



## **DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346**

**Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346**

**Nº 96 CORRESPONDIENTE AL 1º de OCTUBRE 2008**

**Publicación Quincenal.**

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. [Grp346@adinet.com.uy](mailto:Grp346@adinet.com.uy)

Edición de 242 Ejemplares

### **FECHAS DE LAS REUNIONES DE CAMARADERÍA DEL AÑO.**

#### **AGENDELAS!!!!**

**TERCERA REUNION DE CAMARADERÍA, 28 DE NOVIEMBRE HORA 1200. ESTA VIENE CON ELECCIONES ANTES DEL ALMUERZO.**

### **ACTUALIDAD**

#### **Continuamos con la saga humorística sobre nosotros....**

##### **PORQUE NO SON EFECTIVAS LAS ÓRDENES VERBALES.**

**EL TENIENTE AL SARGENTO:** Por orden del Capitán, la tropa asistirá mañana al campo de ejercicios en uniforme de campaña, a fin de presenciar el eclipse de sol que, según los periódicos, tendrá lugar a las 11 en punto. Más tarde, y en el propio campo, un especialista en astronomía explicará a los soldados la causa del raro fenómeno, pero, si llegara a llover, las explicaciones tendrán lugar en el comedor del cuartel.

**EL SARGENTO A LOS CABOS:** Por orden del Capitán, mañana a las 11 habrá un eclipse de sol en el campo de ejercicios. Seguidamente, empezará a llover, por lo que las tropas pasarán al comedor del cuartel, en donde un astrónomo, en uniforme de campaña, le dirá a los soldados lo que los periódicos dicen acerca del fenómeno.

**EL CABO A LOS SOLDADOS:** Mañana, a las 11 el Capitán eclipsará al sol con unos periódicos en el campo de ejercicios. Más tarde, un especialista hará llover en el comedor, pero, para que el raro fenómeno se produzca, la tropa deberá vestirse con uniforme de campaña.

**LOS SOLDADOS ENTRE LAS FILAS:** Mañana a las 11, el sol eclipsará al Capitán, quien por la tarde volverá a aparecer en el comedor del cuartel en uniforme de campaña. Los astrónomos tratarán de explicarle las causas del fenómeno, pero si no lo entiende, irá a ver a un especialista. Los soldados llevarán periódicos para taparse por si acaso llueve.

### **INFORMACION DE INTERES.**

#### **\*Del Club Fuerza Aérea.**

**ESTIMADO CONSOCIO:** Informamos a usted que nuestro Socio Cap.(Av.) Andres Jaime ofrece los servicios de la CIA SANCOR SEGUROS en un esfuerzo por conseguir nuevos clientes : Otorgamiento del 60% de bonificación por adelantado. Descuento especial del 15% adicional Tarifas muy competitivas sensiblemente mas baratas que las del resto del mercado Servicio de auxilio sin limites de auxilios en todas las tarifas ofrecido por CAR-UP. Entrada en vigencia a todos aquellos vehículos que estén asegurados en otras compañías sin inspección, siempre que tengan el mismo vigente presentando la documentación correspondiente. Todos aquellos que deseen cotizar sus vehículos para corroborar pueden comunicarse con el Asesor Corredor Andrés Jaime Vigny, Nº622, por intermedio del teléfono 6231646 , el celular 099-689359 o el mail [ajaume@adinet.com.uy](mailto:ajaume@adinet.com.uy)  
Saluda atentamente COMISION DIRECTIVA

## "FESTEJAMOS LA PRIMAVERA"

HOSTERIA PLAYA HERMOSA Club Fuerza Aérea

### PROMO PRIMAVERA 2008

Los invitamos a festejar la llegada de una nueva primavera en HOSTERIA PLAYA HERMOSA. El 10, 11 y 12 de octubre disfrute de un fin de semana familiar, con Cena Show el sábado 11. Al llegar a sede balnearia, consulte itinerarios y costos de paseos guiados para niños y adultos.

Opciones: Fin de semana con Cena Show (sábado 11 de octubre)

Para socios alojados: un costo adicional por persona de \$U 70 (adultos)

(menores de 7 años) sin cargo extra

Para socios no alojados: costo de la cena \$U 170 (adultos) (menores de 7 años) \$U 120

Para no socios: costo de la cena \$U 250 (adultos) (menores de 7 años) \$U 145

Se ofrecerá una copa de bienvenida con bocaditos, entrada, plato principal y mesa de postres. Ticket de la Cena Show para socios no alojados.

### TARIFAS PROMOCION PRIMAVERA 2008

TEMPORADA BAJA: 24/3 - 15/12

1) PENSION COMPLETA

#### SOCIOS Y FAMILIARES

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 380

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 235

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento

#### NO SOCIOS

MAYORES \_\_\_\_\_ \$ 700

MENORES DE 7 AÑOS \_\_\_\_\_ \$ 460

MENORES DE 3 AÑOS \_\_\_\_\_ Sin costo de alojamiento

Consulte por plan pagos hasta en 12 cuotas con OCA CARD, VISA o MASTERCARD

CUPOS LIMITADOS. NO QUEDE AFUERA!

Consultas y reservas:

Club Fuerza Aérea - Secretaría de Playa Hermosa. Lido 1800, TEL. 601 6291 / 601 - 6289

E-mail: [cfaplayahermosa@adinet.com.uy](mailto:cfaplayahermosa@adinet.com.uy)

### \*Cartas de los Lectores.

\*\*Fecha: 12/08/86 Aviocar - C-212 - FAU 533

Hora del accidente: 16.50 local

Lugar del accidente: Pista de Emergencia, Ruta 9, Parque Nacional de Santa Teresa.

Plan de Vuelo: Misión de traslado del Sr. Vice Presidente en ejercicio de la Presidencia de la República Dr. Enrique Tarigo y comitiva, efectos sobrevuelo zona de inundaciones en Cuenca Laguna Merim, zona de Lascano y Cebollatí, dispuesta por el Comando General de la Fuerza Aérea.

Maniobras previas realizadas hasta el accidente : Decolaje de SUMU 13.58 local, aterrizaje normal en Ruta 9 a las 15.02 local (sin apagado de motores a efecto de subir pasajeros), decolaje de R 9 a las 15.14 L, sobrevuelo de zona de inundaciones, regreso a pista R 9 con circulación previa e incorporación a circuito de tránsito.

Aterrizaje a las 16.50 L, desplazado de cabecera aproximadamente unos 200 metros por presencia de vehículos y personal, carrera de aterrizaje con fuertes vibraciones de rueda de nariz y desviación de aproximadamente de 30 grados a la izquierda en la parte final de la carrera, saliendo de la ruta hacia la banquina, en zona blanda y encharcada.

Estado del material: En Inspección visual primaria, se constata: Abolladura en ala izquierda en parte inferior próximo a punta de ala por impacto con el suelo blando del terreno de la banquina.

Probable falla de acumulación de presión del comando de rueda de nariz.

Probables daños en parte inferior del fuselaje por desplazamiento sobre el terreno blando.

Posibilidades de evacuación y/o recuperación del material en el lugar del accidente: Es factible la evacuación y recuperación del material con medios de la BA I, con apoyo de la BMyA, SASFA y medios locales.

Emilio - Pando - CX4DD

-----Mensaje original-----

Asunto: ÉXITO telefónico.-

Amigos: QUE BUENAZOiii.-He tenido éxito.-Luego de superar ampliamente el centenar de llamadas, horas discando el teléfono como un nabo al 4804444,incluso haciendo tandas de 30 segundos con el "redial",desde las siete en punto de la mañana del vienes 12 de setiembre, hoy, a la hora 14 y 44,una contestadora me responde:"Este es sistema de anotaciones del hospital militar, aguarde en línea que será atendido por el primer operador disponible".iiiBravo, lo logré!!!;---varios minutos después de estar con el teléfono muerto, una dama dice:"Anotaciones"...Rápidamente le contesto:"Quiero anotarme para el cardiólogo, Dr. "....."Lo siento Sr. no quedan números para ese médico, tiene que llamar el mes que viene, el 10o.día hábil de octubre...".-Inmutable yo continúo:..Bueno, anóteme para hacerme una ecografía de cuello, que tengo orden médica..."No anotamos para eso, Sr.,tiene que venir personalmente"....-En ese punto, reconozco que ligeramente afligido, corté sin despedirme, fui descortés.-Me quedé pensando luego, que pude haberles enviado mis cariñosos saludos desde el director del hospital hasta el inventor de esta novel forma de anotarse, sin medios técnicos y/o personal para atender la demanda masiva que siempre ha habido, y sin pensar en los males que habrán ocasionado a personal subalterno y familiares, muchos de los cuales no tienen teléfono ni tan solo en el barrio que viven, pero no lo hice...Afortunadamente, nuestro gobierno marxista inventó el FONASA, lo que hace casi inviable borrarse y anotarse en otra mutualista, por lo que habrá que buscar otra solución.  
-Saludos.-

----- Original Message -----

Sent: Monday, September 29, 2008 11:49 AM

Subject: : SE RETRANSMITE IMPORTANTE para la seguridad  
NO MAS ASALTOS, RAPIÑAS, HOMICIDIOS, COPAMIENTOS, ROBOS, AGRESIONES, ETC.  
QUEREMOS SEGURIDAD CON MEDIDAS EFECTIVAS.  
NO MAS DEMAGOGIA POLÍTICA PARTIDARIA  
EL JUEVES 02 DE OCTUBRE A LAS 19.00 HORAS MANIFIESTE DONDE SE ENCUENTRE  
TOQUE BOCINA... HAGA RUIDO POR UN MINUTO..... APAGUE LAS LUCES DE SU CASA.....  
DIFUNDA EL MENSAJE A 10 CONOCIDOS Y TENDREMOS EXITO !

----- Original Message -----

**Sent:** Sunday, September 28, 2008 8:05 PM

**Subject:** Invitación/difusión

Recital de Organo en el Día del Patrimonio 2008 Sábado 4 de octubre, 17.00 hs.

Iglesia Metodista Central - Constituyente 1454 esq. Barrios Amorin.

Programa dedicado a Johann Sebastian Bacch (1685 - 1750)

1. Toccata y fuga en re menor, BWV 565 (DW)
2. Preludio coral "Num komm´ der Heiden Heiland", BWV 659 (LR)
3. Preludio coral " Gelobet seist du, Jesu Christ", BWV 604 (DW)
4. Preludio coral "O Lamm Gottes unschuldig", BWV 656 (DW)
5. Sinfonía de la Cantata "Wir danken dir, Gott", BWV 29 (DW)
6. Preludio coral "O Mensch, bewein´ dein´ Sünde gross", BWEV 622 (LR)
7. Passacaglia y tema fugado en do menor, BWV 582 (LR)

Organistas : Lourdes Repetto (LR) Damian Weisz (DW)

**\*Internados en el HMC.**

09/07/08 May. Juan Buzó

03/08/08 Cap. Jaime Cazarré  
 11/08/08 Cnel .Ernesto Fernandez  
 27/08/08 May. Wilson Feijó  
 23/08/08 Sdo 1ª Rocempach, Calixto ALTA  
 28/08/08 Sdo 1ª Fagundez Gaudencio ALTA  
 08/09/08 Sgto. José María Varela Alta  
 08/09/08 Sgto. Ariel Guillama ALTA  
 08/09/08 Cbo 1ª Derly Meneses ALTA  
 15/09/08 Alf. Justo Barceló ALTA  
 15/09/08 Sdo Rodrigo Pariz ALTA  
 16/09/08 Cbo 2ª Zulema Pereira, ALTA  
 16/09/08 SOM Atalides Moreira ALTA  
 17/09/08 Cnel.Juan Atilio Rodríguez  
 17/09/08 Sdo .1º Marcelo Tejera  
 17/09/08 Sgto. Leonel Suárez  
 19/09/08 Brig.Gral. Julio César Loureiro ALTA  
 17/09/08 Sgto. Leonel Suárez ALTA  
 22/09/08 Sdo 1ª Helen Delgado ALTA  
 23/09/08 Sdo 1ª Luís Rodríguez Costa ALTA  
 23/09/08 Sgto1ª Enrique Laclan  
 23/09/08 Sgto. 1ª José Alamo  
 24/09/08 Cbo 2ª Jorge Martinez  
 23/09/08 Cbo 1ª Heber Mesa Alta  
 25/09/08 Sdo 1º Andrea Saavedra ALTA  
 24/09/08 Cbo 1º Daniel Quintero  
 25/09/08 Sdo 1ºLuis Rodríguez  
 25/09/08 Cnel Julio Uria  
 27/09/08 Cnel. Carlos Murguia  
 28/09/08 Tte. Cnel José Martí

### **FECHAS PARA RECORDAR.**

#### Octubre.

4/1970. Arriba un nuevo C-47 recibió la matricula 508 (fue el 2º con este número) C-47A-90- DL N/S 43-16075 N/C 20541, posteriormente se le convierte en la BMA en AC-47 con 3 ametralladoras .50 laterales, apuntadas y disparadas por el piloto.  
 7/47 Comienza a instalarse en la Base 1 en Carrasco el Grupo 3 y finaliza la operación el 17.  
 9/1963. Se inauguran los vuelos TAMU a Santiago de Chile.  
 10/1961. Se realiza el 1er vuelo TAMU a Asunción y Santa Cruz.  
 10/1946 Creación de la Escuela Técnica de Aeronáutica  
 11/1960 Creación de los Comandos Aéreos, Aerotáctico, de Entrenamiento y de Material, actualmente se denominan de Operaciones, de Personal y de los Servicios.  
 13/1972 Accidente fatal en Cordillera de los Andes del FH 227 FAU 571  
 16/1917 Creación del Servicio de Sanidad de la FAU.  
 17/1957 Creación de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo  
 18/1950 Decola de EE.UU. el C-47 510 acompañando Grupo Azul de F-51.  
 20/1992 Decola el C-130 FAU 591 a Camboya. Ruta: Carrasco-Recife-Sal-Málaga-Atenas-Riad-Bombay-Phnom Penh. Regresan el 29; con las mismas escalas en 90 horas de vuelo totales; a Carrasco arribando el día 4 de noviembre. Tripulación: Tte. Cnel D. Olmedo de PP, May A. Gestido, May M Dobrich y Cap C. Escayola como P; Caps A Franco y R Gómez de Nav; Sgts 1º F. Capurro y A. Ferrari como IV y SOM J. Cuña de MC.  
 20/50 Decola de EE.UU. el C-47 509 acompañando al Grupo Rojo de F-51  
 22/1961. Se cumple el primer vuelo TAMU a P. Alegre y Río con el C-47 FAU 514 Ruta: MU-PA-RJ.

Tripulación: PI Cap V Vega, P. Tte. Cnel R Bendahan y May J Loureiro, R. Cbo R Sánchez, CE Cbo J Álamo. Tiempo de vuelo 7.1 hrs. y regresó el día 25, RJ-PA-MU en 8.1 hrs.  
23/. Fuerza Aerea Brasileira. Dia del aviador y 1er vuelo de Santos Dumont  
26/57. La Cámara de Senadores felicita al Piloto del FAU 511, Tte. Cnel Lamela, al haber realizado con éxito un aterrizaje forzoso en Arapey con una delegación de Senadores a bordo.  
27/50 Se accidenta el FAU 508 al aterrizar en Salto  
29/69 Fundación de la Base Argentina Marambio en la Antártida  
30/64. Una comisión de la FAU estudia la posibilidad de un proyecto de vuelo a la Antártida.  
31/50 Decola de EEUU el C-47 511 acompañando al Grupo Blanco de F-51

### \*LA FOTO



22 OCTUBRE 1961. Se cumple el primer vuelo TAMU a Porto Alegre y Río de Janeiro .con el C-47 FAU 514. Ruta: MU-PA-RJ. Tripulación: PI Cap. V Vega, P. Tte. Cnel R Bendahan y May J Loureiro, R. Cbo R Sánchez, CE Cbo J Álamo. Tiempo de vuelo 7.1 hrs. y regresó el día 25, RJ-PA-MU en 8.1 hrs.

### NOTICIAS.

#### Noticias Nacionales.

#### Vázquez y generales en una cena light. Jefes militares no hicieron planteos al gobierno del FA. EL PAÍS

Fue, según los participantes, solamente una reunión de camaradería. El presidente Tabaré Vázquez convocó a la cúpula militar a un encuentro en el Parador Tajés, en el departamento de Canelones, para "confraternizar", según las versiones recogidas por El País.

El ministro de Defensa, José Bayardi, dijo que la reunión fue reservada para evitar especulaciones. Entre la hora 19.30 y las 21 del jueves 18, Vázquez y Bayardi alternaron con los jefes de las Fuerzas Armadas y los oficiales generales. Según participantes, la reunión fue "inocua", sin "contenido". Otras fuentes consultadas declararon que la velada fue "light". Lo que quedó claro fue que del lado militar no hubo planteos. En términos de protocolo, cuando es el presidente quien invita a una reunión, los militares se limitan a escuchar. Por distintos motivos, el presidente había postergado en varias ocasiones este encuentro, finalmente concretado el jueves. A la reunión concurren el titular del Ejército, general Jorge Rosales; su par de la Armada, almirante Juan Fernández Maggio, y el comandante de la Fuerza Aérea, general del aire Enrique Bonelli. También asistieron al encuentro los generales del Ejército, los contralmirantes de la Armada y los brigadieres generales de la Fuerza Aérea. Según la invitación que se cursó a las distintas unidades militares con motivo de la reunión, se dispuso que la guardia perimetral del Parador Tajés fuera realizada por efectivos del Regimiento de Caballería Nº 1, "Blandengues de Artigas", que tiene a su cargo las actividades ceremoniales y protocolares en las que participa el presidente de la República. Cabe recordar que el año pasado, el jefe

de Estado mantuvo un encuentro similar con la oficialidad de las Fuerzas Armadas. Habitualmente, el presidente convoca a los jefes de las Fuerzas Armadas con algún motivo especial, a reuniones que se realizan en la residencia oficial del Prado. Este tipo de encuentros de camaradería, en cambio, suelen darse en un contexto más distendido por lo cual no es esperable que se le planteen situaciones problemática o algún tipo de reclamos. Fuentes militares adelantaron a El País que los jefes castrenses tienen inquietudes concretas que piensan poner en conocimiento del jefe de Estado cuando se presente la ocasión.

### Penuria económica causa más bajas que la guerra. FF.AA. Tras mejores salarios, se van soldados y oficiales. EL PAÍS

El jueves 18, el presidente Tabaré Vázquez se reunió con los jefes militares. Fue algo protocolar y no dio pie a reclamo alguno. Pero en las primeras de cambio, los comandantes le harán saber al mandatario las penurias de las Fuerzas Armadas.

Las situaciones más críticas las están pasando el Ejército y la Fuerza Aérea. Recorte de combustible, bajas masivas, escaso interés por ingresar a las escuelas de formación de oficiales y la mayoría del personal viviendo en asentamientos, delinean un panorama desolador que tiene un común denominador: el dinero. Desde que asumió este gobierno, las Fuerzas Armadas no han figurado entre las prioridades en materia de recursos. Ahora, a partir de enero se le aumentará \$ 800 al personal subalterno, pero, según los cálculos que se hacen, los oficiales no tendrán aumento hasta 2011. Frente a ese panorama, el jefe del Ejército, Jorge Rosales, tiene pensado hacer un planteo al presidente, confiaron a El País fuentes de la fuerza. Uno de los principales problemas es la ida de la mano de obra especializada. En estos días, solo de una unidad militar solicitaron la baja 44 soldados. Choferes, albañiles, electricistas y herreros son los que más emigran, es decir, la mano de obra especializada que el Ejército invierte a un elevado costo en dinero y tiempo. Según las fuentes, en el Ejército se manejan estadísticas que señalan que el 74% del personal vive en asentamientos irregulares. Formar un cabo requiere de unos meses de entrenamiento, pero para un oficial se necesitan al menos cuatro años y varios miles de dólares.

En la Fuerza Aérea los problemas no son menores. Debe manejarse con US\$ 4 millones por año en vez de los US\$ 15 millones que necesitaría para atender su funcionamiento, flota incluida. La fuerza asiste a una especie de vaciamiento de personal por el menguado presupuesto. La fuga más preocupante para los jefes de la aviación se da entre los pilotos, a quien la formación básica demanda US\$ 250.000. El sueldo que percibe un capitán piloto ronda los \$ 20.000. Las compañías comerciales ofrecen US\$ 3.000 por mes y el doble al poco tiempo. La oferta civil es cada vez más difícil de resistir para los integrantes de la FAU: este año pidieron la baja 38 pilotos, todos los que se incorporaron a compañías comerciales. La baja masiva también se manifiesta en los aerotécnicos, el personal capacitado para el funcionamiento y mantenimiento de las aeronaves. Para ellos el campo es aún más amplio porque no sólo tienen la posibilidad de encontrar trabajo en el extranjero, sino dentro del país. La industria automotriz, por ejemplo, es una gran captadora de aerotécnicos militares. El año pasado se fueron 63 de la Fuerza Aérea y en 2008 ya van 39 que piden la baja.

### Homenaje. Medalla al mérito a Bonelli. EL PAÍS

Este mediodía condecoran al jefe de la Fuerza Área, general del aire Enrique Bonelli. El jefe militar será distinguido con la medalla al mérito aeronáutica de la República Federativa del Brasil. La ceremonia se llevará a cabo este mediodía en la Base Aérea de Boisso Lanza. Al acto asistirán autoridades nacionales y diplomáticas de ambas naciones.

### Desde Durazno lanzan globo para experimento

En la madrugada de ayer, científicos latinoamericanos y europeos lanzaron desde el departamento de Durazno un globo estratosférico cuyo objetivo es medir el efecto de las radiaciones naturales en memorias electrónicas, como es el caso de los dispositivos USB. El aparato alcanzó una altura de 30.000 metros, donde explotó por expansión y cayó protegido por un paracaídas recabando información precisa sobre los niveles de la radiación en altura. El experimento, cuyo resultado fue muy positivo, se efectuó con apoyo de la Facultad de Ingeniería de Uruguay y el Instituto Politécnico de Grenoble, en Francia, para constatar y corregir la elaboración de circuitos integrados eléctricos.

DURAZNO | VÍCTOR D. RODRÍGUEZ

El aeropuerto internacional de alternativa de la brigada aérea II de Durazno, fue el lugar elegido por estudiantes avanzados de ingeniería electrónica de la Facultad de Ingeniería para lanzar al espacio (por segunda vez en poco más de un año) un globo aerostático, integrado a un ambicioso proyecto tendiente a que Uruguay pueda llegar a construir en 3 o 4 años su propio satélite dedicado a fines experimentales y educativos.

El grupo de alumnos, apoyado por docentes de la referida cátedra, lanzaron a la estratosfera en la madrugada de ayer un globo inflado con helio, portando instrumental electrónico rastreado desde el suelo por GPS para reunir información que será complementada a los contenidos ya recopilados en la primera etapa del proyecto, que tuvo su comienzo en abril de 2007. En ese momento, desde la misma base militar fue liberado un objeto similar recogido horas después en campos de Treinta y Tres.

El aeropuerto duraznense está en una ubicación geográfica privilegiada para este tipo de experimentos, porque permite una rápida localización del instrumento y no corre peligro de caer fuera de fronteras.

### Noticias Internacionales.

#### Aviación chilena: Más radio de acción para los F-16

Sabido es que la Fuerza Aérea de Chile (FACH) está bien preparada y equipada para cumplir los objetivos generales de la fuerza armada de ese país: seguir usurpando territorio del Perú y Bolivia y, si es posible, robar más tierras. Para cumplir este cometido, la FACH cuenta con 26 cazabombarderos F-16 y 18 F-5E. Estos últimos son algo antiguos —se fabricaron en la década de 1970— pero hace 10 años culminó un proceso de modernización que los convierte en importantes elementos del poder aéreo de Chile. Los F-5E del enemigo tienen moderna electrónica, buenos radares y cohetes aire-aire de última generación. Tanto los F-16 como los F-5E, de fabricación estadounidense, son eficientes para el combate aéreo y el ataque a tierra, en lo cual llevan ventaja a nuestros MiG-29, que son buenos para el combate aéreo (avión contra avión), pero si se desea darles una eficiente capacidad de ataque a blancos en tierra necesitan de una modernización en radares y dispositivos de dirección de tiro (conversión a MiG-29SMT). El radio de acción<sup>1</sup> de los mencionados aviones chilenos está, en cálculo conservador, entre 1500 y 2000 km, que es más que suficiente si consideramos que estando ubicados en el norte de Chile, alcanzarían con mucha facilidad los objetivos de ataque en territorio surperuano. Por esta razón es llamativo que la FACH esté muy afanada en conseguir modernos aviones cisterna para reabastecer en vuelo a sus cazabombarderos F-16 y F-5E. Los jefes de la aviación militar chilena consideran inadecuado (sólo puede abastecer a un tipo de aviones) y obsoleto el avión de reabastecimiento que tienen, un Boeing KC-707. La capacidad de reabastecimiento a ambas clases de avión (F-16 y F-5E) extendería notablemente el radio de acción de dichas aeronaves. La pregunta es "¿para qué?" Se descarta que la isla de Pascua, bajo soberanía chilena y que está a miles de km de la costa de Chile, sea motivo de preocupación y que haya sido el origen de esa ansiedad de dar más alcance a sus aviones. Por allá nadie desea disputar la propiedad de esa isla. Habiendo invertido una gran cantidad de dinero en la compra de modernos tanques Leopard alemanes, lo ocurrido en 2006 durante la Segunda Guerra de Líbano debe haber hecho reflexionar a los jefes militares de Chile, país delincuente. Ocurrió que los antes temibles tanques israelíes, con apoyo aéreo y todo, fueron contenidos y derrotados por la milicia islámica Hizboláh, que para el efecto se valió de armas antitanque portátiles y minas antitanque convenientemente ubicadas. Estas y otras informaciones evaporaron las imaginadas escenas de imparables tanques chilenos recorriendo victoriosos los desiertos, carreteras y ciudades peruanas. Para resistir una guerra de desgaste de blindados, Chile necesitaría 1000 ó 1200 tanques para reponer con rapidez las pérdidas sufridas en combate. En el mundo sólo países que tienen industria militar como Estados Unidos, Rusia o China poseen suficientes vehículos acorazados como para resarcirse de cualquier pérdida. En el más optimista de los panoramas para Chile, si en un ataque al Perú desbarata a nuestra fuerza armada, el resultado sería que los militares peruanos, empezando por las fuerzas especiales, pasarían a combatir en la modalidad de guerrilla, con el apoyo de miles de combatientes civiles, gran parte de ellos licenciados de la fuerza armada, gente con preparación militar. Aquí adquirirían peso dos factores: a) la modalidad flexible de guerra que adoptarían los peruanos; y b) la mayor capacidad peruana de reponer las bajas (tenemos varios millones más de habitantes que Chile, país usurpador de territorios del Perú y Bolivia). En estas condiciones, Chile no tendría un gobierno

peruano dispuesto a tolerar más robos. La guerra irregular de los peruanos llevaría a la inevitable derrota chilena, con todas las consecuencias que ello implica. Cuando en 2001 los EE. UU. y sus aliados europeos de la OTAN atacaron Yugoslavia para contener la represión del presidente Slobodan Milosevich contra la provincia secesionista de Kosovo, eligieron el bombardeo aéreo diario, las 24 horas del día, estrategia que causó grandísimo daño material a los yugoslavos y permitió doblegarlos en 20 días. Los estadounidenses y los europeos lograron el objetivo sin arriesgar la vida de sus soldados, lo cual siempre crea problemas de orden político, puesto que si la población ve que hay muchos militares muertos empieza a protestar y los políticos de oposición tarde o temprano piden el término de la guerra. Mirándose en este espejo de amplia superioridad aérea, los chilenos pueden haber llegado a la conclusión de que al tener más aviones que nosotros podrían ganar la guerra mediante la destrucción que cause su aviación, que contaría con capacidad de reabastecimiento<sup>2</sup> que le permitiría atacar Lima y causar extensa destrucción. Pero aquí nuevamente interviene el factor cuantitativo. A la fecha la aviación militar chilena tiene respecto de la nuestra una superioridad de 3 a 1 aproximadamente<sup>3</sup>; pero para lograr una victoria decisiva, como la de los yanquis en Yugoslavia, necesitaría una superioridad numérica no menor de 15 a 1 o más (tal fue, por decir lo menos, la proporción entre el número de aviones yanquis y de la OTAN frente a la fuerza aérea yugoslava<sup>4</sup>). Pero Chile, por razones económicas, pese al dinero que obtiene del cobre (Codelco), nunca logrará ese desequilibrio a su favor de 15 a 1 o incluso de 10 a 1. Necesitaría ser fabricante de aviones<sup>5</sup> como los F-16 o los MiG-29 para tener una provisión constante de aeronaves que repongan las pérdidas en combate. Por otro lado, cualquier ataque aéreo contra el Perú sería respondido de la manera más conveniente y la reacción peruana sólo se detendría con la expulsión del invasor a la frontera de 1879. Considerando lo señalado en la nota 3, que nos indica que se debe contar a la aviación ecuatoriana prácticamente como parte de la FACH, es necesario que para contrarrestar eso el Perú siempre tenga mayor número de aviones (y de calidad y rendimiento equivalentes) que Chile. Aparte de las medidas que para estos casos toma cualquier país, por ejemplo, radares convenientemente ubicados en nuestro territorio, es necesario tomar en cuenta otras opciones, no excluyentes:

- a) satélite geostacionario propio, que dé una visión adecuada del territorio;
- b) crear una rama naval<sup>6</sup> de la fuerza aérea peruana, de segura lealtad al Perú.

Lo que se plantea en b) debe analizarse comparando costos —en el mediano y largo plazo— con un avión de alerta temprana (AWACS en inglés)<sup>7</sup>. La solución naval requiere mantener en el mar naves de vigilancia radárica y electrónica, que pasen su información directamente al comando de la FAP. Esto porque volar a baja altura sobre el mar peruano sería una de las varias posibilidades de ruta de la aviación enemiga.

1 Radio de acción es la distancia a la que pueden llegar, y regresar. Por ejemplo, si un avión tiene radio de acción de 1000 km, puede cubrir esa distancia, realizar su misión y volver al punto de partida. Ese mismo avión puede volar 2000 km pero no tendría combustible para regresar, necesitaría reabastecerse.

2 Parece que los chilenos tienen sus razones para pensar que en caso de guerra podrán reabastecer a sus aviones con tranquilidad volando sobre el mar peruano.

3 Téngase en cuenta que en caso de conflicto en el sur, una parte de nuestra fuerza armada, incluida la aviación, estaría inmovilizada en el norte, en precaución de que pase algo con Ecuador, aliado histórico de Chile.

4 Ante la superioridad numérica de los agresores, la aviación yugoslava prácticamente no combatió.

5 Chile sí fabrica aviones, armados a partir de componentes extranjeros (empezando del motor). La Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (ENAE) produce y exporta a varios países el Pillán, que es una aeronave de entrenamiento básico con motor de pistón y hélice (por este motivo el Pillán no es jet o avión de retropropulsión).

6 Esto es tan natural como que existen una aviación naval o una aviación de la policía, o una infantería de marina.

7 La FACH tiene una aeronave Boeing 707 destinada a vigilar permanentemente el movimiento de aviones peruanos en el sur del Perú.

[Brasileña TAM será la primera aerolínea en América con telefonía móvil](#)



Sao Paulo, 11 sep (EFECOM).- La aerolínea brasileña TAM anunció hoy que será la primera del continente que tendrá disponible en sus aviones el servicio de telefonía móvil, gracias a un contrato firmado con la empresa de telecomunicaciones OnAir. TAM señaló en un comunicado que el servicio será desarrollado por OnAir, empresa creada por el consorcio europeo Airbus y por Sita, dedicada a suministrar tecnología de punta para la aviación. Los primeros aviones dotados con el servicio serán los modelos Airbus A320 de TAM que vuelan a los países de Suramérica que atiende la compañía brasileña (Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Uruguay y Venezuela). Además de la telefonía móvil, el servicio permitirá el acceso a Internet dentro de las aeronaves. "La expectativa es que el sistema comience a funcionar en el segundo semestre de 2009", explicó TAM en un comunicado. El inicio de las operaciones, sin embargo, depende de la aprobación de dos organismos reguladores brasileños: la Agencia Nacional de Aviación Civil (Anac) y la Agencia Nacional de Telecomunicaciones (Anatel). El acuerdo fue firmado el miércoles en la ciudad estadounidense Long Beach (California), en el marco de la feria WAEA (World Airline Entertainment Association). La empresa brasileña escogió el sistema de OnAir después de analizar por dos años los programas similares que ya operan en vuelos europeos. TAM lidera el mercado brasileño de aviación con una participación del 54,2 por ciento y vuela a 79 destinos internos y 16 internacionales. EFECOM wgm/joc/ao

### 88 personas mueren al estrellarse un avión de Aeroflot en Rusia

MOSCÚ (AFP) — Un avión Boeing-737 de la compañía rusa Aeroflot que viajaba de Moscú a Perm se estrelló este domingo de madrugada cerca de esa ciudad situada en los montes Urales, al oeste del país, por causas aún desconocidas. Murieron los 88 ocupantes del aparato, entre quienes había 21 ciudadanos extranjeros. "El Boeing-737 llevaba a bordo 82 pasajeros, entre ellos siete niños, y seis tripulantes. Todos ellos murieron", dijo Aeroflot en un comunicado, el cual precisó que los extranjeros fallecidos en el vuelo 821 eran de Azerbaiyán (nueve), de Ucrania (cinco) y de Francia, Suiza, Letonia, EEUU, Alemania, Turquía e Italia (uno cada uno). El canal de televisión rusa Vesti-24 mostró imágenes de una gran humareda en una zona boscosa y los servicios de rescate trabajando con linternas en la oscuridad. "Estaba ardiendo cuando todavía se encontraba en el aire y parecía un cometa", dijo un testigo a la televisión. "Cuando el avión se estaba preparando para aterrizar, perdió la comunicación a la altura de 1.100 metros y los controladores aéreos le perdieron la pista. El aparato fue encontrado en los límites de la ciudad de Perm completamente destruido por las llamas", indicó el comunicado. En informaciones anteriores, el inspector Vladimir Markin, del ministerio de situaciones de emergencia, citado por la agencia RIA Novosti había dicho que a bordo viajaban "82 pasajeros más un bebé y una tripulación de cinco miembros, que perecieron todos", cuando el avión "cayó en un barranco cerca del límite de la ciudad". Una fuente del ministerio indicó que el avión se estrelló a pocos metros de unas viviendas y que toda el área estaba acordonada por la policía para facilitar la investigación. Los restos del avión estaban diseminados en una zona de 4 km<sup>2</sup>, dijeron responsables que precisaron que el incendio estaba completamente apagado. El accidente pudo haber sido provocado por una falla mecánica que habría provocado un incendio a bordo, indicó la agencia RIA Novosti. Las dos cajas negras del avión fueron localizadas y estaban siendo analizadas, según informó la agencia Interfax, citando a los investigadores. Un grupo de investigadores encabezado por el ministro de Transportes, Igor Levitin, tenía previsto desplazarse hasta el lugar del accidente. La línea del tren Transiberiano, dañada en el accidente, fue cortada entre Perm y Yekaterinburg, indicaron responsables de la policía local. El año pasado, 33 accidentes de aviación dejaron 318 muertos en Rusia, seis veces más que en 2005. Entre las causas de estos accidentes en cadena, los expertos mencionaron las deficiencias de la formación profesional de los pilotos y la vetustez de la flota comercial rusa. Una comisión especial sobre seguridad aérea afirmó en enero pasado que la edad promedio de los aviones es de 18 años en las líneas internacionales y 30 años en las líneas interiores.

### Así sucedió el accidente: Aviación Civil y Spanair reconstruyen el siniestro

El avión se volvió ingobernable. Tras la explosión del motor izquierdo del MD-82, una cadena de errores fatales pudo desembocar en el trágico desenlace que se ha cobrado la vida de 153 personas. Posiblemente, aunque todo dato se maneja de momento con suma cautela, varios desperfectos en el timón o en el motor derecho ocurridos tras la explosión del motor izquierdo pudieron bloquear el aparato y ser la causa del siniestro, según han explicado a EFE fuentes de Aviación Civil. A la espera del

análisis de las cajas negras, una de ellas bastante dañada, se descarta la hipótesis del error humano y se resta importancia al primer fallo que obligó al comandante Antonio Luna a posponer el despegue. Terminal 4 de Barajas, 13.05 de la tarde. A esa hora el avión de Spanair con destino a Gran Canaria debería haber abandonado la capital de España. Una anomalía técnica obliga a su comandante a dar marcha atrás. "Antes de iniciar la carrera de despegue, retornó a la puerta de embarque e informó de un problema a través del libro de bitácora", explicaba ayer Javier Mendoza, subdirector general de la compañía. "El problema era de un calentamiento excesivo en una toma de aire que alimenta algunos sistemas del avión. El personal de mantenimiento trató ese problema de acuerdo con los procedimientos que están descritos en los manuales del avión, lo aisló y dentro de las condiciones aprobadas para volar el MD80, el avión fue despachado". Aislar el problema significa que la avería no quedó por completo reparada, sino que "se quitó el interruptor que le da la energía a la toma de aire". Pero el aparato, de acuerdo con los manuales de navegación, cumplía los requisitos para seguir volando. Un mecánico-inspector de Spanair firmó entonces el certificado que permitía seguir con el vuelo, que inició su segunda maniobra de despegue sobre las dos y media de la tarde. "No hemos encontrado ningún tipo de irregularidad en el proceso", añade Mendoza. Los directivos de Spanair, que comparecieron ayer en una multitudinaria rueda de prensa en Madrid, no quisieron en ningún momento entrar en posibles especulaciones sobre las causas del siniestro "porque puede ser información que confunda". Si bien, según fuentes de Aviación Civil, el primer fallo "no tuvo nada que ver con el accidente". Técnicos de mantenimiento señalan a este diario que una avería como esa es "insignificante", semejante a que, por ejemplo, un coche viaje con un intermitente estropeado. En todo caso, el comandante fue "muy escrupuloso", pues no quiso despegar con un fallo que "no es una alarma grave y con el que se puede llegar a volar", informa Efe. Según fuentes de aviación civil, todo apunta a que un fallo del motor izquierdo, que según varios testigos explotó instantes después de que el avión empezase a tomar altura, provocó su rotura interior y que salieran despedidas varias piezas que actuaron como misiles. Éstas, a su vez, pudieron provocar serios daños en el timón de dirección de la parte izquierda o el motor derecho del avión, bloqueando el aparato por completo, dejándolo ingobernable. A partir de ahí, todo se precipita en décimas de segundo. Tras el fallo del motor, los pasajeros debieron escuchar un ruido parecido a "unas latas que se mueven con algo en su interior". El comandante se da cuenta e intenta corregir el rumbo, pero algo daña la dirección y el avión planea hasta acabar estrellado en una vaguada anexa a la terminal. Se parte en dos y arde por completo en un abrir y cerrar de ojos. Entre las toneladas de chatarra calcinada, solo la cola permite reconocer la forma de la aeronave. Precisamente, las fotos de la cola muestran partes "roídas" que podrían deberse a las piezas que salían del motor. Un fallo en el motor no significaría, en principio, una emergencia y, con un motor inoperativo, el avión "solo hubiera tenido un pequeño desvío a la izquierda, hubiera podido volar y no se hubiera caído del ala derecha". Este fallo ocurrió después de despegar porque "si el piloto se hubiera dado cuenta, hubiera desistido de la maniobra"

Comisión de investigación: A la espera del análisis definitivo de los datos registrados por las cajas negras, la investigación formal corre ahora a cargo de la comisión de investigación, que ya cuenta con "todo el material probatorio", en el que figuran, además de las cajas, unas imágenes del momento del accidente. Son en total 15 expertos, siete de ellos españoles. El resto procede de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de la empresa fabricante del avión siniestrado, McDonell Douglas, y del país del que proviene esa misma empresa, Estados Unidos. Todos ellos determinarán, según explicó la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega, si "hay alguna irresponsabilidad" o si todo fue fruto de una cadena de errores fatales que se han llevado por delante la vida de 153 personas, entre ellos veinte niños y dos bebés.

#### [Brasil: aviones estuvieron cerca de chocar](#)

BRASILIA (AP) - Un avión de la fuerza aérea y una aeronave comercial de la empresa Gol habrían estado cerca de accidentarse cuando se aprestaban a aterrizar en un aeropuerto en el estado amazónico de Acre, reveló un noticiero de televisión. El noticiero Fantástico, de la red Globo, difundió la noche del domingo una grabación de audio en que un piloto de la fuerza aérea dice que "el Gol pasó encima de nosotros aquí, casi chocó con nosotros". Las naves involucradas fueron un Boeing 737 de la Gol y un avión Grifo de la fuerza aérea que realizaba un vuelo de entrenamiento. Un comunicado de la

fuerza aérea confirmó que el Departamento de Control del Espacio Aéreo recibió un informe del piloto, y tras investigar el hecho determinó que "ocurrieron deficiencias de procedimiento por parte del profesional de tráfico aéreo en la coordinación de los descensos de los aviones al aeropuerto de Río Branco", capital de Acre. No obstante, el mismo comunicado aseguró que "en ningún momento hubo un casi accidente porque el sistema (anticolisión) no determinó ninguna maniobra evasiva al piloto del avión comercial". El hecho habría ocurrido el 18 de junio de este año cuando los aviones se aproximaban al aeropuerto de Río Branco, pero solo fue divulgado el domingo. El episodio trajo a colación el accidente ocurrido en la Amazonia brasileña en septiembre de 2006, cuando un Boeing 737 de Gol chocó en pleno vuelo con una avioneta privada de Embraer. Los 154 pasajeros del vuelo 1907 de Gol murieron, mientras que la avioneta logró aterrizar con todos sus pasajeros intactos. El comunicado de la fuerza aérea aclaró que "no hay ninguna relación entre el incidente (reportado el domingo) y el accidente del vuelo 1907", y aseguró que en éste último caso, uno de los aviones tenía su sistema anti colisión inoperante. El año pasado, un apagón en el sistema de radares de control aéreo en la Amazonia provocó que numerosos vuelos que se dirigían a la zona se devolvieran. Consultada la Gol sobre el incidente, remitió a un comunicado en el que sostuvo que en sus vuelos "sigue los procedimientos de seguridad y que los eventos que merezcan registro son hechos dentro de los patrones establecidos por las autoridades competentes".

#### [Aterriza avión venezolano. Vino a traer el carro de Hugo Chávez y otro mobiliario](#)

Honduras. Un avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Venezolana aterrizó ayer de forma misteriosa en el aeropuerto internacional Toncontín. La aeronave estuvo tres horas y media en uno de los hangares de la Fuerza Aérea Hondureña. Aunque, según las autoridades de la FAH, el avión sólo permaneció hora y media. Sólo desde ciertos puntos del interior de la pista de Toncontín se podía ver la nave. El avión, que tocó suelo hondureño a las 9.00 de la mañana de ayer, vino a traer equipo mobiliario que dejó la comitiva del presidente Hugo Chávez cuando asistió a la adhesión del proyecto Alba, afirmó Luis Javier Prince Suazo, comandante de la FAH. "También se llevaron, según me informaron, un carro (al parecer el que usó el mandatario Hugo Chávez en su visita del 25 de agosto)... Sólo estuvo una hora y media", amplió. El jefe de la Fuerza Aérea se excusó por no ofrecer más detalles de la carga que llevaba el Hércules, pues "nosotros sólo servimos de facilitadores ante una petición que hizo la embajada de Venezuela al Gobierno de Honduras, a través de la Cancillería, para dejar aterrizar el avión y que desde la Fuerza Aérea se cargara el equipo", detalló Prince Suazo. Los Hércules son aeronaves para el transporte de carga y la Fuerza Aérea Hondureña también tiene ese tipo de naves. En un inicio hubo confusión incluso en las Fuerzas Armadas de Honduras, ya que, en comunicación por teléfono con Ramiro Archaga, vocero de esa entidad, se dijo que para que una nave de ese tipo aterrizara en Toncontín era necesario que el Congreso Nacional aprobara esa maniobra. Posteriormente hubo una segunda conversación con el vocero y en esta ocasión Archaga indicó que en efecto hubo un aterrizaje. "No traía militares, solamente equipo", aclaró Archaga vía teléfono, sin especificar qué tipo de equipo. El Hércules llegó después de 22 días de que Honduras se adhiriera a Alba. En el país varios sectores han lanzado la alerta sobre la anexión a esa iniciativa, alegando que incluye, además de una alianza comercial-económica, un compromiso militar con Venezuela y su Presidente. Chávez ha insistido en conformar una alianza militar conjunta para hacerle frente a Estados Unidos. La diputada Mirna Castro expresó su temor de que Honduras siguiera los mismos pasos de Nicaragua, donde militares venezolanos adiestran a los "nicas".

#### [Lugo viajó en un avión de la Fuerza Aérea brasileña enviado por Lula](#)

Haciendo gala de la diplomacia brasileña, el presidente brasileño Luiz Inácio Lula Da Silva envió a tempranas horas de ayer un lujoso avión ejecutivo para el traslado del presidente Fernando Lugo, a Brasilia donde el gobernante paraguayo se trasladó a tempranas horas de ayer para reclamar la renegociación del Tratado de la Itaipú Binacional y mejores beneficios. El jefe de Estado paraguayo subió al Jet Legacy 135, de industria brasileña Embraer, equipado solo para trece pasajeros, impecablemente vestido con un traje gris oscuro, acompañado del canciller Alejandro Hamed Franco, del ministro de Hacienda Dionisio Borda, del ministro de Industria Martín Heisecke, del director general paraguayo de la Itaipú, Carlos Mateo Balmelli y otros cercanos colaboradores. El portentoso aparato turbo partió a las 6.45 de la sede de la Primera Brigada de la Fuerza Aérea, ubicada en Luque, y

de acuerdo a informes proveídos el aparato solo necesita de dos horas para llegar a São Paulo, donde Lugo y comitiva hizo su primera escala, y de allí una hora para la capital brasileña. Al ser consultado del porqué el Presidente aceptó viajar en un avión de la Fuerza Aérea Brasileña y no en una nave paraguaya teniendo en cuenta que viaja para hacer reclamos al gobierno del vecino país, el general Roberto Marecos, comandante de la Fuerza Aérea, dijo que "lamentablemente la Fuerza Aérea no cuenta con un avión que pueda hacer un vuelo directo entre el Paraguay y el Brasil". "Y ustedes ya ven que el avión presidencial no está en condiciones para volar ahora y no tenemos un avión que pueda trasladar al presidente de la República con la velocidad requerida sin tener que hacer escalas antes en algún lugar", señaló el alto jefe militar. La Fuerza Aérea Paraguaya sólo cuenta con el avión Caza 212, que solía utilizar el ex mandatario Nicanor Duarte Frutos para su traslado hasta la ciudad de São Paulo, Brasil. La aceptación del presidente Lugo de la gentileza brasileña para acudir a una reunión en donde va a reclamar más beneficios para el Paraguay al gobierno de Lula Da Silva en torno a la hidroeléctrica Itaipú generó molestias en algunos dirigentes de la propia Alianza Patriótica para el Cambio. Indicaron que el mandatario paraguayo debería de haber demostrado más autonomía y asistir a esa reunión con el gobierno brasileño con los medios que posee el Paraguay. Resaltaron además la falta de asesoramiento al jefe de Estado para las relaciones diplomáticas.

### Alitalia tendrá que dejar de volar en diez días si no encuentra una solución

Los últimos meses de Alitalia están llenos de conjeturas y el verbo que más se utiliza es el 'podría ser'. La última se produjo el viernes cuando el presidente del Ente Nacional de Aviación Civil (Enac), Vito Riggio, aseguró que la quebrada aerolínea de bandera italiana podría dejar de volar a partir del 2 de octubre. 'El primer requisito que debe tener una compañía para conservar la licencia de vuelo es demostrar que tiene liquidez suficiente para, al menos, tres meses', y asegurar así 'que puede hacer frente a sus compromisos', aseguró Riggio al diario italiano Milano Finanza. De hecho, el comisario extraordinario de la compañía, Augusto Fantozzi, se reunirá el próximo lunes con los dirigentes del Enac para analizar la situación real de la compañía. Si no hay nada concreto sobre la mesa, el Enac retirará la licencia 'en una semana o, como mucho, en diez días', precisó Riggio. Después de que el pasado jueves el consorcio empresarial que pretendía reflightar la compañía decidiera retirar su oferta -tras no haber alcanzado un acuerdo con cinco pequeños sindicatos- las noticias sobre el futuro de la aerolínea no son nada alentadoras. En las últimas 48 horas, Alitalia ha pasado de ser salvada a volver al fracaso. La operación, en la que los empresarios estaban dispuestos a invertir 1.000 millones de euros, suponía la salvación de la aerolínea porque se mostraba como la última oportunidad de la aerolínea antes de iniciar la liquidación. El consorcio empresarial liderado por el presidente de Piaggio, Roberto Colaninno, puso el jueves un ultimátum que cada vez está más lejos de cumplirse: el acuerdo total con los sindicatos, que representan a los 21.000 empleados de la compañía. Para ello se convocó una nueva reunión el viernes pero finalmente se canceló. Uno de los principales problemas parece ser la fortaleza de los sindicatos en este país. El plan de reflightamiento propuesto por el consorcio comprendía unos 3.200 despidos inmediatos y el traslado de los activos deficitarios al estado italiano, unas medidas que no aceptaron cinco de los sindicatos, mientras que los cuatro restantes dieron el sí a los empresarios.

El Gobierno ve difícil una alternativa. A un paso de no poder cumplir con su promesa electoral, el gabinete del presidente italiano Silvio Berlusconi se mostraba el viernes pesimista al respecto de la situación. 'No veo alternativas; no creo que sea posible determinar otro grupo de empresarios con la capacidad financiera necesaria', sentenció el ministro de trabajo, Maurizio Sacconi, tras reunirse con el presidente italiano. La nacionalización de la aerolínea, aseguraron desde el gobierno, también está descartada ya que no se pueden hacer otras intervenciones públicas sobre la aerolínea. Desde el gobierno asumían que la Unión Europea no lo permitiría teniendo en cuenta que hace unos meses inició una investigación por el préstamo que realizó el gobierno a la compañía aérea.

### Gen Kiyani criticises US forces for 'reckless actions'

General Ashfaq Kiyani, Pakistan's military chief, has criticised the "reckless actions" of US forces based in Afghanistan, continuing the row over an alleged incursion into South Waziristan by US forces in early September. Gen Kiyani, speaking through the military's Inter Services Public Relations agency on 10 September, warned the United States that "the sovereignty and territorial integrity of the country will be defended at all costs", threatening military resistance to any further US incursions

### Boeing achieves C-130 AMP milestone

Boeing has completed software development for its C-130 Avionics Modernization Program (AMP), the company announced on 5 September. The milestone was achieved following the successful flight test of aircraft AMP 2 (H2.5) carried out in conjunction with the US Air Force (USAF) at Edwards Air Force Base (AFB) in California on 18 August. According to Boeing C-130 AMP programme manager Mark Angelo, with the completion of the developmental stage of the aircraft's hardware and software, the company is now ready to begin low-rate initial production (LRIP) "early next year"

### Los pilotos suspendidos en Vigo por estar ebrios antes del vuelo explican hoy su versión

Los dos trabajadores de Air Europa protagonizaron una pelea en plena calle de Vigo con claros síntomas de embriaguez. Los dos pilotos de Air Europa que la madrugada del sábado al domingo protagonizaron una pelea en plena calle de Vigo con claros síntomas de embriaguez, tras lo que fueron retirados del servicio temporalmente, explicarán hoy a la compañía aérea en Palma de Mallorca su relato de los hechos. Así lo han informado fuentes de Air Europa, que señalaron que ambos pilotos, cuyas iniciales facilitadas por la Policía local de Vigo responden a F.A.G., de 45 años, y A.C.G., de 42 años, están citados en la jornada de hoy por la compañía aérea. Los dos pilotos fueron hallados a las 02:35 horas de la madrugada del sábado al domingo por una patrulla de la Policía Local en la céntrica calle viguesa García Barbón «agrediendo el uno al otro» y «con claros síntomas de embriaguez», según añadieron las fuentes policiales. Ambos tenían que pilotar un avión casi cinco horas después desde el aeropuerto de Peinador y, por estos hechos, han sido retirados del servicio temporalmente hasta que la compañía concluya la investigación emprendida, precisaron las fuentes de Air Europa. «Hasta que las cosas no estén claras no se tomará ninguna decisión con los dos pilotos», señalaron fuentes de Air Europa que agregaron que esa investigación abierta por la compañía pretende recopilar toda la información. El altercado con los dos pilotos en Vigo provocó que el avión de Air Europa que une Vigo con Madrid saliera de Peinador con tres horas de retraso por lo que, en vez de partir de Vigo a las 7:30 horas, finalmente, lo hizo a las 10:44 horas. Fuentes de Air Europa relataron que, nada más recibir el aviso del incidente protagonizado por los pilotos, una tripulación de Air Europa se desplazó a Vigo para hacerse cargo de ese vuelo y transportar a los viajeros que estaban sufriendo ese retraso de 3 horas a la capital española.

Los dos pilotos, cuando fueron identificados por la Policía local, explicaron que momentos antes se habían «acalorado» y «agredido mutuamente» porque ellos, precisaron las fuentes, solían arreglar así sus diferencias. Estos pilotos, que vestían el uniforme de Air Europa cuando fueron descubiertos en plena pelea, no fueron sometidos a ninguna prueba de alcoholemia porque, según fuentes policiales, no habían cometido ningún delito para realizarla. Tampoco fueron detenidos porque, según las fuentes policiales, ninguno de los dos presentó denuncia contra el otro y porque insistieron en que son «amigos» y que «nosotros arreglamos las cosas así».

### Oficial de la Fuerza Aérea Israelí fue declarado desertor.

El sitio web del periódico Yediot Aharonot, reporta que un mayor de la Fuerza Aérea Israelí fue declarado desertor luego de haber viajado sin autorización a Estados Unidos semanas atrás, y de negarse a regresar. Si bien los detalles de este caso no han sido revelados, se trata de un oficial con un master en ingeniería, que ha trabajado en proyectos secretos de Israel, tales como la incorporación de innovaciones en los Jets F-16 I. Se sospecha que el militar podría estar en contacto con agentes extranjeros, pero sus abogados afirman que intenta regularizar su situación.

### Noticias de las Misiones de ONU.

#### La ONU se retira de Eritrea y Etiopía sin cumplir su misión. EL PAÍS (Esp.)

El Consejo de Seguridad de la ONU ha puesto fin hoy a la misión de paz en Eritrea y Etiopía, alegando falta de voluntad de los dos países para superar la disputa fronteriza que hace diez años los llevó a una guerra en la que murieron unas 100.000 personas. "Ha sido imposible lograr el mandato", ha dicho hoy Jan Grauls, embajador ante Naciones Unidas de Bélgica, país que presentó la resolución. "Lo hemos intentado todo", ha agregado. Los 15 miembros del máximo órgano de la ONU votaron unánimemente a favor de la resolución, que ordena disolver la fuerza internacional de 1.700 hombres que ha vigilado durante siete años la frontera entre los dos países africanos. Grauls recordó que los cascos azules

tuvieron que retirarse en febrero de sus posiciones en Eritrea, independiente de Etiopía desde 1993, porque las autoridades locales se negaron a proporcionarles los suministros necesarios para realizar su misión. También resaltó la negativa del Gobierno etíope a acatar el fallo del Tribunal Internacional de La Haya, que concedió a Eritrea la disputada ciudad de Badme. La resolución, que se hará efectiva el próximo jueves, deja abierta la posibilidad de que cascos azules regresen a la zona. En ese sentido, instruye al secretario general de la ONU, Ban Ki-moon, a que explore con los dos países la posibilidad de volver a tener presencia en "un contexto de mantenimiento de la paz y la seguridad".

### **METEOROLOGIA. ASTRONAUTICA Y OVNIS**

**Cuenta regresiva para arriesgada misión china con caminata espacial** JIUQUAN, China, (AFP) -

La misión Shenzhou VII, durante la cual un astronauta chino hará por primera vez una caminata espacial, despegará este jueves del desierto de Gansu, en una arriesgada apuesta que pone en juego el prestigio del programa espacial chino y su avance hacia metas mayores. El cohete Larga Marcha, con la cápsula Shenzhou ("nave divina") y tres astronautas a bordo, despegará de la base de Jiuquan (noroeste), con una ventana de lanzamiento que va desde las 21H07 hasta las 22H27 locales (13H07 a 14H27 GMT), anunció Wang Zhaoyao, portavoz del programa. Zhai Zhigang, un coronel de la Fuerza Aérea, de 42 años, procedente de una familia pobre del noreste del país, se convertirá en héroe nacional, al realizar la primera caminata de un astronauta chino por el espacio sideral.

La salida de la nave, a una altitud de 373 km de la Tierra, durará alrededor de media hora y se realizará el viernes o más probablemente el sábado, según los medios oficiales chinos.

La misión Shenzhou VII durará en total 68 horas y acercará al programa espacial chino, iniciado hace más de medio siglo, de su objetivo de construir un pequeño laboratorio orbital y posteriormente una estación. Con una ambición ulterior: llevar a un chino hasta la Luna. La experiencia que adquiera Zhai en desplazamiento y manejo de herramientas en el vacío será esencial para el avance hacia esos objetivos. Los compañeros de vuelo de Zhai son otros dos pilotos de la Fuerza Aérea, Liu Boming y Jing Haipeng. "Tenemos confianza, determinación, y contamos con la capacidad necesaria para llevar a cabo la primera caminata espacial de un chino", declaró este último. Este será el tercer vuelo tripulado chino. El país asiático se convirtió en 2003, con la misión Shenzhou V, en el tercero en haber puesto en órbita vuelos tripulados, después de la Unión Soviética y Estados Unidos. Shenzhou VI, dos años después, llevó a dos astronautas al espacio. Pekín lanzará antes de 2011 otras tres misiones espaciales, la última de ellas con tres astronautas a bordo para dar inicio a la instalación de un módulo orbital, indica el diario oficial en lengua inglesa China Daily. Los astronautas de Shenzhou VII empezaron a entrenarse hace más de diez años, pero la misión conlleva riesgos, apunta el rotativo. "El procedimiento (de salida de la nave) no puede ser simulado totalmente en tierra", señaló el portavoz Wang Zhaoyao. Además, "algunos sistemas recientemente desarrollados serán sometidos a prueba por primera vez en este vuelo. Zhai usará por primera vez un traje espacial hecho en China", explicó. El presidente chino, Hu Jintao, le deseó "éxito" a la misión. El acontecimiento -una semana antes de la fiesta nacional del 1 de octubre y pocas semanas después de los Juegos Olímpicos de Pekín- permitirá al gobierno comunista chino en caso de éxito dar la imagen de un país triunfante y nuevos motivos de orgullo a la población.

El programa espacial chino se caracteriza por su bajo presupuesto, comparado con el de la NASA estadounidense -que celebra su medio siglo de vida- y con el de la ex URSS en los años 60.

La misión Shenzhou VII debe concluir el domingo, con un aterrizaje en Mongolia Interior.

### **EL MONO DE MARTE**

Si hay algo de lo que pueden presumir los museos más importantes del mundo es de sus numerosas y lujosas colecciones. Pero sólo el 'mini-museo' del Departamento de Investigación de Georgia (EEUU) puede jactarse de poseer un espécimen tan singular como el 'mono de Marte'. En el vestíbulo del Laboratorio Estatal de Criminología de Georgia (GIB) se exponen una serie de particulares elementos de la ciencia forense, incluyendo las fibras microscópicas que ayudaron a solucionar los asesinatos de niños ocurridos en Atlanta entre 1981 y 1982. Pero hay un singular objeto que llama poderosamente la atención de quienes acceden al lugar: metido en un cilindro de cristal se encuentran los restos conservados de un mono que tres graciosos hicieron pasar por un alienígena hace 55 años, en una broma pesada que hizo de los OVNIS el tema central de los titulares por todo el mundo. En 1953, cuando el

histerismo por los extraterrestres sacudía a los Estados Unidos, dos jóvenes peluqueros y un carnicero tomaron un mono muerto, le cortaron la cola, le aplicaron al cadáver un tratamiento para removerle los pelos y lo colorearon con una especie de tinta verde. En la madrugada del 8 de julio de 1953, dejaron el cuerpo del primate sobre un camino aislado al norte de Atlanta y quemaron un círculo en el pavimento con un soplete, justo antes de que un policía diera la vuelta por la curva en su patrulla. "De haber llegado cinco minutos antes los hubiéramos sorprendido en 'in fraganti'" dijo Sherley Brown, el oficial que se encontró con la escena. Los peluqueros, Edward Watters y Tom Wilson, y el carnicero, Arnold 'Buddy' Payne, dijeron al policía que ellos se habían topado casualmente con un objeto rojo en forma de platillo por el camino esa misma noche. Además, aseguraron haber visto varias criaturas pequeñas alrededor del objeto y que alcanzaron a golpear a una de ellas con su furgoneta antes de que las demás se marcharan apresuradamente en su nave dejando el suelo chamuscado. Brown tomó nota de los acontecimientos y completó un informe en la jefatura de policía antes de irse a casa. Poco después del cambio de turno su teléfono no paraba de sonar. "Hasta las Fuerzas Aéreas estaban intentado saber de qué se trataba el descubrimiento", cuenta el oficial, retirado desde 1985. La noticia no tardó en regarse como pólvora, y con ella una gran cantidad de sucesos que tenían como tema la vida en otros planetas: la noche antes de que todo esto ocurriera, algunos residentes del área relataron haber visto un objeto grande y multicolor que volaba en el cielo. Además, un veterinario aseguró después de examinar el cadáver del mono que era "como algo del otro mundo" y un periódico publicó una recreación del objeto que los bromistas dijeron haber visto. Pero unas cuantas horas después todo el espectáculo se vino abajo y las mentiras cayeron por su propio peso. Los doctores Herman D. Jones, fundador y director del GIB quien es considerado como el hombre que introdujo la ciencia forense moderna al estado, y Marion Hines, un profesor de anatomía de la Universidad de Emory, examinaron a la criatura y comprobaron que no se trataba más que de una jugarreta. "Si esto viniera de Marte, entonces existirían los monos en Marte", aclaró Hines a los medios en una frase que está expuesta al lado del cuerpo del mono en el museo, un lugar que sólo se puede visitar tras hacer cita previa. Aún no está claro de dónde sacaron los tres hombres el mono. Watters, Wilson y Payne admitieron eventualmente su broma, que concluyó tras que Watters pagara una multa de 40 dólares por obstruir una carretera.

## CIENCIA y TECNOLOGÍA

### UNA JOVEN BESTIA DE HACE SETENTA MILLONES DE AÑOS

Investigadores de Japón y de Mongolia han localizado en el desierto del Gobi, al sur de Mongolia, el fósil de un esqueleto casi completo de un joven dinosaurio carnívoro, el Tarbosaurio, según confirmó hoy el equipo nipón. Los restos fosilizados de ese animal, que era similar al famoso Tiranosaurio que vivió en Norteamérica, fueron encontrados en agosto de 2006 en una capa geológica con más de 70 millones de años de antigüedad, perteneciente al período Cretáceo. "Es un descubrimiento muy importante porque es muy raro encontrar un esqueleto así, pues los huesos son pequeños y pocas veces se convierten en fósiles", explicó un portavoz del Museo de Ciencias Naturales de Hayashibara, en la provincia de Okayama (oeste de Japón). La portavoz aseguró que es la primera vez que se ha descubierto un esqueleto tan bien conservado de un Tarbosaurio (Tarbousaurus) de unos cinco años de edad, del que se ha recuperado el 80%. "Sólo le faltaba la parte del cuello y de la cola", apuntó la portavoz acerca del esqueleto, formado al parecer por más de 300 piezas. El esqueleto fosilizado tiene dos metros de largo, por lo que se cree que el animal era joven, ya que ese tipo de dinosaurios podían llegar a medir casi doce metros y pesar hasta seis toneladas. Este descubrimiento fue realizado en agosto de 2006 por los investigadores japoneses de la empresa de biotecnología Hayashibara, que dirige el Museo de Ciencias Naturales, y la Academia de las Ciencias de Mongolia. Se ha tardado tanto en dar a conocer el hallazgo, sin embargo, debido a la dificultad de extraer cada pieza del fósil, lo que llevó más de mil horas de trabajo, según los científicos japoneses. El Tarbosaurio era un dinosaurio carnívoro que habitaba el desierto del Gobi y que, al igual que el Tiranosaurio que vivía en América, fue uno de los últimos supervivientes de estos animales, que se extinguieron por causas todavía no aclaradas a finales del período Cretáceo, hace unos 65 millones de años.

## COMPUTACION.

### Cuidado con los falsos programas de limpieza de virus

Por Redacción VSAntivirus

No es la primera vez que ocurre, ni será la última. Supuestos programas para examinar nuestro PC en busca de malwares, que en realidad son malwares. Una de las versiones más recientes se disfraza de una herramienta de limpieza del vendedor Trend Micro, y por el momento parece que solo ha afectado a usuarios en China. Pero esta amenaza, la debemos tomar como alerta, ya que otros casos y otros productos, fácilmente podrían surgir en los próximos días. En este caso en concreto, la falsa herramienta llega en un correo electrónico que aparenta ser enviado por el fabricante del producto, con el malware como archivo adjunto. El uso de un adjunto, no es lo más usual estos días, desde que la mayor parte de códigos maliciosos se están distribuyendo principalmente como enlaces, y son descargados directamente de sitios web que han sido comprometidos. Se trata de un archivo comprimido con la utilidad RAR, y el verdadero ejecutable (iClean20.EXE), es un troyano que simula ser la herramienta de limpieza referida. Este troyano utiliza además un truco más o menos ingenioso. Al ejecutarse, libera dos archivos, uno de ellos la verdadera herramienta, el otro un troyano que abre una puerta trasera en el equipo que infecta. De ese modo, el usuario puede no sospechar lo que realmente ocurre en su PC. Luego, el troyano abre un puerto al azar, que permite a un atacante remoto ejecutar diversos comandos en el equipo de la víctima. Lo que importa en este tipo de noticias, es que debemos tener siempre presente que ninguna compañía de software respetable (y mucho menos de seguridad), envía un adjunto ejecutable a sus clientes, y mucho menos cuando estos no lo han solicitado. Demás está decir que nunca debemos abrir estos adjuntos, así como tampoco hacer clic en enlaces de mensajes que no hemos pedido que nos envíen, aún cuando el remitente parezca conocido.

## VARIEDADES

### \*Curiosidades.

#### **GATO ENCERRADO**

Esta expresión denota que hay algo oscuro o secreto. El origen parece ser la costumbre durante la Edad Media, de llevar ocultos entre la ropa monederos hechos en cuero de gato.

### \*Chistes y otras yerbas.

#### ***La triste realidad. -***

El muchacho termina el bachillerato y no tiene ganas de estudiar nada. Como el padre es un tipo de renombre, lo aprieta: - ¿Ah? ¿No querés estudiar, huevón? Bueno, yo no mantengo vagos, así que vas a trabajar. ¿Estamos?

El padre, que es un hombre con mucho dinero y metido en la política, trata de conseguirle un empleo y habla con uno de sus compañeros de partido que está en este momento en el gabinete ministerial, y le dice: - Rodríguez, ¿Te acordás de mi hijo? Bueno, pues fijate que terminó el bachillerato y no quiere estudiar más, al menos por ahora. Si podés, necesitaría ya un puesto como para que empiece a trabajar, mientras decide si va a seguir una carrera... El asunto es que haga algo y no vague ni pase en la casa haciendo nada, y así a ver si se compone y hace algo de provecho. ¿Me entendés?

A los tres días llama Rodríguez: - Tito, ya está. Asesor del Presidente de la República. Unos \$ 90.000 al mes, Belleza Verdad!!!!!!!!!!!!!!

- No, no embromes, Rodríguez! ¡Es una locura!, Recién empieza. Tiene que comenzar de abajo y, con mucho dinero, se va a poner peor.

A los dos días, de nuevo Rodríguez: - Tito, ya lo tengo. Le conseguí un cargo de Asistente Privado de un Diputado. El sueldo es más modesto, de \$ 40,000 al mes...

- ¡No, Rodríguez!, ¡Acaba de salir de la preparatoria! No quiero que la vida se le haga tan fácil de entrada. Quiero que sienta la necesidad de estudiar. ¿Me entendés?

Al otro día: - Tito, ahora sí... Jefe de compras en el Ministerio de Comunicaciones, ya está, claro que el sueldo se va muy abajo... Serán \$ 30,000, nada más.

- Pero Rodríguez, ¡por favor!, Conseguime algo más modesto. Va empezando... Algo de unos \$ 5,000 ó \$ 6,000.



- No, eso es imposible, Tito.

- ¿Por qué?

- Porque esos cargos son por concurso. Necesita curriculum, inglés, título universitario, haber hecho por lo menos una maestría o unos post-grado en el extranjero, haber hecho méritos, estar afiliado a un sindicato, antecedentes... Y por supuesto, experiencia previa. Está difícil, Tito, está difícil. Trabajos así no se encuentran fácilmente....

**\*Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.youtube.com/watch?v=7Z6kRetTxZc> Bailando arriba de la mesa

[http://www.liveleak.com/view?i=a82\\_1184586814](http://www.liveleak.com/view?i=a82_1184586814) Vuelo bajo impresionante

**\* 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](mailto:grp346@adinet.com.uy) y en asunto "desuscribir diario"**