriendo no comentar sobre su encuentro. Posteriormente, Royce le diría al escritor Rufus Drake: "Sé de un piloto que alcanzó a volar lado a lado con un OVNI y llegó a detectar ventanillas en el objeto... algunos de los muchachos piensan que estos intrusos provienen del espacio exterior, sin duda".

Algunos años antes, Carol Johnson, vecina de Tucson, Arizona (EUA), supuestamente presenció la persecución de un OVNI por interceptores Grumman A-7 provenientes de la base aérea Davis-Monthan. El evento, ocurrido en Febrero de 1972, se produjo sobre los cielos de Tucson; Johnson pudo ver la formación de tres interceptores acercándose al objeto desconocido, cuyas dimensiones superaban las de los aviones de guerra por mucho. Justo antes de que los interceptores alcanzasen su objetivo, el OVNI desapareció por completo, como si jamás hubiese estado. La señora Johnson afirmó que los interceptores realizaron una serie de maniobras de búsqueda, pensando que el objeto desconocido pudo haber aterrizado repentinamente. Según el investigador Kevin Randle, afiliado en aquel momento al célebre grupo de investigación APRO, los radaristas de la base Davis-Monthan habían captado el objeto en sus radares, y también existía la posibilidad de que las ametralladoras fotográficas hubiesen captado la desaparición del objeto. Treinta años después, el silencio de la USAF sobre dicho avistamiento sigue siendo sepulcral.

Meses después, en diciembre de 1972, el capitán Richard Bowers tendría su propia experiencia con lo desconocido mientras que volaba su interceptor F-100 Super Sabre a 43,000 pies de altura al norte de Fayetteville, Carolina del Norte, ejecutando maniobras para regresar a la base aérea Pope. La torre de control de la base advirtió al piloto que alguien le venía pisando los talones, sugiriendo que podía tratarse de un piloto privado. Bowers quedó sorprendido, ya que a ningún piloto de avioneta se le ocurriría volar a dicha altura.

Al mirar hacia atrás, Bowers pudo ver un resplandor rojizo. Inclinando su cazarreactor lateralmente al virar hacia la derecha, el piloto de la USAF quedaría sorprendido al ver un objeto cuyas dimensiones correspondían casi a las de su interceptor, sólo que era circular y despedía una extraña luz roja. El interceptor trató en vano de esquivar al intruso, que parecía no tener intención alguna de despegarse de él. Por espacio de diecisiete minutos, el capitán Richard Bowers ejecutó maniobras de evasiva que jamás había realizado desde la guerra de Vietnam, virajes y caídas en picada que fueron vistas desde la tierra por los ciudadanos de Fayetteville, que no dudaron en comunicarse con su periódico y dar parte del suceso. El OVNI se cansó de aquel juego de "gato y ratón" y se alejó vertiginosamente. Con sus reservas de combustible casi agotadas, el capitán Bowers pudo aterrizar en la base Pope. Su primera acción en tierra consistió en dirigirse a la oficina del jefe de escuadrón para decirle que los OVNI eran algo real, que posiblemente eran hostiles, y la USAF debía hacer algo para garantizar la seguridad de sus pilotos. El exabrupto le ganó una transferencia a una base militar en el oeste de EUA y que fuese dado de baja del servicio activo poco después. Bowers falleció en 1977, convencido de que la fuerza aérea conocía de sobra la naturaleza del objeto que le había atormentado aquella noche en Carolina del Norte.

OVNIS Derribados

Sin embargo, la superioridad de los objetos desconocidos no es absoluta: la iniciativa de destape de información denominada "Project Disclosure", encabezada por el ex-médico de urgencias Steven Greer, ha dado a conocer el testimonio de varios pilotos que afirman haber derribado OVNI con sus armas.

El cabo de marina John Weygandt, uno de los testigos entrevistado por Greer para posibles vistas ante el congreso de los Estados Unidos, declaró haber participado en las labores por recobrar un objeto de gran tamaño (veinte metros de largo por diez

de ancho) que había sido derribado por elementos de la fuerza aérea peruana en 1997. Weygand recibió órdenes de resguardar el lugar del estrellamiento con un destacamento de marines.

El objeto había chocado contra un peñasco y se había incrustado en él, dejando a su paso un líquido viscoso de consistencia parecida al jarabe, pero de color verde violáceo. El objeto emitía un sonido "parecido al de un amplificador después de que se desconecta una guitarra eléctrica", según Weygandt, un zumbido que se redujo en intensidad a la par que el objeto dejaba de funcionar. A pesar de haber realizado la misión encargada, Weygandt fue blanco de hostigamiento por un teniente coronel que le hizo firmar documentos mediante los que se comprometía a nunca hablar del asunto. El cabo interino guardó silencio hasta el 2001.

Otro participante en el destape OVNI, el sargento Clifford Stone, mundialmente reconocido por sus investigaciones en torno a las operaciones de rescate "Moon dust/Bluefly" de los EUA, manifiesta no estar sorprendido por estos relatos: "[los OVNIS] representan una tecnología falible, hecha por criaturas tan falibles como nosotros mismos". Prueba de ello, agrega Stone, lo son los aparatos no terrestres derribados accidentalmente por sistemas de radar en tierra.

El objetivo principal del Dr. Greer y sus esfuerzos destinados a que el gobierno de EUA celebre vistas sobre el fenómeno OVNI tiene que ver con la militarización del espacio y los proyectados sistemas antimisiles. "Se nos ha informado", declara Greer en su ponencia, "Que el susodicho programa "Guerra de las Galaxias" (Star Wars) realmente tiene por mira encubrir el desarrollo de un sistema bélico diseñado para rastrear y destruir aparatos de procedencia extraterrestres mientras que estos se acercan a la tierra o penetran nuestra atmósfera.

Citando al padre de la astronáutica como la voz más estridente contra el militarismo espacial, Greer añade: "Nadie menos que Wernher Von Braun advirtió, en su lecho de muerte, sobre la locura de tal proyecto, sin que sus palabras hayan surtido ningún efecto aparente".

Parece ser que en 1974, el doctor Von Braun advirtió a su ayudante, la Dra. Carol Rosin, sobre el gran peligro que se cernía sobre la humanidad si la carrera armamentista se extendía al espacio. Curiosamente, Von Braun señaló que el gobierno estadounidense utilizaría varios pretextos -- la URSS, el peligro de asteroides chocando contra la tierra, etc. -- para popularizar la iniciativa de defensa espacial entre el público estadounidense.

Pero estos sistemas defensivos que tanto temía el doctor Von Braun siguen su desarrollo a un ritmo acelerado, sobre todo después de que el gobierno de los EE.UU. anunciara en diciembre de 2001 que se desvinculaba de tratado de misiles antibalísticos (ABM, por sus siglas en inglés) firmado por los presidentes Richard Nixon y Leonid Brezhnev en la década de los '70.

Quince años antes, en 1985, la U.S. Department of Energy pregonaba el éxito de su experimento de energía dirigida denominado MIRACL (Láser Químico Avanzado de Medio Rango Infrarrojo), que destruyó exitosamente un lanzador de proyectiles balísticos. Después de este sistema, los EE.UU. implementaron el primer haz de partículas, experimento que involucró la irradiación de una ojiva nuclear simulada con un haz de protones de alta intensidad, resultando en la detonación del explosivo dentro de la ojiva. En la primavera de 1989, el Láser Químico Alfa resultó exitoso durante sus pruebas iniciales como candidato para una posible arma de rayos de uso espacial.

Pero la investigación no se ha circunscrito a los mortales rayos de energía dirigida: el Lanzador Electromagnético Thunderbolt, uno de los conceptos para un "cañón electromagnético" producidos bajo SDI, tiene el potencial para disparar proyectiles a una velocidad en exceso de 8.6 millas por segundo. Estos pequeños pasos hacia un mundo hasta ahora desconocido de armamentos ofensivos comprueban que estamos desarrollando la capacidad de defendernos contra una amenaza mucho mayor que las armas nucleares de países enemigos. Esta es la posibilidad que tanto temor ha ocasionado entre Greer y sus correligionarios.

El Proyecto Disclosure pide, por último, que "se haga cumplir la veda sobre las armas en el espacio, y prohibir el rastreo de cualquier objeto extraterrestre, puesto que dichas acciones son injustificadas y pueden poner la especie humana en peligro". En vista del afán militar del régimen de Bush, y su falta de miramientos en cuanto al desarrollo de sistemas bélicos avanzados, las esperanzas son pocas.

Actualidad.

WIKIPEDIA SE NIEGA A RETIRAR LAS IMÁGENES DE MAHOMA PESE A LAS 180.000 PETICIONES

El Mundo del S. XXI

Wikipedia, la enciclopedia virtual que escriben y corrigen a diario miles de internautas, ha rechazado retirar las imágenes de Mahoma que acompañan el artículo relacionado con el Profeta, a pesar de una campaña en contra que ha reunido ya casi 180.000 firmas. "Por respeto a la religión, retiren las imágenes de Mahoma", dice uno de los mensajes hechos llegar a la Web de Wikipedia a través de una página de recogida de firmas que circula por la Red, Care2, en The Petition Site. La campaña ha conseguido reunir ya más de 179.000 firmas, y la cifra crece cada minuto, pero no ha logrado de momento su objetivo: que Wikipedia elimine de la entrada de Mahoma las ilustraciones en las que aparece el Profeta. Las cinco imágenes de la versión en español, entre ellas una ilustración del siglo XV que representa a Mahoma predicando en La Meca, una miniatura turca en la que se le ve en brazos de su madre u otra otomana de 1596 que muestra la muerte del Profeta no se tratan de caricaturas ni montajes sino de pinturas antiguas. La religión islámica prohíbe la reproducción de la figura del Profeta, no porque así lo haga explícitamente El Corán, pero si otra de las fuentes de esta religión los Dichos del Profeta (Hadith).

En el Islam, prohibidas "En el Islam están prohibidas las imágenes del Profeta Mahoma y de cualquier persona", reza la protesta colgada en Internet, cuyos promotores ('Muslim Munity') piden "a todos los hermanos y hermanas que firmen la petición para que Wikipedia respete la religión y retire las ilustraciones". La Fundación Wikipedia, con sede en San Francisco (EEUU), ha decidido mantener las imágenes de Mahoma aunque da la posibilidad a los internautas de modificar su acceso a la enciclopedia para que no aparezcan dichas ilustraciones. De hecho, en la versión árabe de Wikipedia no se ven las imágenes. "Por favor, retiren esos dibujos ofensivos para respetar los sentimientos del mundo islámico. Nadie tiene el derecho de herir a millones de musulmanes de todo el mundo. Por favor, respeten nuestra pacífica petición", dice uno de los firmantes, Amjad Ali, de Pakistán, país del que proceden la mayoría de los mensajes. En Wikipedia, tras recibir este aluvión de críticas, reconocen en su página de discusión que

efectivamente "entre muchos grupos de musulmanes la reproducción de Mahoma y de otros profetas está prohibida, y algunos musulmanes se sienten ofendidos cuando se viola esta prohibición".

No se censura en beneficio de un grupo "Pero, de todas formas, Wikipedia es una enciclopedia que intenta recoger todos los temas desde un punto de vista neutral" pero en ningún caso "se censura en beneficio de un grupo particular". Así que, concluyen los responsables de la enciclopedia, debido a que las imágenes "son importantes para el artículo y no violan ninguna de las actuales normas de Wikipedia, ni la ley del estado norteamericano de Florida, donde están ubicados la mayoría de sus servidores, ni el contenido ni las imágenes se retirarán de Wikipedia porque haya gente que las considere objetables o insultantes". Además la prohibición de reproducir imágenes del Profeta tiene como fin "evitar la idolatría y que la imagen se convierta en más importante que la persona a la que representa" y Wikipedia sólo utiliza las ilustraciones para documentar cómo ha sido representado por artistas del pasado "y no en un contexto religioso". Las polémicas sobre la utilización de la imagen de Mahoma son habituales en la Red, pero se convirtieron en un problema de seguridad y hasta de política exterior en septiembre de 2005 cuando el rotativo danés 'Jyllands Posten' publicó unas caricaturas del Profeta en las que aparecía con una bomba en el turbante. Los disturbios generados en el mundo musulmán causaron más de un centenar de muertos y amenazas de muerte, que todavía perduran, contra los caricaturistas daneses.

Antártida.

PRIMER ATERRIZAJE DE UN AVIÓN HÉRCULES C-130 EN LA ANTÁRTIDA. 11-abril-1970 -

Fue hace 38 años en la Base Marambio

La Dotación Antártica 1969/70 (invernada 1970) de la entonces Base Aérea Vicecomodoro Marambio (ahora Base Marambio) de la Antártida Argentina, en las mismas condiciones que estuvo la Patrulla Soberanía en la meseta de dicha isla; viviendo en carpas, utilizando picos, palas barretas, construyó las primeras edificaciones y prolongó la pista de aterrizaje a 1200 metros de longitud. Con esta capacidad operativa, el 11 de abril de 1970 en una arriesgada operación aérea, procedente de Río Gallegos - Santa Cruz, aterrizó en dicha pista el avión de gran porte Hércules C-130, matrícula TC-61 de la Fuerza Aérea Argentina y a partir de entonces en forma ininterrumpida con dichas aeronaves se continúan cumpliendo estos importantes vuelos en forma normal y cotidiana.

PRIMER VUELO NOCTURNO EN EL SECTOR ANTÁRTICO ARGENTINO

A 40 años de esta hazaña El 11 de abril de 1968, se realizó con el pequeño avión monomotor Beaver DHC-2, matrícula P-05 el primer vuelo nocturno en el Sector Antártico Argentino, recorriendo 232 kilómetros; volando sobre mar congelado, hielo, nieve y la Barrera de hielo de Larsen.

Computación.

Riesgo elevado en la navegación por Internet

Por Angela Ruiz

En las últimas semanas, dos tipos de ataques han tenido éxito en la creación de un escenario que hace más probable que las personas que naveguen por Internet o realicen búsquedas en sitios como Google, puedan ser llevadas a sitios web que intentan ejecutar un código malicioso en sus equipos. El resultado de uno de los ataques, es que las búsquedas devueltas por Google, pueden contener enlaces a sitios que han sido comprometidos para que descarguen códigos que pueden infectar el equipo del visitante. Según varios informes, el número de sitios infectados puede llegar a decenas de miles. Otra clase de ataque, ha comprometido a miles de sitios webs legítimos, a través de vulnerabilidades en los programas utilizados. Esto incluye los recientes reportes de ataques a sitios con WordPress, etc. En ambos tipos de ataques, los sitios web afectados, intentan explotar agujeros en el software que no ha sido actualizado. Es importante tener muy en cuenta que no estamos hablando solo de los navegadores y el propio sistema operativo, sino también de programas de terceros que deben ser mantenidos al día. Esto incluye (entre otros), RealPlayer, Adobe Reader, Adobe Flash, QuickTime, Sun Java, iTunes, Winamp, etc. También se recomienda no utilizar cuentas con privilegios administrativos para navegar por Internet, y usar software de seguridad actualizado. Esto incluye las últimas versiones soportadas de cortafuegos y antivirus. Un hecho que lamentablemente se viene repitiendo mucho en los últimos tiempos, es la utilización de software antivirus no legal, o descargado de sitios no oficiales. Si usted no puede comprar un antivirus legal, no utilice versiones piratas, ya que su sistema no estará protegido. En su lugar, utilice algunos de los productos gratuitos. Como consecuencia de ello, existe otra clase de ataque que se realiza directamente a través de código malicioso enviado por medio de spam, desde cientos de miles de máquinas zombis, que forman parte de extensas botnets (o redes de máquinas robots, que no son otra cosa que equipos de usuarios comunes y corrientes que han sido comprometidos por una infección).

Sitios populares con código malicioso, el gran problema

Por Angela Ruiz

En los últimos días, sitios muy visitados en Estados Unidos, como los pertenecientes a los candidatos Barack Obama y Hillary Clinton, han sido inyectados con alguna clase de malware para infectar a los visitantes. Pero no son los únicos, y lo que es peor, muchos de estos sitios aún tienen los agujeros que permiten que los atacantes se aprovechen de ellos. Los temas de moda siempre son una buena carnada, tanto para phishing, spam o infecciones masivas. Los sitios de Obama y Clinton atraen a innumerables visitantes, y probablemente llegaron a infectar a cientos de miles de máquinas. Según un reporte del sitio de seguridad en Internet, Netcraft.com, una de las vulnerabilidades encontradas en el sitio de Obama, permitía que los usuarios que visitaban su blog, fueran redirigidos al sitio Web de su contrincante Clinton. Pero no todos los ataques son tan inocentes. XSSed, sitio que monitorea este tipo de vulnerabilidades, tiene una lista de sitios populares que aún no han sido parchados, entre ellos dominios relacionados con Adobe.com, Amazon.com, Aol.com, Bbc.co.uk, Earth.google.com, Ebay.com, Facebook.com, Globo.com, Google.com, Hi5.com., Msn.com, Myspace.com, Yahoo.com, Youtube.com y otros. Muchos de estos lugares, probablemente podrían llegar a infectar las PC de los usuarios que los visiten, si los mismos no toman algunas precauciones elementales, tales como mantener un

antivirus actualizado en sus máquinas. Los códigos maliciosos que pueden ser descargados, varían desde troyanos bancarios, a spyware que se hace pasar por antivirus, alertando al usuario de falsas infecciones para que compren el producto. La mayoría, permite tomar cierto control del equipo infectado, y hasta convertirlo en una PC zombi que atacará a muchas más, formando parte de grandes botnets. Las vulnerabilidades que permiten la inyección de código en sitios que no han sido debidamente actualizados, se están convirtiendo en un gran dolor de cabeza para quienes deben proteger a los usuarios de los peligros de Internet, y por supuesto, el mayor perjudicado es el usuario. Ataques a partir de blogs de WordPress o hasta los blogs del propio Yahoo! reportados recientemente por ESET, son las herramientas más utilizadas estos días para invadir la red de miles de códigos maliciosos. La mayoría de esos códigos, buscan ganar dinero para sus creadores, el principal objetivo de todo el malware que circula hoy en la red.

*El Origen de las Cosas.

Ray-Ban

Se cuenta que los lentes negros fueron inventados por los chinos en el siglo XIII. Bausch & Lomb, es la primera empresa óptica de los EE.UU. fue fundada en 1850 por dos amigos, J.J. Bausch y H. Lomb. En 1920, la USAAF le hizo un pedido: producir una protección ocular para sus pilotos de caza, que enfrentaban serios problemas de visibilidad. Después de diez años de búsqueda y pruebas, presentaron unos anteojos con lentes verdes, que reflectaban los rayos solares. Solamente en 1936 la novedad fue bautizada como Ray-Ban y empezó a ser vendida al gran público

* Curiosidades.

Durante la Guerra de Secesión, cuando las tropas regresaban al cuartel después de una batalla, sin bajas, ponían un gran cartel: "O Killed (cero muertos). De allí surgió la expresión "O.K.". Para indicar que todo está bien.

*Chistes y otras yerbas.

PLANIFICANDO LA 3ra. GUERRA MUNDIAL

El Presidente Bush y su vice Cheney están sentados en un bar.

Entra un tipo y le pregunta al barman: - "Dígame... ¿Esos no son Bush y Cheney sentados ahí?"

El barman dice: - "Si, son ellos."

Entonces el tipo se acerca y les dice: - "Señores, esto es un honor... ¿Qué hacen Uds. aquí?"

Bush dice: - "Estamos planificando la 3ra guerra mundial"

Y el tipo dice: - "¿¿¿En serio??? ¿Y que va a ocurrir?"

Bush dice: - "Bueno... Vamos a reventar a 140 millones de musulmanes y a una rubia con tetas grandes"

Y el tipo grito: - "¡¡¿A una rubia con tetas grandes!?!? ¿Por qué matar a una rubia con tetas grandes?"

Bush lo mira a Cheney y le dice: - "¿Viste? ¡Te dije! A nadie le importa un carajo los 140 millones de musulmanes de mierda"...

UNA VERDADERA LECCION DE FILOSOFIA!!!!

Sócrates (Nacido en Atenas en el año 470 A.C. y muerto en el 399 A.C.) inicia la madurez de la filosofía occidental. Sin embargo Sócrates no escribió nada y sus pensamientos llegaron hasta nosotros por medio de los testimonios de sus discípulos.

El paso de los siglos ha tergiversado dichos pensamientos y los filósofos modernos se han encargado de mostrar su verdadero contenido:

'NO HAY PORONGA QUE LES VENGA BIEN'

ONGA fue el dios griego por excelencia, de manera que 'IR POR ONGA' significaba estar en la búsqueda de Dios, gozar de su protección.

Diciendo 'NO HAY POR ONGA QUE LES VENGA BIEN', Sócrates retaba a aquellos discípulos que ya no creían en nada, ni siquiera en ese Dios. ¡Adviértase la sutileza y profundidad de esta frase!!!!!!!

'UN PELO DE CONCHA TIRA MAS QUE UNA YUNTA DE BUEYES'

En la antigua Grecia quien poseía una yunta de bueyes era considerado millonario debido al alto costo de cada buey. Por otro lado es sabido que las conchas marinas carecen por completo de pelos. Con esta metáfora, Sócrates quiso explicar que la felicidad no está en las cosas materiales y que lo verdaderamente esencial en la vida no tiene valor alguno. Los pelos de concha no existen y menos aún se pueden comprar. ¡Otra sublime parábola.....!

'AGÁRRAMELA CON LA MANO'

Al finalizar sus charlas, Sócrates se acercaba al discípulo más destacado, ofreciéndole su larga y rizada barba en reconocimiento a su dedicación y búsqueda continua y esmerada del conocimiento, al tiempo que decía la frase de marras. Cuando un seguidor de Sócrates estrechaba su barba había alcanzado la sabiduría. ¡Que simple y profundo ejemplo!!!!!!!

'MAS VALE CHIQUITA Y JUGUETONA QUE GRANDOTA Y TONTA'

Aquí Sócrates señala que debemos fijarnos más en los pequeños acontecimientos de la vida que en los grandes y resonantes hechos, tales como gozar de fama, éxito o dinero..... ¡Simple y sublime.....!

'TE LA VAS A COMER DOBLADA'

Cuando una mujer cometía algún pecado era castigada de la siguiente manera: Durante un mes se le servía su comida en el piso y debía comerla doblada sin sentarse. ¡Sabia utilización de la realidad!!!!!

'SOS UN TRAGASABLES'

Sócrates decía esta frase a quienes no se hacían cargo de sus culpas. Los tragasables eran artistas ambulantes, bufones que solían divertir a las gentes por las calles de los pueblos. Cuando un discípulo decía algo verdaderamente inoportuno o incoherente, Sócrates se echaba a reír y decía: ' SOS UN TRAGASABLES' y esa era una terrible humillación. ¡Hasta en la reprimenda mostraba su elevado espíritu!

'CÁLLATE Y SEGUÍ CHUPANDO'

Sócrates murió bebiendo una copa de cicuta. Mientras la bebía seguía impartiendo sus enseñanzas, por lo cual sus verdugos le decían 'CÁLLATE Y SEGUÍ CHUPANDO' ¡Ejemplo hasta en su muerte!!!!!!

** - Espero que quede claro el origen de estas frases, injustamente deformadas con sentidos que poco tienen que ver con los originales.... A ver si aprendemos a hablar como corresponde, ¡manga de incultos! ¡Que lo parió!

*Rinconcito de Videos en la Web.

<http://www.youtube.com/watch?v=Vg-MRYyd7sM> De A-37 desde adentro
<http://www.youtube.com/watch?v=gPzPsont-EA> Ultimo vuelo de FAU 514

*Direcciones interesantes de la Web.

http://www.flightlevel350.com/Aircraft_Douglas_C-47_Skytrain_Aviation_Video-10249.html vuelo bajo de C-47
<http://www.youtube.com/watch?v=TUVVHUR5OEI&feature=related> Acrobacia
http://www.youtube.com/watch?v=-_RGM4Abv8 choque a alta velocidad

* 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"