



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 92 CORRESPONDIENTE AL 1º de AGOSTO 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail: Grp346@adinet.com.uy

Edición de 242 Ejemplares

Invitación a la Próxima Reunión

Estimado amigo:

- El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, tiene el placer de invitarlo a la segunda Reunión de Camaradería de este año; en la cual celebraremos nuestro décimo tercer aniversario.
- El encuentro se realizará el viernes 15 de Agosto de 2008 desde las 12.00 a las 14.30 horas en el Salón "CIELO" del Club Fuerza Aérea, entrada por Lido 1800.
- A partir de las 11.30 horas, se realizará Asamblea General Ordinaria correspondiente al año 2008, con el siguiente Orden del Día:
 - 1º Lectura de la Memoria Anual y Balance de Situación
 - 2º Designación de la Comisión Electoral para las elecciones a realizarse el 28 de Noviembre 2008.
 - 3º Invitación a todos aquellos que quieran presentar listas.
- 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

EDITORIAL.

Continuamos con la saga humorística sobre nosotros...

EXTRACTO DE LA ENCICLOPEDIA DEL OFICIAL DE ESTADO MAYOR.

FUENTE: The Army Quarterly (Inglaterra), abril 1964.

ABREVIATURAS: Lenguaje secreto encaminado a hacer incomprensible, a los no iniciados, todo texto o documento.

AYER: La fecha en la cual se exige una respuesta, a todas las peticiones difundidas hoy.

CARTERA PORTADOCUMENTOS: Símbolo de poder y autoridad. Ningún Oficial de Estado Mayor digno de este nombre se resignaría a prescindir del derecho de exhibirla.

CELO: Es la cualidad más deseable para un Oficial de Estado Mayor. Para obtener reputación de celo basta con:

a- Abandonar tarde el despacho.

b- Llevar constantemente una carpeta atestada de papeles.

c- Mantener siempre su mesa cubierta de escritos con la clasificación de "urgentes".

d- Hacer frecuentes visitas a las Unidades, escogiendo cuidadosamente el momento, para sorprender a los mandos a la hora de comer.

DIARIO: Registro cotidiano de las indiscreciones o injusticias perpetradas por el Jefe u otro Oficial del Estado Mayor más antiguo, para hacerles objeto de sensacionales " memorias ", en su día, cuando ya no se tenga esperanzas de un ascenso.

DIRECTIVA: Emanada del Jefe. Tiene por finalidad, proporcionar a los mandos de las unidades y de los servicios el trabajo suficiente para que dejen en paz al Estado Mayor.

EJERCICIOS: El Jefe dice " *Hagamos un ejercicio* "; y a veces, para darle gusto, el Estado Mayor accede a organizarle uno. En este campo las "Reglas de Oro "son las siguientes:

a- El ejercicio debe desarrollarse en las esquinas de cuatro hojas diferentes del mapa.

b- El Manual explicativo debe constar al menos de 30 páginas de literatura, de situación inicial, de ambientación, de concepción general, de situaciones particulares, antes que se pueda encontrar la menor información válida.

c- El Estado Mayor, redactor del documento, no debe ser citado en ningún caso en el texto, de forma que tenga el máximo de garantías de no haber tomado una parte activa en los acontecimientos.

ESCUELA DE ESTADO MAYOR: Centro de adoctrinamiento donde aprenden las reglas del juego los aspirantes a Oficiales de E.M.

RELACIÓN NOMINAL: Cuando un Oficial de las Unidades plantea una cuestión molesta, puede recibir como respuesta inmediata, la orden de confeccionar una relación nominal, referente a una categoría de personal bien escogida, por ejemplo los Sargentos casados, pelirrojos, que tengan su familia en Doncaster, con expresión del nombre, edad, sexo de los hijos, fecha de su último permiso, situación comparativa en el escalafón, indicando asimismo si los interesados son aptos para cocinar, manejar la lavadora y/o conducir un vehículo.

FELICITACIONES: Reclamadas instantáneamente por el Estado Mayor en toda ocasión que la operación se desarrolle con normalidad. Antónimo: "Censura o Critica ", que debe ser trasladada en el acto a la unidad más próxima.

HELICÓPTERO: Útil para transportar al Jefe. Sirve a la vez para convencerlo a él mismo de su propia importancia y para conocer, sin ambigüedades posibles, el momento de su regreso.

INFORMES (siempre por escrito y quintuplicados): Excelente sistema para ahorrar trabajo al Estado Mayor. Todo lo que hay que hacer es, simplemente, pedir cada semana a cada unidad, todos aquellos informes sobre el máximo de cosas que podrían o no ser eventualmente ser necesarias.

LA 2da. SECCIÓN - INTELIGENCIA: Individualistas prudentes que consideran que toda información obtenida es demasiado secreta, para ser divulgada. En consecuencia jamás pueden ser sorprendidos en equivocaciones, ya que jamás dicen nada.

LA 3ra. SECCIÓN - OPERACIONES: Personalidades inteligentes en grado sumo, plenamente convencidos de su aptitud para conducir las operaciones, en él más alto escalón, en el caso de guerra. Absolutamente herméticos a las banalidades mundanas limitantes, como los asuntos de personal y de logística., que por otra parte no los comprenden.

LA 4ta. SECCIÓN - LOGÍSTICA: Individuos tristes y miserables, colocados por su suerte en el centro del eterno combate que libran los Jefes de las unidades y de los servicios. Como es natural en los árbitros, reciben una copiosa ración de golpes de los dos adversarios, sin contar los sarcasmos de los espectadores.

ORDEN DE OPERACIONES: Redactada por el Estado Mayor para hacer terriblemente complicadas las sencillas decisiones del Jefe. Por lo tanto no pueden ser, inevitablemente, cumplimentadas, lo que permite arremeter contra la unidad considerada como responsable del incumplimiento.

PERMISO: Se debe hacer coincidir con un ejercicio, maniobras o cualquier otro acontecimiento desagradable que se perfile en el horizonte. Es esencial conseguir el asentimiento del Jefe ¡ANTES!, que éste tenga conciencia de ese acontecimiento futuro.

PLAN: La mayor parte de los Jefes producen uno en menos de 10 minutos. Son necesarias a continuación, varias horas al Estado Mayor para redactar una complicada adaptación aproximada.

TRANSPORTES: Gran parte de las horas de servicio de los Oficiales de Estado Mayor, está aparentemente consagrado a repartir y afectar vehículos. Los no iniciados, no alcanzan a comprender la necesidad ineludible, que siente el Oficial de Estado Mayor de preparar las cosas de tal manera que, al fin sea él quien disponga del vehículo más rápido y más comfortable.

NOTA DEL TRADUCTOR: Aquí se trata solamente del Ejército Británico. Cualquier parecido con otro ejército será mera coincidencia.

OTRA NOTA: Igual nota del traductor figura en la traducción de la versión francesa del artículo.

ACTUALIDAD.

Con la inocencia no se conspira...

Hay un eco de chascarrillos, de improbables consecuencias, pero, ciertamente general: el que acusa a la Familia Real británica de ser alienígenas con forma de serpiente que, junto al Gobierno de EE UU, controla el mundo, tal como aquella vespertina serie de éxito que fue "V". Fuera el invasor. Pero hay muchas más "teorías de la conspiración": miles pululan por la red. Nosotros nos quedamos con cinco.

Es la prueba de cómo los mitos se conciben, crecen y reproducen. Porque, entre otras cosas, detrás de esta nueva ciencia que es la "conspirología", según la formulación de Mathias Bröckers en *Conspiracies, Conspiracy Theories and the Secrets of 9/11*, lo que hay no es sólo otra versión de los hechos, sino una ficción que se aprovecha del espíritu incauto para recrearse y, sobre todo, ganar dinero o poder.

La mayoría, a través de la Web o de libros. La red Voltaire, por ejemplo, se ha erigido en un escenario en donde cada poco tiempo se reescribe una nueva "teoría de la conspiración". De eso también se vive.

En Estados Unidos, la meca de la ciencia ficción y de las conspiraciones, son incontables los recopilatorios o antologías. La más citada quizás sea *The Encyclopedia of Conspiracies and Conspiracy Theories*, de Michael Newton, quien cita, escribe él mismo, "las 500 más populares". Eso sí, al menos, en toda la Historia de la Humanidad. "Muchas de ellas, son absurdas, claramente ridículas o físicamente imposibles. Sin embargo, sugieren una lectura fascinante". Viva la paradoja.

El poder de creación del hombre es ilimitado Y, como añade Newton, sean o no sean verdad, "que sean teorías y no hechos" es, en cierto modo, indiferente desde el punto de vista de la imaginación. Son teorías porque no se pueden probar -falsificar fotos está al orden del día en Internet-. Otra cosa, es que puedan o no aproximarse a la verdad. Y es que con ingredientes tan poderosos como política, religión, extraterrestres y sectas, todo es posible.

La "teoría de la conspiración" surgió a partir del asesinato de Kennedy en Dallas, la "bala mágica" y el probable abandono de la guerra de Vietnam -sigue siendo la más famosa de todas-, que se alimentó durante muchos años gracias a la guerra fría, Le Carré, Graham Greene y hasta el creador de 007, Ian Fleming.

Ahora es Gore Vidal: "¿Es que somos un país de accidentes? Seguimos asesinando hombres públicos y nunca descubrimos quién lo hizo. Tampoco parece que eso importe mucho. Después la gente me dice: 'Ah, usted es un teórico de la conspiración', y empieza a reírse de forma histérica".

Una de las consecuencias del 11 de septiembre ha sido la resurrección del mito de las teorías de la conspiración universal y su multiplicación. Vidal, de nuevo, defiende la que incrimina a Bush, la CIA, la industria armamentística y petrolera norteamericana como "instigadores" del atentado de las Torres Gemelas. Pero, un ejemplo, elocuente es la que dicta como "conspiración" la teoría de la Evolución. ¿No será al revés?

Hemos elegido cinco. Porque, entre otras cosas, no están manidas y combinan los requisitos de toda obra maestra del género narrativo del best seller: trama o puzzle como estructura, personajes asombrosos con doble personalidad, intriga que persigue la angustia, extraordinario sentido del humor y crítica del sistema, sin la cual no hay conspiración que se precie. Ah, y porque, arraigadas hace años, han vuelto inquietantemente a estar de moda.

1. Proyecto secreto de la CIA Mk-Ultra sobre control mental

El hecho es que somos controlados desde el nacimiento hasta la muerte y que nuestras emociones no dependen de nosotros. El llamado proyecto MK-Ultra está en el origen de la teoría, desarrollada en los años 60, pero que no pone su punto final. Con él y todos sus derivados -se habló de hasta 140 programas para controlar la voluntad-, a través del uso de todo tipo de drogas (se le responsabiliza de generalizar la adicción, para financiarse con el tráfico de drogas) y tecnología electrónica. Uno en particular exploraba la posibilidad de "lavados de cerebro" en busca de la "sumisión total", incluso en agentes de la propia CIA? en fin, Jason Bourne. La realidad es que Robert Ludlum explotó multimillonariamente el filón.

Aquello fue historia ?con implicaciones en conspiraciones, como las Barbie Dolls, JFK, la muerte de Marilyn o el misterio del hombre de Roswell-, pero, de nuevo, está aquí. El MK-Ultra ha sido lo más básico del programa de control mental que se ha desarrollado en el último medio siglo a través de las antenas y programas de radio y televisión, ahora: de fumigaciones secretas e ilegales para favorecer la conductiva electromagnética del aire, de implantación de ?microchip? subcutáneos o del uso de internet (y muchos de sus programas más famosos, como Messenger o el propio Youtube.com).

2. El chupacabras: ya están aquí. No se sabe si ha salido de Área 51

El denominado "chupacabras" recorre América. O los "chupacabras". Es decir: ya están aquí. Los miles de avistamientos UFO no tienen parangón si se les compara por el itinerario de esta especie de mezcla de canguro y murciélago vampiro, que, dicen, no son más que extraterrestres que por una atrofia del tubo digestivo (sic) necesitan beber sangre. Algunos lo reducen a un ser sin tiempo, fallido en la cadena de la procreación entre alienígenas y humanos experimentado en el Área 51. Uffff.

El fenómeno va desde Chile a Canadá. Nadie lo ha conseguido detener. Primero se alimentaba de ganado, ahora ya ataca a los humanos. Se están preparando para el ataque final. Últimamente, en la red no deja de publicarse fotos de algunos de estos seres? supuestos y supuestas, por cierto. Y un escudo para una ristra de asesinatos sin resolver con la criptozoología por testigo. Sin nada que ver con la famosa Área

51, la meca de la ufología americana, la base militar de Nellis, al norte de Las Vegas, y origen de innumerables teorías conspirativas. Por cierto, que la figura -falsa, por supuesto- se ha convertido en un icono casi pop.

3. Conspiración para controlar el tiempo o la paranoia del cambio climático?

El HAARP es un arma de destrucción masiva, capaz de desestabilizar los sistemas agrícolas y ecológicos en todo el globo. Ésa es, en esencia, la tesis de una de los objetos que más han disparado la imaginación conspicua y conspirativa. Todo parte de la sigla: el Programa de Investigación de Aurora Activa de Alta Frecuencia (HAARP), es un apéndice de la Iniciativa de Defensa Estratégica -la Guerra de las Galaxias- de los Estados Unidos.

Así, desde el punto de vista militar, el HAARP es un arma de destrucción masiva, que opera desde la atmósfera exterior y es capaz de desestabilizar sistemas agrícolas y ecológicos en todo el mundo, y por supuesto provocar inundaciones, terremotos, maremotos., huracanes. Rusia también lo ha desarrollado. Claro que hay quienes, como los Casiopeos, creen que la alteración climática se debe a la gran guerra extraterrestre que tiene lugar en el espacio entre los defensores de la luz y la oscuridad. Y que llegará a la Tierra en 2012.

4. El mosquito Culex, la armada de Castro y Sadam otra vez

Desde principio de los noventa, la tiranía castrista ha estado invirtiendo miles de millones de dólares en el desarrollo de la "guerra bacteriológica" contra los Estados Unidos, subvencionada por Sadam Husein, a través del envío de "enfermedades infecciosas inoculadas en ácaros u otros ectoparásitos reimplantados en las aves migratorias", como el mosquito Culex. El mito, la leyenda, sostiene que, aún así, si algo se salva en Cuba hoy es su gran "arsenal" de "armamento biológico". ¿Les suena? Durante la década de los 90, se reprodujo sin cesar, decayó con la segunda invasión de Irak y, ahora, regresa con fuerza.

Las conspiraciones, a veces, no son un contrapoder, sino que nacen del propio poder. Es lo mismo, la URSS financió y alentó las investigaciones cubanas desde 1980. Luego, fue Sadam. Lo que no sabemos es si, como se dice de Gorbachov, Sadam también fue un ?agente? norteamericano a sueldo, con Bin Laden? ¿O lo será Castro? Teorías de la Conspiración. ¿Pero volverá el mosquito Culex a Cuba cargados de explosivos? El caso es que, saliera de donde saliera, unos y otros se lanzan esta teoría y quienes las ven ridícula hablan de la malignidad del creador.

5. La vacunación nos mata o el exterminio silencioso

Recreado a partir de un video titulado "Vaccination - The Hidden Truth" (1990), retrata la "conspiración" médica universal más allá de la difundida desde siempre acerca del ímpetu infeccioso de las multinacionales sanitarias. Ahora se toma como la biblia del asunto: o sea, del uso de determinadas medicaciones -incluso con componentes como mercurio- para provocar justo el efecto contrario del esperado.

Es decir, la muerte, la regulación de la demografía, la experimentación con virus y hasta con la inoculación de mercurio, de la que se sirven los gobiernos del primer mundo y las farmacéuticas para reducir el desarrollo poblacional. Evidentemente, se aprovechan del llamado "movimiento mundial Anti-Vacunación", que comenzó siendo, sencillamente, una motivación naturalista. En fin. La reciente popularización de la vacuna para prevenir el cáncer de útero ha disparado esta peligrosa teoría. Con inocencia no se conspira

Cartas de los Lectores.

**SI ALGUIEN ESTA INTRIGADO CON EL AVISO PUBLICITARIO EN QUE APARECE NUESTRO C-130 ATERIZANDO NEVADO EN LA ANTARTIDA.. Y PREGUNTANDO QUE LE LLEVARIA AL PERSONAL QUE TRABAJA EN LA ANTARTIDA? LA RESPUESTA SERÁ " VITAL + DE CONAPROLE "....
DISCULPEN PERO LOS TRANSPORTEROS NOS PASAMOS "LOS CHISMES".
SALUDOS Tte. Cnel. Marcelo Lambruschini

- Estimados amigos: Respecto al recurso de revocación contra el IASS, del que pasamos el proyecto, el mismo estará a disposición de quienes deseen presentarlo, en el correr de la semana que viene (confirmaremos el día). Dicho recurso se encontrará en el Círculo Militar, firmado por el Dr. Gonzalo Silva y los interesados deberán efectuar los siguientes pasos:

- Firmar - Pegar un timbre profesional (\$76, si no subió)- Hacer una fotocopia- Presentarlo en mesa de entrada del MDN después del próximo cobro (6 de agosto), dentro de los 10 días siguientes al mismo (viernes 15 de agosto)- Dejar \$10 para los gastos y un presente para el citado profesional (habíamos dicho 20, pero con 10 serán más que suficiente). Un abrazo. Ego

Internados en el HMC.

16/06/08 Cbo 2ª Manuel Agüero Alta
29/06/08 Sgto Nelson González Alta
05/07/08 Cnel. Alvaro Rodriguez Alta
06/07/08 Sdo 1ª Fernando Delonte Alta
09/07/08 May. Juan Buzó
10.07.08. Cap. Pedro Bracamonte. Fallecido
11/07/08 Sgto Carpintero, Juan Alta
13/07/08 Sdo 1ª Lilián Martínez ALTA
14/07/08 Sdo 1ª Roberto Mendez Alta
14/07/08 Cnel. Carlos Silva Alta
15/07/08 May Guillermo Colina Alta
15/07/08 Cbo Martín Lozano Alta
15/07/08 Sdo 1ª Claudio Prevetttoni Alta
15/07/08 May León Cabrera Alta
16/07/08 Sdo 1ª Washigton Negreira ALTA
20/07/08 Cap. José Villanueva Alta
21/07/08 Sdo 1ª Wilfredo Pérez Alta
22/07/08 Sdo1ª Juan Carlos Gimenez Alta
23/07/08 Cbo. Gonzalo Lozano
28/07/08 Tte 2º Enrique Gómez
29/07/08 Cnel Carlos Montesano Alta
30/07/08 Sdo 1ª Ma. Virginia Ferrer ALTA
30/07/08 Sgto Luis Barrera
30/07/08 Sgto Juan Fernández

Fechas para Recordar.

Agosto

3/92 Se recibe el C-130B FAU 592 que había decolado el 29 de junio de PETERSON AFB- (NORAD HOME) siguiendo la ruta de HOMESTEAD AFB.-CARACAS MAIQUETIA- MANAUS INT.- VIRU VIRU INT. BOLIVIA. - SUMU. La tripulación: Pilotos, Tte. Cnel. Olmedo. Tte. Cnel. Dobrich. Cap. A. Zanelli. Cap. A. Ihlenfeld. Observadores. Tte. Cnel. E. Bonelli. Cap D Durañona, Navegantes Cap. A. Franco Cap. J. Gómez. Ingenieros de Vuelo. Cbo. M. Martínez y R Burgos, Cargo Master Cap F Ruiz y Cbo J Pintos.

3/81 Llegan los C-212 FAU 530 y 531 desde Sevilla por la ruta del norte con tripulaciones de la FAU. (Agradecemos que nos hagan llegar por Email los nombres de los tripulantes.)

5/55 Creación del Grupo de Aviación Nº 1 (Rec.Tac), ahora Escuadrón Aéreo Nº 1 (Ataque)

6/50 Arriba a Glendale USA el C-47 FA 510 con la 2º parte de las tripulaciones de los F-51

7/88 Se da de baja al C-47 FA 514 Ultimo en actividad.

7/54 El C-47 FAU 507 apoya el rescate en el Banco Inglés del pesquero Isla de Flores.

7/79 Creación de C.R.I.D.O.V.N.I.

7/73 Decola desde HAGERSTOWN MD FAIRCHILD REPUBLIC el FH-227D-LCD FAU 572, Nº Serie: 574 Ex N2785R Registrado 1973 como CX-BIM comprado en sustitución del FA 571 accidentado en la cordillera. Tripulación Cnel Luis Revello, Tte. 1º Adolfo Pereyra y Sgto. 1º Arol Sánchez y arriba a Carrasco el día 12. Alta en el Grp. Avn. Nº4 por O/CGFA 1540 13-9-73 Desactivado el 9 Ago.1989 y Baja por O/CGFA 3134 del 11-10-90

10/18 Día de los Mártires de la Aviación Militar.

10/61. Se cumple el 1er vuelo de TAMU a Bs. As.

10/49 Misión de ayuda humanitaria a Quito Ecuador en los C -47, 507 Tte2º José D. Cardozo y Tte1º Carlos Mercader y 508 May G. Etcheverry y Tte. 1º José Pérez Caldas

13/71 Llegan desde EE.UU. los FH-227D Fairchild Hiller FH-227D-LCD FAU 570 Nº/S 571 Ex N2741R y FAU 571 Nº Serie 572 Ex N2745R. Altas en el Grp Avn Nº4 por O/CGFA 1427 26-8-71.

Tripulaciones: Cncls. Wilder Jackson y Julio Ferradás, Mays José Mella y Oscar Vilche, Caps Abelardo Ríos y Ramón Suárez SOMs Emilio Rau, Agustín Sena, Pereyra y Ramos, y como delegados del Cmdo. Logístico Cnel A Bustamante y Tte. 1º H De los Santos.

15/47 Comienza la instalación de los aviones y el personal en la Base Aeronáutica 1 en Carrasco, finalizando el 23 de agosto

15/95 Creación del Escuadrón de Vuelo Avanzado

24/07 Misión: A-129/07 Transporte de Ayuda Humanitaria (Planta Potabilizadora de Agua), C-130 FAU 592. IDA: SUMU - SCFA (Antofagasta Intl.) - SPSO (Pisco Intl.) REGRESO: SPSO (Pisco Intl.) - SUMU Tiempo de Vuelo: 15.6 Total Carga: Planta Potabilizadora de Agua (UPA) Completa, peso 26.000 Libras y Pasajeros 10. Tripulación PP Tte. Cnel (Av.) Marcelo Lambruschini PP Cap. (Av.) Pablo Esteban P Cap. (Av.) Gustavo Buhl CP Tte. Cnel (Av.) Luis De León N May. (Nav.) Ramiro Pose N Cap. (Nav.) Gabriel Falco IV Inst. AT Carlos Suárez IV Inst. AT Gustavo Llambi S Sgto. Ernesto García S AT. 1º Víctor Hernández MV AT 2º Alfredo Figueredo

HISTORIA Y OTRAS HISTORIAS.

Piloto erótico

Tte. Cnel Ricardo Zecca

El vuelo de PLUNA en B-727 era Montevideo, San Pablo, Río y regreso. Era una época en que todos los pilotos de la empresa éramos Capitanes -realmente una originalidad- y ese día yo volaba de copiloto. Con el Capitán manteníamos una amistad de años y el Ingeniero de Vuelo, el Enano Urbán, también era de la barra.

El Capitán tenía berretines de galán; por eso no sorprendió que al embarcar, antes de entrar al cockpit le echara el ojo a una hermosa mujer que ocupaba uno de los primeros asientos. Se trababa de Gabriela, modelo y presentadora de TV que, me atrevo a decir, era "la mina del momento".

Despegamos y antes de nivelar el Capitán ya le había hecho llegar a Gabriela la invitación para pasar a la cabina. Aquello de que la curiosidad mató al gato es aeronáuticamente válido y el anzuelo del avión y sus relojitos pocas veces falla: lo que ocurra después depende de los protagonistas.

Gabriela entró, se sentó en el asiento del observador detrás del Capitán el que, a partir de ese momento, se dedico a la sociabilidad dejando a la plebe (el Enano y yo) la tarea de conducir el vuelo. No obstante, cada tanto daba alguna orden para demostrar quién era el que mandaba y cuando llegó el momento del aterrizaje, él fue el héroe del procedimiento.

Gabriela lo miraba como embobada y él estaba tan orgulloso que parecía iba a explotar. Cuando ella hablaba, su aliento en la proximidad del cuello le erizaba al hombre los pelos de la nuca.

Durante la escala en Congonhas, ella que seguía para Río permaneció en el cockpit mientras el Capitán en pleno show, atendía los problemas de plan de vuelo, centraje, meteorología, etc. A mi me ordenó hacer "algo" en la plataforma, para allí marché y permanecí hasta el momento de salir.

Despegamos y tal como se preveía, el tiempo empeoró. Río estaba cubierto con lluvias y tormentas en la vecindad pero cuando se lo comenté, el Capitán me dijo que no me preocupara, que estaba todo previsto.

Después de una espera a la entrada del Terminal debido a tránsito, cuando estábamos a poco de la llegada a Río, el Control nos reporta "aeropuerto cerrado, diríjase al alternado". No quedaban dudas porque las tormentas habían empeorado con mas lluvias, techo bajo y visibilidad miserable. Invertimos el rumbo y Gabriela que desde que empezara el mal tiempo estaba callada, murmuró una queja: "¡y yo que tenía que llegar a las cinco!".

Llevábamos unos diez minutos en rumbo de regreso a Congonhas cuando Control avisó: "Galeao abierto operando por instrumentos".

El Capitán, que había mermado en su locuacidad, pareció resucitar, sonrió y me ordenó:

- Decile que vamos para Río.

Nos miramos con Urbán pues los dos pensamos lo mismo y finalmente yo le anuncié al Capitán:

- Mirá que con la espera y esta vuelta que dimos nos gastamos la nafta del alternado y si no entramos, nos quedamos en pelotas.

El Capitán en su afán de protagonismo y de satisfacer a Gabriela estaba del otro lado de la curva del optimismo y no atendía razones. Insistió en continuar hacia Río y yo insistí en regresar a Congonhas.

Como todo tiene un límite y el Capitán es el que manda, seguimos para Río. A esta altura de los acontecimientos la tensión en la cabina se respiraba y, por supuesto, el diálogo modelo-Capitán estaba interrumpido.

Cuando sobrevolamos Santa Cruz, desde nuestros 12.000 pies se veían el aeropuerto y la pista despejados de nubes y niebla. Un poco más tranquilo por tener un refugio cercano, discretamente le dije a Urbán que, por las dudas, separara del Jeppesen y tuviera a mano las aproximaciones de Santa Cruz.

Santa Cruz, recordemos, es un aeródromo militar sin operaciones comerciales o civiles y se caracteriza por tener el hangar más grande de Sud América, construido durante la 2da. Guerra para albergar dirigibles antisubmarinos.

Dejamos Santa Cruz atrás, descendimos hacia NOA e interceptamos el ILS de la 15. No habíamos llegado al Marcador Externo cuando las cosas se comenzaron a complicar: lluvia fuerte, turbulencia importante que dificultaba mantener velocidad, curso y trayectoria y recibimos un reporte del Control que nos decía del empeoramiento del viento, techo y visibilidad. Poco antes de los mínimos alcanzamos a ver la pista: estábamos alto, torcidos y con velocidad excesiva, sólo quedaba el recurso de la arremetida y así lo hicimos.

Mientras ascendíamos en medio de una tormenta afuera y un caos adentro, Urbán advirtió:

-¡Tenemos 15 minutos de nafta!

El Capitán pretendía mantener su imagen de héroe invicto ante una congelada Gabriela que de rozagante habíase pasado al gris ceniza y que con seguridad, ya no tenía noción de lo que estaba ocurriendo.

Supongo que se sentiría como una espectadora privilegiada de una obra surrealista. A mi amigo el Capitán lo mandé a la mierda y le indiqué "¡Vamos a Santa Cruz!". No protestó. No es que yo fuera el competente y el Capitán un burro: simplemente yo pensaba con el cerebro y no con los testículos, como lo estaba haciendo él.

Vectores mediante diez minutos después aterrizábamos en Santa Cruz.

Gabriela regresó a su asiento en la cabina de pasajeros y cuando quedamos solos, los tres mantuvimos silencio y no hubo reproches ni recriminaciones, sólo agradecimiento a "alguien" por habernos permitido llegar a buen puerto (aéreo).

Estuvimos en Santa Cruz tres horas mientras las autoridades militares hacían comunicaciones, levantaban actas y nos surtían de combustible. En el ínterin, los pasajeros, que motivados por los azarosos minutos finales del vuelo estaban al borde del motín, se negaban a continuar volando y exigían seguir a Río en ómnibus. Los militares brasileros no lo permitieron -allí no había inmigraciones ni aduana- y no tuvieron más remedio que seguir con nosotros. En esas horas la tormenta se había desplazado y Galeao gozaba de una meteorología apta para novatos.

Despegamos y minutos después aterrizábamos en Galeao.

Gabriela, desde la llegada a Santa Cruz se había mantenido en la cabina de pasajeros y por eso el Capitán se apresuró para interceptarla antes que bajase. Así lo hizo y después de las banalidades estándar de esos casos, le alcanzó un papel y un bolígrafo con la inevitable solicitud

- Anotame tu teléfono así cuando vuelvas a Montevideo charlamos.

Con una encantadora sonrisa, ella tomó los útiles que le ofrecía el Capitán, anotó y se lo devolvió con un "chau, Capi" mimoso y prometedor.

El Capitán ufano y feliz con su logro, regresó al cockpit y cuando quiso pasar a su agenda el teléfono recién conquistado, se encontró que en el papelito, en lugar de números Gabriela había anotado:

- "¡Andá a la madre que te parió!"

Ella era una dama y no quiso escribir la palabra que evidentemente falta, a sabiendas de que el mensaje igual sería cabalmente entendido como lo fue.

El papelito se perdió porque después de leerlo, a nadie se le ocurrió conservarlo. El Capitán frustrado, indignado, había hecho con él un bollo y arrojado por la ventanilla. Fue una lástima porque ese papelito era un documento que se merecía un lugar en las vitrinas del Museo Aeronáutico.

***LA FOTO**



Boeing 727-300QC Pluna CX-BKA (ex D-ABBI) en Sao Paulo

NOTICIAS.

Noticias Nacionales.

REPORTAJE: DANIEL OLMEDO, DIRECTOR DE LA DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA (DINACIA).

ÚLTIMAS NOTICIAS PÁG. 14

Para el brigadier Daniel Olmedo, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA), este no es un momento fácil. Se las tiene que ver con una fuerte movilización de controladores y su incidencia negativa en la dinámica aeroportuaria. Sin embargo considera que los servicios brindados, al margen de este episodio puntual, son recibidos con satisfacción por las aerolíneas. Afirma también que los movilizados no tienen razón al invocar la obsolescencia de su instrumental porque "Carrasco está a la par de Barajas", dijo a Últimas Noticias.

-¿Qué perjuicio ha generado la actitud de los controladores aéreos de Carrasco al no permitir que aterricen o decolen más de seis aviones por hora? -Con esa postura, que han mantenido desde que empezaron el conflicto, las empresas más perjudicadas son las que hacen el puente aéreo con Argentina: Pluna y Aerolíneas. Las líneas internacionales, que en general sólo tienen un vuelo diario, no sufren casi perjuicios, salvo alguna demora en sus salidas. -¿Cuántos vuelos hace el puente aéreo por día? .

-Debemos hablar de uno cada dos horas, lo que implica un total de doce vuelos de ida y otros doce de vuelta al día, salvo en horas pico, en que se pueden juntar hasta cinco o seis vuelos. Ahora, con la medida gremial, ese ritmo puede implicar demoras de hasta una hora, lo cual motiva que en Buenos Aires, a la vez, se produzca un enlentecimiento de las partidas.

-¿Ha habido quejas formales de las aerolíneas por la situación? -Yo no he recibido ninguna. El que vivimos no es un panorama auspicioso pero nadie se ha quejado hasta el momento, salvo Pluna, por el avión que debió mantenerse veinte minutos en el aire antes de ser autorizado a aterrizar. Para este caso se abrió una investigación y se tomarán las medidas que corresponda.

-La tecnología con la que operan nuestros controladores, ¿es realmente tan pobre como para que adviertan sobre peligros potenciales de desastre? -Le puedo asegurar que esa tecnología es la misma que la de Barajas, el aeropuerto de Madrid. Es la mejor de América Latina. Argentina recién la compró pero nosotros ya la venimos usando.

-Entonces, ¿por qué enfatizan tanto en la escasa calidad actual del instrumental?

-La plataforma reivindicativa apuntaba sólo a mejoras salariales, pero había que ponerle algún tipo de aderezo. Admito que una parte del equipo de radar genera algunos ecos, pero ello no perturba la buena operativa. Y nosotros, por lo demás, no estamos de brazos cruzados: pedimos, y estamos aguardando, un dictamen técnico experto que nos permitirá saber si procedemos a un eventual cambio. Pero este instrumental, en todo caso, funciona y funciona bien.

-¿Cuál es el procedimiento de solicitud y otorgamiento de un permiso de operativa en aeropuertos uruguayos por parte de cualquier aerolínea?

-El procedimiento y requisitos que debe cumplir una nueva empresa para operaren el Uruguay está contenido en un decreto de 1977. En su artículo 13, esa norma regula las condiciones para empresas nacionales, mientras que en el 14 establece los requisitos que deben cumplir las empresas extranjeras luego de otorgada la autorización operativa aeronáutica.

-¿Cómo culmina el procedimiento?

-Culmina con el dictado de un acto administrativo que otorga la explotación de los derechos solicitados. Las empresas deben cumplir con los requerimientos de orden técnico que se encuentran establecidos en los reglamentos aeronáuticos uruguayos (RAII).

-¿Cuántos de ellos se tramitaron en el año y cuántos están en trámite actualmente? ¿Son una cantidad significativa?

-El año pasado se otorgaron derechos para operar en el Uruguay a las empresas Taca, Tam Brasil y Sol Líneas Aéreas, lista en vía de aprobación la solicitud de la empresa de bandera Brasileña 1SKG. Por lo que ha significado un crecimiento en cuanto a los nuevos operadores. Asimismo debe destacarse que se han aumentado frecuencias para otras empresas que ya operaban en Carrasco, como por ejemplo Gol Líneas Aéreas, Lan e Iberia.

-¿Cómo evalúa los recursos humanos y técnicos disponibles para el cumplimiento de las tareas aeroportuarias?

-La actividad y el cumplimiento de las tareas asignadas siempre son perfectibles, pero de todas formas creemos que las mismas se cumplen satisfactoriamente. Ello está demostrado por las constantes expresiones de aprobación de los usuarios del sistema, en este caso las líneas aéreas, quienes han manifestado en varias oportunidades el tratamiento rápido y eficaz que han recibido de las autoridades uruguayas a sus respectivas solicitudes.

-¿Cómo pueden incidir en este movimiento las nuevas obras del aeropuerto de Carrasco?

-Sin lugar a dudas tener un aeropuerto de primer nivel contribuirá a que nuevos operadores analicen comenzar o retomar sus operaciones en el Uruguay. -¿Cuál es el porcentaje de participación de la aviación civil en el movimiento de importaciones y exportaciones uruguayas?

-El tráfico de carga por vía aérea se incrementó considerablemente. La incorporación de los nuevos obradores al sistema otorgó mayor capacidad de bodega para productos nacionales como para extranjeros. Asimismo, las operaciones de carga pura no regular continúan desarrollándose a gran ritmo, a pesar de la salida del mercado de una importante empresa, como sin duda es United Airlines.

-¿Cómo evalúa el rol actual de los aeropuertos del interior?

-El tema está siendo objeto de análisis al mayor nivel. Siempre en estos temas el factor principal para que los aeropuertos alcancen un nivel de infraestructura adecuado es el económico, pero reitero que se está trabajando para desarrollar primero los aeropuertos que puedan tener una proyección en cuanto a operaciones internacionales e intercambio de aeronaves que justifiquen la inversión.

AEROLINEAS DE URUGUAY AMENAZAN CON RETIRO

Compañías aéreas que operan en Uruguay, algunas de ellas de las más activas en la región, informaron que analizan abandonar la actividad en el país si continúa un conflicto de controladores aéreos que demora llegadas y partidas del aeropuerto de Carrasco, pero los trabajadores consideraron el anuncio "una medida de presión". Las medidas de los controladores generan una "notoria distorsión" de las operaciones en la terminal aérea, la principal de Uruguay, que "afecta a los pasajeros y a las aerolíneas", dijo un comunicado de la Cámara de Comercio de la Aeronáutica. La Cámara agrupa a las empresas Aerolíneas Argentinas, Lan Chile, American Airlines, Pluna, Gol, Air France, Iberia, TAM, Copa, Taca y Sol. La institución considera que el conflicto "afecta seriamente" la calidad del servicio ofrecido a los pasajeros, ocasiona "demoras muy importantes" e "imposibilita" la coordinación de las conexiones en Montevideo entre destinos regionales y el resto del mundo. El sindicato de los controladores del aeropuerto de Carrasco sólo autoriza desde el primero de julio el aterrizaje o despegue de un avión cada 10 minutos, en reclamo de mejoras salariales, la renovación del equipamiento y mejores condiciones laborales. "Se trata sólo de una medida de presión de las empresas, amenazan que se van por los perjuicios que les causan nuestras medidas gremiales, pero no es así, están ensuciando la cancha, la seguridad y el servicio no está entre los objetivos principales de las aerolíneas", dijo a ANSA Fernando Reyes, presidente del sindicato de los controladores. Afirmó que la regulación del tránsito aéreo, con operaciones cada diez minutos en Carrasco, "no es un invento nuestro, sino que se trata de ajustar el tránsito a la deficitaria situación y capacidad del sistema de control". "Nosotros hacemos lo que consideramos que tenemos que hacer", agregó Fernández y precisó que, si bien plantearon reclamos salariales, "el año pasado realizamos todas las denuncias sobre la parte técnica". Afirmó que el ministerio de Transporte "se comprometió a solucionar los problemas técnicos, pero todo viene muy lento". Las aerolíneas destacaron que las medidas gremiales en Carrasco provocan demoras sensibles especialmente en los vuelos cortos, y pusieron como ejemplo que "un vuelo regional con conexión en Montevideo, que tenía un total de tres horas, ahora lleva ocho o nueve horas, por el conflicto". Fernández, en cambio, concluyó que "si alguna compañía deja de operar en Uruguay no es por culpa de

los retrasos, será por mala gestión y por el alza del precios de los combustibles, pero no por los controladores".

Noticias Internacionales.

Reclutan estudiantes en escuelas de NY para controlar vuelos en el JFK

NUEVA YORK._ Después que dos aviones comerciales estuvieron a punto de chocar sobre la pista del aeropuerto internacional John F. Kennedy de Nueva York a distancia de una semana, las autoridades federales de aviación están reclutando estudiantes en las escuelas secundarias del área para contratarlos como controladores aéreos de la terminal, asegura el tabloide local New York Post en su edición de ayer lunes, advirtiendo que la situación pone en alto riesgo la seguridad del espacio aéreo del área tri estatal (Nueva York, New Jersey y Connecticut) dada la inexperiencia y el poco tiempo que tendrían para ser entrenados los estudiantes. El periódico revela que la Administración Federal de Aviación (FAA, siglas en inglés) está ofreciendo hasta \$100,000 dólares de bonificación a los expertos de ese oficio que acepten ser contratados. "La oferta no tiene precedentes en la historia salarial de esa agencia federal y demuestra la desesperación de las autoridades en Washington por resolver el problema a la mayor brevedad posible", sostiene el Post. Dice que además de los estudiantes, las autoridades de aviación están ofreciendo la misma cifra a controladores aéreos con experiencia en todo el país para que se trasladen a la trabajar a la zona de Nueva York, donde se cuenta con cinco centros de control. "La FAA comenzó sus esfuerzos de reclutamiento en las escuelas secundarias y en línea a través de anuncios en MySpace.com y Craigslist.com a causa de una gran escasez de personal y la falta de experiencia entre los trabajadores de las torres de control", asegura el diario. Cita como ejemplo una reciente contratación de un joven estudiante de 20 años que ahora está aprendiendo a leer los ámbitos de aproximación al radar de la torre de control (TRACON) en el centro de Westbury en Long Island. Señala que para el 2011, el 59% de los controladores aéreos de Nueva York tendrán menos de cinco años en sus puestos de trabajo. Detalla que el joven de 20 años contratado tiene una licenciatura en tránsito aéreo, "pero nuevas contrataciones podrían ser directas y sin tomar en cuenta la experiencia o el conocimiento", agrega el Post. "Ellos sólo reciben tres meses de capacitación antes de convertirse en controladores en formación y a última instancia en personal plenamente autorizado", advierte el tabloide local. Dijo el periódico que ya 30 controladores formados han aceptado una oferta menor de \$27,000 dólares de bonificación de la FAA, más otros \$75,000 dólares que serán pagados en un plazo de 4 años para desplazarse a trabajar en Nueva York. "La oferta fue lanzada permaneció será válida entre el 8 y el 17 de julio y es parte de un esfuerzo para llenar los espacios que dejará una prevista ola de jubilaciones de docenas de funcionarios expertos en el área", explica el reportaje. "El cambio vino después que en la zona se supo de los dos aterradores momentos en los que los aviones estuvieron a punto de chocar", precisa el New York Post. El primer incidente - recuerda - ocurrido el 5 de julio afectó a dos aviones de pasajeros que los controladores dijeron haber visto estar muy cerca de chocar a distancia de unos 100 pies en el aire. "Fue un tremendo susto cuando los aparatos estaban muy cerca de producir una colisión", añade la crónica del Post. El otro incidente ocurrió el 25 de julio cuando un Learjet fue autorizado a aterrizar en una pista de New Jersey en el aeropuerto de Teterboro y pasó sólo a 150 pies de unos trabajadores que pintaban una "X" para indicar que la misma pista estaba fuera de servicio. Jim Peters, portavoz de la FAA cree que los nuevos contratados son una "buena opción" para resolver el problema en Nueva York y New Jersey. Pero Barret Byrnes, líder del sindicato de los controladores del JFK piensa que los 30 nuevos empleados no podrán aliviar la crisis existente en ese aeropuerto. "Les tomaría algo más de un año para conseguir compenetrarse con los instrumentos, el ambiente de trabajo y conseguir la certificación", explicó el sindicalista. "En más de dos años, nadie ha sido certificado y traer a más de 30 personas no es la solución rápida", añadió. Y pronosticó que aunque los 30 nuevos contratados trabajen, no hay garantías de que nadie va a ser "certificado". Expresó que el sindicato también está preocupado por el efecto que harán las bonificaciones económicas en la moral de los trabajadores antiguos. "Darles \$100,000 dólares a gente nueva, mientras quienes llevan años y años en ese trabajo sólo reciben patadas, es sólo una bofetada en la cara", terminó diciendo el dirigente gremial de los controladores.

Embraer vende 22 aviones del modelo 190 por 825 millones de dólares

Farnborough (R.Unido), 14 jul (EFECOM).- El grupo brasileño Embraer, cuarto fabricante mundial de aviones, anunció hoy la venta de 22 aviones del modelo 190 a las aerolíneas Aeroméxico, NIKI (Austria) y NAS (Arabia Saudí) por un total de 825 millones de dólares. Embraer hizo el anuncio en la Feria Aeronáutica de Farnborough, que se inauguró hoy y se celebrará hasta el próximo domingo en ese aeródromo situado a unos cincuenta kilómetros al sur de Londres. El fabricante brasileño, líder en el mercado de aeronaves para vuelos regionales, indicó que ha firmado un contrato con Aeroméxico para la venta de doce Embraer 190 (aviones de corto alcance con capacidad máxima para más de 100 pasajeros). "Embraer y Aeroméxico comparten una historia de alianza comercial exitosa y estamos seguros de que este nuevo acuerdo fortalecerá aún más nuestras buenas relaciones", afirmó Mauro Kern, vicepresidente ejecutivo de la empresa brasileña. Las doce aeronaves, que pretenden modernizar la flota de la línea aérea mexicana, tienen un valor de 450 millones de dólares. Embraer también llegó a un acuerdo con la aerolínea NIKI, del ex campeón austríaco de Fórmula 1 Niki Lauda, para la venta de cinco aparatos 190, por 187,5 millones de dólares, que irán dotados de 112 asientos cada uno. Ese montante podría doblarse si Lauda ejerce la opción de compra para adquirir otras cinco aeronaves del mismo modelo, toda vez que las primeras entregas están previstas para la primera mitad del año próximo. "Operar una aerolínea en un contexto tan desafiante como el que tenemos hoy día requiere seleccionar los mejores aviones para cumplir su misión", comentó Lauda. Asimismo, Mauro Kern apuntó que la aerolínea NAS (National Air Service) ha confirmado su opción de compra de cinco Embraer 190 en virtud de un contrato que se divulgó en noviembre de 2007 en la feria aeronáutica de Dubai (Dubai Airshow). Además, NAS, cuya compra tiene un valor de 187,5 millones de dólares, retiene derechos para hacerse en el futuro con otros doce de aparatos del mismo modelo. Embraer recordó que se entregaron 97 aviones en el primer semestre de 2008, un 59 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior (61), con lo que superó su récord semestral de entregas. El llamado "Farnborough Air Show", un certamen bianual que este año celebra su cuadragésimo sexta edición y su sexagésimo aniversario, comenzó hoy marcado por la tradicional rivalidad entre Boeing y el consorcio europeo Airbus, así como por la presión que está sufriendo el sector debido a los elevados precios del petróleo. Pese a la hegemonía de Boeing y Airbus en el mercado de grandes aviones, Embraer logró captar la atención del certamen con sus anuncios de nuevas ventas, al igual que su gran rival, la empresa canadiense Bombardier, que este domingo presentó un programa para construir un nuevo avión, el CSeries. El certamen, una de las grandes citas de la industria de la aviación, acoge hasta el 20 de julio unos 1.500 expositores representativos de unos 35 países. EFECOM pa/prb

US airlines turn in second worst year for delays

A quarter of US domestic flights failed to arrive on time in 2007 and analysts say the problem is likely to get worse. More than 26 per cent of commercial flights in the US arrived late or were cancelled last year as rising passenger demand and an industry preference for smaller aircraft intensified congestion in the skies and on runways

Aeroméxico adquiere doce aviones del fabricante brasileño Embraer

Los Embraer 190 son los segundos mayores aviones de la familia de modelos

* Ya opera varias aeronaves de la empresa brasileña * Las aeronaves serán incorporadas por Aeroméxico Connect

El fabricante brasileño de aviones Embraer anunció hoy que firmó un contrato para venderle doce aviones del modelo Embraer 190 a la aerolínea mexicana Aeroméxico

Sao Paulo.- Los aviones adquiridos, adaptados para 99 pasajeros, "serán elementos clave en el proceso de modernización, renovación y expansión de la flota de Aeroméxico", según un comunicado divulgado por la Empresa Brasileña de Aeronáutica (Embraer).

Embraer, cuarta mayor fabricante de aviones del mundo y líder en el mercado de aviones para vuelos regionales, se abstuvo de informar el valor del contrato con Aeroméxico, aunque cada uno de los aviones Embraer 190 tiene un precio estándar de 37,5 millones de dólares. Las aeronaves serán incorporadas por Aeroméxico Connect, subsidiaria de la aerolínea mexicana y que ya opera 28 aviones ERJ 145 de Embraer. La empresa aérea mexicana optó por los Embraer 190 tras recibir cuatro de estos modelos en noviembre de 2007 en un acuerdo de leasing (alquiler comercial) con la GE Commercial Aviation Services. "Estamos satisfechos con esta nueva encomienda de Aeroméxico y honrados por poder apoyar

la decisión de esta empresa de renovar su flota con nuestras aeronaves", aseguró el vicepresidente ejecutivo de Embraer para el Mercado de Aviación Comercial, Mauro Kern, citado en el comunicado de la empresa. Los nuevos aviones de Aeroméxico tendrán la misma configuración de los que está operando por alquiler, es decir capacidad para 99 pasajeros (11 en clase ejecutiva y 88 en la económica). Los Embraer 190 son los segundos mayores aviones de la familia de modelos 170/190 (para entre 70 y 122 pasajeros), los más modernos y mayores de la empresa brasileña y que comenzaron a operar en agosto de 2005. Según la empresa brasileña, a finales de junio pasado la empresa tenía encomiendas por 847 aeronaves de esta nueva familia de modelos por parte de 45 clientes de 30 países. Embraer, que también produce aviones militares y fue privatizada en la década del noventa del siglo pasado, es una de las mayores exportadoras de Brasil.

Un muerto y cuatro heridos es el saldo del accidente de una aeronave de la FAB

Cobija, 18 jul (ABI).- Un fallecido y cuatro heridos es el saldo de un accidente aéreo que sufrió la aeronave "Charly 172" del Grupo Aéreo 64 de la Fuerza Aérea Boliviana (FAB), en el aeropuerto de esta ciudad. Según el informe preliminar del controlador aéreo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) Alejandro Chávez, el accidente fue a causa de los fuertes vientos que azotan la región. Explicó que la nave despegó de la pista 2,0 del lado norte hacia las 0,2 del lado sur. "A las 10.02 despegó la nave y por el viento hizo un viraje, pero a pesar de la maniobra del piloto cayó desde una altura de 30 metros". Indicó que perdió la vida Iroshi Simocagua y quedaron cuatro heridos, entre ellos, el comandante del Grupo Aéreo 64 de la FAB y una niña que reciben atención médica especializada en el Hospital Roberto Galindo. Manifestó que el Cnel. de apellido Mercado se encuentra en terapia intensiva del nosocomio. Chávez indicó que la nave tenía programado viajar a la ciudad de Riberalta. Asimismo, aseguró que el caso será investigado conforme señalan las normas de la FAB.

El secretario de Defensa espera que una decisión pueda ser tomada hacia fin de año.

Ecuador instalará dirigible no tripulado de comunicación en la estratósfera Tiene como objetivo diversificar las telecomunicaciones y cumplir tareas de vigilancia, control e investigación. La FAE presentó hoy el proyecto.

Quito, EFE. El Gobierno anunció hoy que instalará un dirigible no tripulado en la estratósfera, para diversificar las telecomunicaciones y cumplir tareas de vigilancia, control e investigación de su territorio y recursos naturales. El proyecto fue presentado por la Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE) en una ceremonia llevada a cabo en la Base militar del aeropuerto "Mariscal Sucre" de Quito, que fue presidida por el jefe del Estado, Rafael Correa. "Este espléndido proyecto realizado por manos, mentes y corazones ecuatorianos y por la FAE" se constituye en "uno de los más innovadores que se han emprendido en materia aeroespacial en Ecuador", remarcó Correa. "Estamos materializando el concepto de soberanía aeroespacial", añadió tras explicar que el proyecto comprende "una plataforma aérea que tiene autonomía de una semana y que lleva una carga útil de equipamiento electrónico para aplicación en el campo de las telecomunicaciones y la observación terrestre". Con ese proyecto "vamos hacia la democratización del acceso a las tecnologías de la información" y, sobre todo, a que "los más pobres de la patria" puedan acceder a estos servicios, subrayó. Correa anticipó que la plataforma aeroespacial también fortalecerá el internet y las telecomunicaciones, en general, aunque sus aplicaciones prácticas permitirán el desarrollo de políticas de salud, educación, producción y apoyo a los sectores marginados de la sociedad ecuatoriana. La plataforma, explicó, se estacionará a gran altitud, bajo la capa de ozono, pero más arriba de las alturas utilizadas por la aviación comercial y militar. "Es bueno saber que ya tocamos el cielo con las manos, gracias al talento y conocimiento de nuestros compatriotas" que han intervenido en el desarrollo del proyecto, añadió Correa, y explicó que la plataforma también brindará vigilancia a los sectores estratégicos del país, como la industria petrolera. Además, el dirigible, que se estacionará a unos 17 kilómetros de altitud, también permitirá mejorar la vigilancia y control de la producción agropecuaria, la situación geológica y volcánica del país, así como las fronteras. De su lado, el coronel de la FAE, Edgar Jaramillo, que dirige el proyecto, indicó que el dirigible operará con helio y tendrá una total autonomía de vuelo.

"Va a ser una aeronave totalmente autónoma; es decir, se le va a cargar un plan de vuelo y va a cumplir misiones de forma totalmente independiente, pues no tendrá que ser controlada desde tierra", añadió

Jaramillo. "Es un desafío bien grande que se ha propuesto el país y en el cual estamos trabajando" varios organismos como la Fuerza Aérea, varias universidades, el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (Inamhi) y la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (Senacyt), entre otros, agregó el director del proyecto. La construcción de la plataforma aeroespacial tardará dos años, según Jaramillo, que espera que el primer prototipo despegue en junio de 2010. La financiación del proyecto proviene del Estado, a través de Senacyt y asciende a unos 4 millones de dólares.

El avión ruso Sukhoi-35 de "última generación" cumplió su primer vuelo

MOSCU, 7 Jul 2008 (AFP) - El caza Sukhoi-35 de "última generación" del constructor ruso efectuó el lunes su primer vuelo de prueba en Jukovski, en la región de Moscú, ejemplares del que ya han encargado varios mercados, entre éstos el latinoamericano, anunciaron las agencias rusas. El vuelo del "Su-35 4++", que duró seis minutos, se desarrolló correctamente, cumpliendo la "primera etapa" de experimentación de este nuevo caza en cuya fabricación han intervenido "tecnologías de quinta generación", afirmaron esas fuentes. Este aparato está destinado a "garantizar la superioridad en el aire" y "dar golpes a blancos terrestres y submarinos en cualquier condición meteorológica y a cualquier hora del día o de la noche", precisó la agencia RIA-Novosti. "Hemos recibido una gran cantidad de pedidos de este avión" que empezará a ser entregado hacia 2011 a los clientes rusos y extranjeros de "mercados tradicionales (como) el sudeste asiático, América Latina y Medio Oriente", indicó a la prensa el patrón de Sukhoi, Mijail Pogossian.

Brasileña Embraer entrega 52 aviones en 2do trimestre

SAO PAULO (Reuters) - El fabricante brasileño de aviones Embraer dijo el lunes que entregó 52 aeronaves en el segundo trimestre, elevando el total del primer semestre del año a un récord de 97 aparatos. Embraer informó que cerró el segundo trimestre con una cartera de pedidos firmes que alcanzó un valor récord de 20.700 millones de dólares, frente a los 15.600 millones de dólares de hace un año atrás. La empresa agregó que, con las ventas del primer semestre, espera que el total para el 2008 alcance el tope de su meta de entregas, de entre 195 y 200 aviones. El tercer fabricante mundial de aviones también espera entregar entre 10 y 15 pequeños jets ejecutivos Phenom 100 adicionales. Embraer, abreviatura de Empresa Brasileira de Aeronautica, es uno de los mayores exportadores de Brasil. Fabrica aviones comerciales y ejecutivos, y también aeronaves de uso militar.

Bombardier lanza nuevo avión para enfrentar a Boeing y Airbus

FARNBOROUGH, Inglaterra—La empresa canadiense Bombardier Inc. lanzó un desafío a Boeing Co. y Airbus, sus rivales más grandes, al presentar el domingo un nuevo modelo de avión. La aeronave C-series transportará a entre 110 y 145 pasajeros y está diseñada para competir contra los aviones Boeing 737 y Airbus A320, modelos más viejos. También enfrentaría al ERJ 190, de entre 98 y 114 plazas, fabricado por la Empresa Brasileira de Aeronautica SA (Embraer). El avión más grande de Bombardier que vuela actualmente, el CRJ-900, tiene una capacidad máxima de 88 asientos. El lanzamiento en la víspera de la muestra aeronáutica de Farnborough, en el sur de Inglaterra, representa la incursión de la compañía canadiense en un mercado clave para Airbus y Boeing. La aerolínea alemana Lufthansa informó que provisionalmente había ordenado 30 aeronaves con una opción de adquirir 30 más. Nico Buchholz, vicepresidente de la flota corporativa de Lufthansa, dijo que una "carta de intención" se convertiría en un pedido formal de los aviones "posiblemente este año". El director general de Bombardier, Pierre Beaudin, dijo que la fabricante de aeronaves sostiene además "discusiones promisorias" con otras aerolíneas, sin mencionarlas. La empresa ha señalado que necesita entre 50 y 100 pedidos de los aviones antes de seguir adelante con la fabricación. Bombardier, con sede en Montreal, es la tercera mayor fabricante de aviones civiles en el mundo. La empresa informó que la aeronave entrará en servicio en el 2013 y que cada una costará 46,7 millones de dólares, según el precio de lista. Las aerolíneas, particularmente cuando acceden a usar modelos nuevos de aviones, suelen negociar descuentos sustanciales respecto de los precios de catálogo.

ACCIDENTE AEREO, MUEREN MILITARES

LA PAZ, 21 (ANSA) - Cuatro militares venezolanos y uno boliviano murieron al caer el domingo el helicóptero en el que viajaban en el centro de Bolivia, poco después de transportar al presidente Evo Morales, se informó oficialmente hoy. Los militares de aviación venezolanos muertos son el mayor Rodolfo Rivas, el teniente David Bustillos, piloto del helicóptero, el sargento Carlos Jatar y el oficial de

aeronáutica César Bustillos. El boliviano es el mayor Raúl Paz. El helicóptero, un Super Puma prestado por el gobierno de Venezuela al de Bolivia y asignado a transporte del presidente Evo Morales, se accidentó el domingo en la tarde en cercanías de Colomi, un pequeño pueblo en el departamento de Cochabamba. Según el ministro boliviano de Defensa, Walker San Miguel, el presidente Evo Morales utilizó ese helicóptero horas antes del accidente para trasladarse de la mina Huanuni a Oruro. [JMG Embraer vende cinco aviones E-190 a la china Kun Pen Airlines por 112,7 millones de euros](#)

SAO PAULO El constructor aeronáutico brasileño Embraer ha vendido cinco aviones modelo E-190 a la aerolínea china Kun Pen Airlines por 185,7 millones de dólares (112,7 millones de euros), según informó hoy la compañía en un comunicado. La firma del contrato supone para la empresa brasileña una "importante expansión" de su presencia en el país asiático, agrega la nota. "Nos sentimos muy honrados de tener a Kun Pen Airlines como clientes de nuestra familia de aviones", señaló el vicepresidente de Embraer, Mauro Kern, quien aseguró que la compañía siempre ha confiado en la expansión del mercado aéreo regional chino. Los cinco aviones E-190 tendrán capacidad para 98 pasajeros, mientras que las primeras entregas de aeronaves tendrán lugar este mismo año. "Introducir los aviones E-190 encaja perfectamente en la estrategia de la compañía y creemos que beneficiará tanto a Kung Peng Airlines como a Embraer en nuestro acuerdo de cooperación a largo plazo", aseguró el director general de la aerolínea china, Zhang Pei. Kun Pen Airlines es una 'joint venture' entre la china Shen Zen Airlines y la estadounidense Mesa Air Group, en la que la compañía asiática mantiene una participación mayoritaria. Desde que comenzó a funcionar, en septiembre de 2007, ha logrado operar más de 20 rutas.

[Argentina sees continued defence budget rise](#)

Reversing a two-decade-long trend, Argentina has seen a rise in its armed-forces budgets, with new funds being committed to navy, land and air forces modernisation. In 2007, for the first time since Argentina's return to democratic government in 1983, the country's defence budget saw its first net increase

[EEUU: Equipo de misiles de fuerza aérea se queda dormido](#)

Tres integrantes de un equipo de lanzamiento de misiles balísticos en Dakota del Norte se quedaron dormidos este mes con equipos de codificación de lanzamiento en su poder, informó el jueves la fuerza aérea. Ello provocó que el ejército y expertos de la Agencia de Seguridad Nacional iniciaran una investigación. La pesquisa descubrió que los códigos de lanzamiento de los misiles nunca estuvieron en peligro, pero el incidente ocurre en momentos en que se investigan una serie de errores de la fuerza aérea que ya han colocado a ese sector de las fuerzas armadas bajo un intenso escrutinio público. "Fue simplemente una violación de procedimiento que estamos investigando. Determinamos que no hubo peligro", indicó el coronel de la fuerza aérea, Dewey Ford, un vocero de la base Patterson de la fuerza aérea en Colorado. Sin embargo, el incidente fue lo suficientemente delicado para dar comienzo a una investigación por parte de la 91ra Ala de Misiles, en conjunto con expertos en códigos en la 20ma unidad de la fuerza aérea, indicó el Comando Estratégico de Estados Unidos y la Agencia de Seguridad Nacional. Ford y otros funcionarios de la fuerza aérea señalaron que el equipo, con sede en la base de Minot, poseía dispositivos de decodificación que ya no se utilizan pues los nuevos códigos han sido instalados en los misiles. Los tres integrantes del equipo, que pertenecen a la 91ra Ala de Misiles, estaban en la unidad de alerta de misiles a unos 113 kilómetros de Minot. Las instalaciones incluyen áreas de descanso y se ubican encima del centro de control subterráneo, donde se encuentran las llaves que deben ser giradas para lanzar los misiles balísticos. Las autoridades dijeron que los tres oficiales estaban a puerta cerrada y tenían con ellos componentes del código viejo, los cuales son dispositivos secretos que le permiten a la tripulación comunicarse con los misiles. Los códigos de lanzamiento forman parte del componente. "Esperaban regresar a la base y se quedaron dormidos", dijo Ford. La investigación concluyó que los códigos se mantuvieron seguros en sus contenedores, que incluyen candados de combinación que sólo pueden ser abiertos por el equipo. Los contenedores estuvieron en poder del equipo todo el tiempo.

[Mueren 20 miembros de las FARC en bombardeo en suroeste Colombia](#)

BOGOTA (Reuters) - Veinte rebeldes de la mayor guerrilla de Colombia murieron en un bombardeo de la Fuerza Aérea en una zona del suroeste del país, lo que implicó el desmantelamiento de un campamento donde se daba instrucción a miembros de las FARC, informó el miércoles el Gobierno. El bombardeo se

produjo el pasado domingo, dijo una fuente de la Fuerza Aérea, y es el más numeroso en víctimas entre las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) desde el lanzado sobre Ecuador el pasado 1 de marzo, en el que murió el número dos de esa organización alias Raúl Reyes. El ataque fue lanzado en una región montañosa del municipio de Corinto, unos 300 kilómetros al suroeste de Bogotá, en el departamento del Cauca. "El operativo permitió dar de baja a 20 miembros de las FARC, capturar a una mujer que hacía parte del grupo e incautar armamento, munición y material de intendencia," precisó un comunicado de prensa de la Presidencia. El domingo, durante la instalación del segundo periodo de sesiones del Congreso, el presidente Alvaro Uribe reiteró el llamado a las FARC para que se desmovilicen y entren en un proceso de paz "definitivo," para el cual manifestó tener toda la voluntad. El ataque "representa un contundente golpe contra la estructura terrorista del Comando Conjunto de Occidente de las FARC, dedicada a cometer actividades delincuenciales y al cultivo y comercialización de marihuana en la zona," agregó el comunicado. La acción de la Fuerza Aérea también se produjo algo más de dos semanas después de que en un operativo del Ejército fueron liberados 15 secuestrados en poder de las FARC, entre ellos la ex candidata a la presidencia Ingrid Betancourt y tres contratistas estadounidenses.

Murió la tripulación de B-52 caído en el Pacífico

Los seis tripulantes del bombardero B-52 que se estrelló el lunes en el Pacífico cerca de la isla de Guam murieron, informó el miércoles la fuerza aérea estadounidense. La amplia operación de rescate iniciada tras el percance está ahora destinada a la recuperación de los cadáveres. La fuerza aérea, sin mencionar detalles, dijo en un comunicado que fueron encontrados dos cuerpos y que especialistas forenses tratan de identificarlos. "Perder a la tripulación de este bombardero ha sido una tragedia sentida por todos aquí y en la fuerza aérea", dijo el general de brigada Doug Owens, comandante aéreo en Guam. Los seis tripulantes fueron identificados como el mayor Christopher M. Cooper, de 33 años; el mayor Brent D. Williams (de 37), el capitán Michael K. Dodson (31), el primer teniente Joshua D. Shepherd (26), el primer teniente Robert D. Gerren (32) y el coronel George Martin.

Los tripulantes estaban asignados a la Base Barksdale de la fuerza aérea en Luisiana, en cuyo capitolio las banderas fueron colocadas a media asta en señal de duelo. Habían sido enviados a Guam con el Escuadrón Expedicionario de Bombarderos como parte de la presencia continua de bombarderos estadounidenses en el Pacífico. El B-52 había despegado de la base Barksdale y se estrelló a unos 50 kilómetros (30 millas) al noroeste de la bahía de Apra cuando se dirigía a la base Andersen en Guam para participar en un desfile por el Día de la Liberación, que celebra la llegada del ejército estadounidense a Guam para expulsar a las fuerzas japonesas. Guam es un territorio estadounidense ubicado 5.950 kilómetros (3.700 millas) al suroeste de Hawai. En febrero, un B-2 se estrelló en la base Andersen poco después de despegar. Los dos pilotos lograron salvarse. El Pentágono estima que la pérdida de un avión de este tipo asciende a 1.400 millones de dólares.

Cinco personas mueren en nuevo accidente aéreo en Bolivia

LA PAZ (Reuters) - Cinco personas murieron el viernes en Bolivia luego de que una aeronave Cessna unimotor se estrellara cerca del aeropuerto en la oriental ciudad de Trinidad, en el cuarto accidente aéreo registrado en ocho días en el país andino.

Según informaron medios locales, fue la fuerte corriente de viento lo que provocó el accidente en el amazónico departamento de Beni, causando la muerte del consejero de la prefectura local, Gustavo Velasco, su esposa, otras dos personas y un niño no identificado.

Los cuerpos quedaron calcinados y luego fueron recuperados por efectivos de la División de Homicidios de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC). "Una Comisión de nuestra regional de Dirección de Aeronáutica Civil está investigando para averiguar las causas del accidente. El accidente sucedió a 300 metros de la pista a poco después de despegar," informó el canal privado ATB. En los últimos ocho días, murieron 11 personas en Bolivia a causa de accidentes aéreos, según los registros de los medios locales.

El accidente de mayor repercusión fue el domingo en la región de Colomi, en el departamento de Cochabamba, cuando un helicóptero venezolano Superpuma, que acostumbraba usar el Presidente de la República Evo Morales para sus constantes viajes, se estrelló dejando el saldo de cuatro oficiales venezolanos y un mayor de la aviación boliviana fallecidos.

Cuarta aeronave que cae en una semana en Trinidad dejando cinco muertos

Trinidad, 25 de julio de 2008.- Una avioneta Cesna 1299 que iba de Trinidad hacia la localidad de Santa Ana se siniestró dejando cinco personas fallecidas, lo que significa el cuarto accidente aéreo en una semana en cielos bolivianos. La nave en la que viajaba el consejero departamental Gustavo Velazco, se estrelló a 300 metros de partir del aeropuerto trinitario. Este es el cuarto accidente que sucede en una semana, el pasado viernes en Cobija una avioneta de la FAB se estrelló cuando llegaba de la ciudad de Riberalta dejando el lamentable saldo de una persona fallecida. Sólo dos días después en la región de Colomi en Cochabamba, el domingo por la tarde un helicóptero venezolano Superpuma se estrelló dejando el saldo fatal de cuatro oficiales venezolanos y un mayor de la aviación boliviano fallecidos instantáneamente, el avión que debía llegar hasta Cobija, explotó debido a que transportaba combustible. Luego hace un par de días, el miércoles 23 de julio un avión del TAM que cubría la ruta entre Guayaramerín y Trinidad, tuvo que aterrizar de manera forzosa. El accidente con suerte, se produjo cerca a 300 kilómetros de su partida, cerca a la Estancia Nueva Esperanza. De los 32 pasajeros y 5 tripulantes sólo una mujer de edad resulto levemente herida

Meteorología, Astronáutica, Astronomía y OVNI

Misteriosa explosión en Siberia trae de cabeza a expertos un siglo después

MOSCU.- ¿Fue un meteorito gigante? ¿Una descarga tremenda de relámpagos? ¿O quizá el impacto de un OVNI de talla similar a la de Tokio? La respuesta a la descomunal explosión que estremeció Siberia hace justamente un siglo desafía a las mentes inquietas de varios científicos.

El "Acontecimiento Tunguska", como es conocido uno de los mayores misterios del siglo XX, la destrucción súbita de 80 millones de árboles siberianos por una deflagración centenares de veces más potente que la bomba atómica de Hiroshima, reunió esta semana en Moscú a un grupo de científicos rusos empeñados en hallar una explicación. Todos ellos se desmarcan de la teoría más extendida, que no probada, de que fue un meteorito o un cometa el que causó semejante devastación en una superficie de 2.000 km², iluminando la noche hasta el cielo de Londres. "Los hechos aunados durante cien años desaprueban esta hipótesis. Cuanto antes lo entendamos, mejor", señaló el físico Boris Rodionov, suscitando los aplausos entusiasmados de unos 30 colegas participantes en la conferencia moscovita. Este grupo de científicos disidentes de la principal tesis, muchos de los cuales han visitado y escudriñado el lugar, situado a unos 4.000 km al este de Moscú, argumentan la ausencia de fragmentos de meteorito y del cráter que habría causado su impacto. Una conferencia consagrada al "Acontecimiento Tunguska" estuvo a punto el año pasado de acabar violentamente entre defensores de esta teoría y los "alternativos", declaró el científico Andrei Oljovatov. "La tesis del meteorito es la principal. Nosotros somos como los familiares pobres", ilustró. Este año, los "alternativos" organizaron un encuentro por separado en un museo de la pintoresca calle Old Arbat de Moscú, donde esbozaron sus teorías para un fenómeno que aseguran que los físicos ordinarios no pueden explicar. Rodionov defendió que la explosión estuvo causada muy probablemente por el físico estadounidense Nikola Tesla (1856-1943), detonando un volcán subterráneo en Siberia a través de cargas eléctricas en el aire, provocadas desde su laboratorio a las afueras de Nueva York. Otras hipótesis abordadas en la conferencia apuntaron desde a un potentísimo relámpago a una confluencia de los campos energéticos yin y yang del universo. Esta última fue defendida por Vladimir Mijailov, un científico clarividente, que se apoyó en una serie de dibujos multicolores. "Mi teoría lo explica todo. Sólo necesitaba un lugar para expresarlo", dijo. Esta semana marca la culminación de una serie de eventos dedicados al fenómeno, incluido una conferencia en la localidad de Vanavara, cercana al epicentro de la explosión y al río Tunguska. Los investigadores reunidos en Moscú subrayaron que la teoría del meteorito es la más popular únicamente porque los científicos que se ocupan de este tipo de fenómenos reciben más dinero. "Todo está ligado al dinero. Están atrayendo la atención sobre el peligro de los meteoritos y utilizan el ejemplo de Tunguska" porque esta amenaza "preocupa a la gente", dijo Sergei Sujonos, autor de varios libros de física. "No hay respuestas a nuestras preguntas. No se puede explicar con la física tradicional. Siempre están saliendo nuevas teorías, hay un centenar de ellas. Nadie sabe la verdad. Tenemos que ser pacientes", reflexionó.

DOCE OVNI AVISTADOS EN INGLATERRA

LONDRES, 30 (ANSA)- Doce objetos voladores no identificados (OVNI) fueron avistados en el sur de Inglaterra el fin de semana, según varios testimonios conocidos hoy. La observación se realizó en la zona de Basingstoke, en Hampshire, y se suma a una serie de hechos semejantes registrados en los últimos tiempos en Gran Bretaña. Los testigos sostuvieron haber visto una "flota" hacia las 22.40 locales del sábado y agregaron que los objetos luminosos cambiaron de formación varias veces antes de desaparecer. "Nunca había visto nada semejante, fue desconcertante", dijo David Osborne, de 47 años, un astrónomo aficionado que logró filmar los objetos. "Eran unos 12 de color naranja y forma esférica y cambiaron de formación por una media hora. No eran lo suficientemente rápidos como para ser satélites y permanecían quietos, suspendidos, sin que los afectara el viento", dijo. A esto se suman los cerca de cien OVNI avistados en los últimos tiempos entre Gales y el canal de Bristol. Por otra parte, diez días atrás, policías británicos que viajaban en helicóptero persiguieron a un objeto volador no identificado que se aproximó a su aeronave. Los policías iniciaron una persecución, pero debieron desistir por la diferencia de velocidad y porque se quedaron sin combustible.

Computación.

Un falso Homero Simpson que ataca nuestro PC

Por Redacción VSAntivirus

Hace unos años, los fanáticos de la serie animada Los Simpson, añadieron a su lista de contactos de AOL Instant Messenger (AIM) una dirección creada por los productores de la serie, después de enterarse que el escritor y productor de la misma estaba respondiendo los mensajes usando la voz de Homero. Desde entonces, este contacto (Chunkylover53@aol.com), ha estado inactivo, al menos hasta hace unos días, cuando un nuevo mensaje apareció incitando a los curiosos a hacer clic en un enlace que lanza un ejecutable, con la promesa de ver un capítulo de Los Simpson, "exclusivo para Internet". Por supuesto, el archivo (llamado kimya.exe), no muestra un video de Homero y su familia, sino que infecta los equipos de aquellos curiosos que aceptan la descarga y ejecución del mismo. El troyano, detectado por ESET con el nombre de Win32/Turkojan, lanza mensajes de error, la computadora se bloquea al intentar abrir el Explorador de Windows, y libera e instala otros malwares en el equipo, los que intentan convertir a la máquina de la víctima en parte de una botnet (red de máquinas zombis), de origen Turco. Cómo siempre, no hacer clic en enlaces de mensajes no solicitados, suele ser lo más saludable para nuestra salud mental, y la de nuestro equipo, aunque todavía muchos no quieren aprender esta básica lección de supervivencia en la Internet nuestra de cada día.

*El Origen de las Cosas.

Parker

George Parker, joven profesor de telegrafía de Wisconsin, creó un nuevo modelo de lapicera en 1888. La revolucionaria Parker 51, con la pluma embutida, que hacía que la tinta se secase al instante. Durante 1940, Parker americana decidió probarla en el mercado brasilero antes de lanzarla al resto del mundo. Cinco años después, sería con una de ellas que el general Eisenhower firmaría la rendición alemana de la Segunda Guerra Mundial.

Curiosidades.

El nombre Yucatán viene desde la época de la conquista, cuando un español le preguntó a un indígena como ellos llamaban al lugar, el indio respondió "Yucatán". Pero el español no sabía que solo le estaba informando que "No soy de aquí".

*Chistes y otras yerbas.

Cristóbal Colón pudo descubrir América sólo porque.... ¡¡ERA SOLTERO!!

Si Cristóbal Colón, hubiese tenido una esposa, mirá todos los cuestionamientos que le hubiera hecho:

-¿Y por qué tenés que ir vos?

-¡Nunca vas a ver a tu mamá y vas a ir a ver a las Indias!

- ¿Y por qué no mandan a otro?

- ¡Todo lo ves redondo! ¿Estás loco o sos idiota?

- ¡No conocés ni a mi familia y vas a descubrir el nuevo mundo!

- ¿Qué escondés? ¡Ni siquiera sabés adónde vas!

- ¿Y sólo van a viajar hombres? ¿Quién te lo va a creer?

- ¿Y por qué no puedo ir yo si vos sos el jefe?

- ¡Desgraciado, ya no sabés qué inventar para estar fuera de casa?
- ¡Si cruzás esa puerta yo me voy con mi mamá! ¡Sinvergüenza!
- ¿Y quién es esa tal María? ¿Qué Pinta? ¡Y la muy hija de puta se hace la Santa!
- ¿Y decís que es una Niña?... ¡Andá a la mierda....!
- ¡Tenías todo planeado, guacho! Seguro que vas a encontrarte con unas indias putas. ¿A mí me vas engañar?
- ¿Qué la Reina va a vender sus joyas para que viajes?
- ¿Me tomás por boluda?
- ¿Qué tenés con esa vieja? ¡Vos no vas a ir a ningún lado!
- No va a pasar nada si el mundo sigue plano. Así que no te vistas que ino vas! Me escuchaste.....!!!!!!!!!!!!

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

Video de paracaidismo con el CX-ASZ

<http://www.youtube.com/watch?v=YbG4bmppG5g>

Potez 25 Aeronáutica Militar Uruguay.

<http://www.youtube.com/watch?v=t7pIO1DXInU>

***Direcciones interesantes de la Web.**

<http://analesdeturquia.blogspot.com/2006/11/el-turco-por-francisco-veiga.html> Historia de Turquía

<http://www.tecnoaereo.com/en-la-cabina-del-concorde> Decolaje dentro de la cabina del Concorde

<http://www.palalista.com/ficha-video/a-...uper-lenta> imágenes muy lentas

*** 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"**