

DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 58 CORRESPONDIENTE AL 1º OCTUBRE DE 2006

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

*Fechas de las próximas Reuniones de Camaradería del año. ¡¡AGÉNDELAS!!!

Viernes 17 de noviembre hora 1230 Ultima reunión del año.

*Invitación a los integrantes del Grp 346

La ETA, por intermedio de su Director, nos a hecho a los integrantes del Grp 346 una interesante invitación dentro de los actos de sus 60º aniversario, a participar en la travesía atlética "60º aniversario de la ETA" que se realizará el día 6 octubre a la hora 10.00 saliendo de la EMA y con llegada en la pista de atletismo de la ETA. Para anotarse llamar a ETA.

Pero... para los integrantes del Grp 346 existirá una "categoría especial" que saldrá a la hora 11.30 desde la puerta principal de la ETA, siempre en bajada, hasta el Parrillero donde los esperara "algo" arriba de la parrilla. Favor concurrir con equipo deportivo para justificar.

*Colección de Fotos y Videos

**Volvemos a solicitarle a los lectores que nos envíen por Email o presten, fotos para escanearlas y agregarlas a nuestra colección, que es la de todos y ayudarnos de ese modo a mantener la memoria colectiva de la aviación.

****ATENCIÓN!!!!!!! Vamos por la foto número 4944, quien nos envíe la foto número 5000 se ganará una botella de W, que se entregará en la próxima reunión.**

*Agradecimientos a los colaboradores.

Cte A Rodrigo

Cnel A Luzuriaga

*Cartas de los Lectores

****Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación**

COMUNICADO

Se cita a los señores socios del Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación a la reunión a realizarse el próximo miércoles 4 de octubre, a las 19:30 horas. En el Club Uruguay, Sarandí 584. Tema: "Corporación Cancelar Aeronáutico entre Brasil y Uruguay", por Roxana Corbran.

Además aprovechamos para recordar que las reuniones de socios son el primer miércoles de cada mes a las 19:30 hrs. Sra. Moria Sica Secretaria 9157514- 9166507.

**Recibimos del AAMA.

Amigos: Les adjunto el primer Boletín Informativo de la AAMA-Uruguay, en una versión impresa fue entregado a los asistentes a la Asamblea General Informativa (sábado 19/8)... asamblea abierta a todos los interesados en el tema de lograr un museo mejor para los uruguayos y el mundo. El texto que va a continuación es largo pero de todas formas es solo un resumen de la actividad de un año y con enlace a todo lo previo realizado por los voluntarios Ratones de Hangar.

ESTE BOLETÍN PUEDE SER REENVIADO A TODOS AQUELLOS CONTACTOS QUE TENGAN QUE CREAN QUE PUEDAN INTERESARSE POR ESTA MÍSTICA QUE ESTAMOS ALENTANDO DESDE LAS VIEJAS INSTALACIONES DE UN MUSEO DE 52 AÑOS.

Saludos a todos y muchas gracias...

**Museo Aeronáutico.

*****Boletín Informativo de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico Cnel (Av.) Jaime Meregalli**

1º Parte

Proyecto de Restauración No. 1 Stinson 108-3 "Voyager"

Cuando aún no se había fundado la Asociación, en abril de 2005, el grupo de colaboradores voluntarios había decidido conjuntamente con la Dirección del Museo Aeronáutico a cargo del Coronel. (Mant.) Roberto Rodríguez y el Sub. Director Mayor (Nav.) Gustavo Urban, la restauración parcial para muestra estática de la Aeronave marca Stinson modelo 108-3 "Voyager", del año 1948 matrícula civil CX-ALL, donado por el custodio legal de la aeronave, el Diputado Nacional José Luís Damboriarena a finales de la década del 70. Obviamente, esto implicaba un gran esfuerzo de trabajo voluntario, una importante carga horaria de mano de obra y una muy importante erogación de gastos que la Dirección del Museo no podía encarar. La aún no formada

Asociación y a través de su Foro de Internet "Ratones de Hangar" comienza a realizar una campaña de adhesiones voluntarias para la recolección de fondos y mano de obra. Los trabajos ya habían comenzado con una importante limpieza de la aeronave, colocación de su motor que estaba en exposición en el Museo, extracción de la tela en mal estado y constatándose una buena cantidad de daños de carácter severo y una no menos importante falta de elementos vitales de la aeronave, instrumentos, comandos, asientos, hélice y cono, partes del motor, ruedas delanteras, patín de cola, iluminación de navegación e interna y una muy importante corrosión en alas, planos horizontales de cola y estructura. Sábado a sábado se van aunando esfuerzos, se consigue por parte de la Dirección del Museo un "Estructurista" ex FAU permanente para las tareas de restauración, el Sr. Walter Da Silva. En la primera parte de los trabajos con el Stinson, es importante destacar la presencia de una decena de socios que trabajan en la limpieza de la célula de la aeronave con una importante carga horaria cada uno de los sábados, pero que lamentablemente por motivos laborales, de estudios y de familia, esta presencia fue disminuyendo. Sin embargo la presencia voluntaria permanece, en menor medida, pero presente cada sábado para sostener el ritmo de trabajo en la aeronave. Luego de la creación de la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, se reciben donaciones del extranjero a cargo del Sr. Eduardo Drömer desde España, con una suma en dólares norte americanos de US\$ 300 para la compra de la tela de carácter aeronáutico "Ceconite 101". La compra se realiza en Argentina con una totalidad de 48 m2. La falta de materiales de trabajo en el Museo, hace que nuestra Asociación consiga mas fondos donados por los hermanos George y Nelson Boubeta desde Australia y el Sr. Ruben Sandry desde los Estados Unidos, que son volcados absolutamente en la compra de remaches, removedor de pintura, desoxidante y alguna herramienta faltante, la suma juntada es de US\$ 130. El amigo guatemalteco Tulio Soto residente en los Estados Unidos dona a la Asociación US\$ 100, que son volcados en la compra de plexiglass y chapa, se consigue sin costo por intermedio del Sr. Eduardo Luzardo la madera que será el piso de la aeronave y el portaequipaje. El Sr. Enrique González Arias se suma a las tareas, el Sr. González, ex Técnico FAU, aporta una buena cantidad de mano de obra especializada. La Asociación gestiona en un Chatarrero donde existía una aeronave igual a la del Museo la totalidad de los instrumentos. La empresa de restauraciones aeronáuticas "Aerotecno", nos aporta US\$ 100 donados para la restauración, los manuales de la aeronave, un patín de cola y en préstamo los asientos para ser copiados por nuestros estructuristas. El Sr. Ruben Bueno se suma a la mano de obra voluntaria y se dedica al armado de los mismos, con trabajos de carpintería, hojalatería y soldadura entre otras tareas no menos importantes y de destaque. La empresa "Aerotecno" nos aporta también incontable cantidad de consejos y se compromete a ayudarnos con el entelado y pintura de la aeronave. La reconstrucción del Stinson es una tarea que se está llevando a cabo también con incontables horas de trabajo fuera del Museo, ya que varios de sus miembros y trabajadores voluntarios están permanentemente en Internet buscando materiales y referencias sobre la restauración de estos aparatos. Se encuentran una serie de páginas Web con restauraciones de aeronaves iguales a la nuestra, se establecen contactos con los propietarios de la aeronave y son aportados a nuestra asociación una importante cantidad de consejos, fotografías, planos y asesorías. El principal aporte es a cargo del Sr. Larry Westin y a través de su página Web. De la Pagina "Stinson, Stinson" se consiguen detalles mucho más específicos de las aeronaves originales, de los folletos de fabrica de 1948, dibujos, medidas y fotos detalladas del instrumental, toda la información es impresa y carpetada para material de consulta permanente de los técnicos a cargo de la restauración. La restauración del Stinson 108-3 "Voyager", hoy esta tomando un color único, con la ayuda de nuestros socios, esperamos para fin de año que el mismo este en exposición estática en la sala "B" del Museo. Cabe destacar también que toda la restauración del avión esta siendo documentada cronológica y fotográficamente, mes a mes de sus avances y sus tareas. La restauración esta siendo llevada a cabo de manera concienzuda, ya que se estima que la misma es casi para que el avión este en orden de vuelo, y si en un futuro fuera posible que el avión sea considerado para una restauración para volar, la documentación del mismo fuere de vital importancia para conocer a detalle las reparaciones hechas.

Proyecto de Restauración No. 2 Curtiss SNC-1 "Falcon" Ex Aeronáutica Militar G 2 - 205

En diciembre de 1997 el lamentable y trágico incendio que consumió gran parte del patrimonio histórico de nuestro País, también cobró la suerte del Curtiss SNC-1 "Falcon" ex Aeronáutica Militar G 2 - 205, como es sabido esta aeronave emblemática que cumplió servicios de entrenador y avión de ataque en la década del 40, fue severamente dañada al caerse el motor del único Potez 25 que quedaba en el mundo justo detrás de su cabina de vuelo, partiendo literalmente a esta aeronave en dos y con daños en su estructura de aluminio derritiendo algunos sectores de la misma conjuntamente con la cabina. Del Curtiss SNC - 1 "Falcon" o como su característica de fábrica lo denomina, CW-22, solo cuatro unidades quedan en el mundo, dos de ellas se encuentran en nuestra estática en dos museos de Estados Unidos, otro en Turquía y el otro en el hemisferio Sur... el nuestro, ien nuestro Museo Aeronáutico! En varias oportunidades nos habíamos preguntado como llegar a la recuperación de la aeronave, pero haciendo un calculo sincero, era prácticamente inviable la posibilidad de que el Museo y también nuestra Asociación encarara económicamente la restauración. Ante la latente y permanente posibilidad de que medios económicos extranjeros tentaran la suerte del Curtiss, y así uno mas de los aviones emblemáticos de nuestro patrimonio aeronáutico se fuera del país, fue una de las prioridades de la novel Asociación, realizar un proyecto en que se viera la posibilidad y viabilidad con los escasos medios que contamos de al menos lograr unir las partes separadas del Curtiss para así poder, en ese caso, lograr una restauración para muestra estática. Varios fueron los interesados del extranjero que anduvieron tras la pista del Curtiss y también consideraron que la suerte del Curtiss era totalmente recuperable. En 2001 una delegación del Museo Asas de um Sonho de la Aerolínea brasileña TAM, visitó el Museo para la evaluación, dicho análisis dio como veredicto que la recuperación del Curtiss era netamente viable, luego de conversaciones, afortunadamente para nosotros no se llegó a un acuerdo para su adquisición o canje. En la convocatoria a ideas para la restauración en nuestro Foro de Internet "Ratones de Hangar", fueron varios los grupos extranjeros interesados por conocer el estado del viejo Curtiss, incluso un grupo de Warbirds de Sonoma, Estado de California en los Estados Unidos viajó el verano pasado para ver y fotografiar el mismo, pero por suerte, el Curtiss ya se encontraba en su primera etapa de restauración. Finalmente, en agosto del 2005, luego de una creativa idea, se consigue un mecánico automotriz que se ofrece a soldar las partes, realizando una visita al Museo y examinando la aeronave, llega a la conclusión de que es posible y viable. La solución, planteada al Director del Museo, el Cnel. Rodríguez, pasaba por la idea de que el mecánico no cobraría por la reparación del avión de forma monetaria, sino que a cambio de la unión quería que el Museo le consiguiera una avioneta vieja y en desuso para poder armarla a su gusto en su casa de las afueras de Montevideo como un divertimento para sus hijos. Hubo que hacer una búsqueda exhaustiva de

una aeronave, por carecer de historial y tradición dentro de la Fuerza Aérea Uruguaya y al encontrarse en las instalaciones del Museo, una célula vacía de Cessna 170, requisado y decomizada por el gobierno en la década del '70 y por su corto historial dentro de la institución conjuntamente con la irrelevancia histórica, se le solicita al Director del Museo la posibilidad de ceder esa aeronave al Mecánico. El Director nos manifiesta que tiene que consultar con sus superiores la idea y de ser favorable también se necesitaría la autorización pertinente para cederla. La consulta surge afirmativa y mediante escribano público, funcionario de la Fuerza Aérea Uruguaya, se labran las actas que validan el acuerdo entre la Fuerza Aérea y el mecánico encargado de la unión de las partes de la aeronave. El sábado 18 de septiembre de 2005, se efectiviza el acuerdo y el mismo día es trasladado el avión a las instalaciones del mecánico en la calle Hermanos Damasceno y Cerro Largo. El Curtiss SNC-1 "Falcon" hoy se encuentra en una etapa muy avanzada, aunque lenta, ya que los trabajos se realizan dentro de las posibilidades de tiempo del Mecánico a cargo. Una vez tengamos las partes unidas, y recuperadas las secciones destruidas por el fuego, comenzará la segunda parte de esta gran tarea que es la de restaurar su cabina de vuelo. Para llegar a la fidelidad histórica que se necesita y para que la unión de partes sea lo más fiable posible, los miembros de la comisión directiva de la Asociación, han estado a la búsqueda de los Blue Print que es lo único que asegura el perfecto ensamblaje. Las consultas nos han llevado alrededor del mundo, ya que se han consultado todas las fuentes autorizadas para la obtención de los planos originales. Un verdadero misterio envuelve estos planos. Las fuentes consultadas fueron las siguientes: Glen Curtiss Museum of New York, Curtiss Corporation Research, Curtiss Corporation Engines, Wright University Ohio, US Navy Museum of Pensacola, US Navy Museum of Florida, US Air Museum of Evergreen, National Association of Warbirds California, National Museum US Air Forces Washington, National Archives of United States, ninguna de estas fuentes dieron resultados afirmativos, ya que nos manifestaron que no poseen ningún tipo de documentación de ese avión (?), solo el Smithsonian Museum nos manifestó tener estos documentos pero con la salvedad de estar en condición de microfilmado y nos dijeron la imposibilidad de llevar estos documentos al papel para obtener los tamaños originales y que sería necesario la contratación de un ingeniero aeronáutico para validar y volver a hacer los planos, además de las consabidas autorizaciones de los dueños de los derechos (?) según las leyes estatales de los Estados Unidos. Ante esta carencia se recurre a fuentes de información alternativas, fotografías de SNC-1 del Museo, manuales del avión, desde Noruega nos envían revistas con fotografías en detalle de ejemplares de la US Navy. Desde Australia, un socio encuentra en internet una oferta de planos de muy buena calidad que aportan un muy buen detalle y son adquiridos por nuestro socio fundador el Dr. Gary Kuhn de Minnesota. Estos documentos fueron puestos a disposición del Mecánico encargado de la unión de partes del Curtiss, de ésta forma se podrá efectuar los cortes de chapas de aluminio con las medidas correctas conservando la fidelidad histórica aeronáutica.

(Por su extensión se continuará su publicación en el próximo Diario)

**Las vías de contactos y comunicaciones

La Asociación Amigos del Museo Aeronáutico tiene varias vías de comunicación y contactos por las cuales nos pueden enviar mensajes de correo electrónico, ver las fotos de los trabajos sábado a sábado, o seguirnos a través de nuestro foro en Internet. Por vía telefónica los sábados en el teléfono del Museo: 215 22 15. de 09:00 hs a 17:00hs.

Por correo electrónico en: aamameregalli@adinet.com.uy

Por messenger: aamameregalli@yahoo.com.ar aamameregalli@hotmail.com

Nuestro foro en Internet, "Ratones de Hangar" en: <http://s2.phpbbforfree.com/forums/ratonesdehangar-forum-2.html> Y para ver nuestras fotos de las restauraciones en: <http://ar.groups.yahoo.com/group/aamameregalli/>

<http://aamameregalli.spaces.msn.com>

Por cualquier consulta no deje de llamarnos, escribirnos o visitarnos.

***Internados en el HMC**

Brig. Gral. Walter Machado 04/08 (Medica Uruguaya) Alta

Brig. Gral. José Jaime 04/09 Alta

May. Wilson Feijo 07/09

Brig Gral Walter Machado 15/09

Alf. Ñancay Graña 22/09

Cnel Cesar Tarocco 29.09

Eq. May. Raúl Crocco. 25.09

***Fechas para Recordar.**

Octubre.

4/70 Arriba un nuevo C-47 con matrícula 508 (fue el 2º con esta matrícula) C-47A-90- DL N/S 43-16075 N/C 20541, posteriormente se le convierte en los talleres de BMA en AC-47 con 3 ametralladoras .50 laterales.

7 al 15/47 El Grp N° 3 se muda desde el aeródromo de la EMA en Pando a la BA 1 en Carrasco.

9/63 Se inauguran los vuelos TAMU a Santiago de Chile.

10/61 Se realiza el 1er vuelo TAMU a Asunción y Santa Cruz.

10/46 Creación de la Escuela Técnica de Aeronáutica

11/60 Creación del Comando Aéreo Táctico (ahora de Operaciones), Comando Aéreo de Entrenamiento (ahora de Personal) y el Comando Aéreo Logístico (ahora de los Servicios)

13/72 Accidente fatal en Cordillera de los Andes del FH 227 FAU 571

16/17 Creación del Servicio de Sanidad de la FAU.
17/57 Creación de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo
18/50 Decola el C-47 510 desde Palmdale USA acompañando al grupo azul de F51
20/92 Decola el C-130 FAU 591 a Camboya Ruta: Carrasco-Recife-Sal-Málaga-Atenas-Riad-Bombay-Phnom Penh. Arriba el 26 Phnom Penh y decola de regreso el día 29, con las mismas escalas llegando a Carrasco el 4 noviembre en 90 horas de vuelo.
20/50 Sale desde Palmdale California USA el C-47 509 acompañando al grupo rojo de F51
22/61 Se cumple el primer vuelo TAMU a P. Alegre y Río en el C-47 FAU 514 por la ruta MU-PA-RJ; PI. Cap Vega, P. Tte Cnel Bendahan, P. May Loureiro, R Cbo Sanchez y CE Cbo Alamo con 7.1 hrs de vuelo y regreso el día 25 por la ruta RJ-PA-MU con 8.1 hrs de vuelo.
23/* La FA Brasileira festeja el Día del Aviador y recuerda el 1er vuelo de Santos Dumont
26/57 La Cámara de Senadores felicita al Piloto del FAU 511 Tte. Cnel A. Lamela al haber realizado con éxito un aterrizaje forzoso en Arapey con una delegación de Senadores a bordo.
27/50 Accidente del FAU 508 al aterrizar en Salto
30/64 Se estudia por una Comisión de la FAU la posibilidad de un proyecto de vuelo a la Antártida.
31/50 Sale desde Palmdale California el C-47 511 con grupo blanco de F-51

*La Foto del Mes



*Año 1950 en Palmdale, California. C-47 y grupo de F-51 listos para su traslado.

*Noticias Aeronáuticas en el Mundo.

**Identificado el Nimrod accidentado de la RAF

Un avión Nimrod MR.2 de Patrulla Marítima y Reconocimiento, matriculado XV230, se accidentó el 2 de setiembre en Afganistán falleciendo los 14 tripulantes a sido identificado y reconocido por el Ministro de Defensa (MoD) del Reino Unido.

**Helicópteros para Chile

El Ejército de Chile espera decidir la selección de sus nuevos helicópteros de transporte en los próximos meses, entre un par de candidatos seleccionados. Una alternativa, que sería la preferida por los Mandos, es la compra de aproximadamente, 16 helicópteros nuevos modelo Mil. Mi-17V, ofertados por la organización de exportaciones de defensa de Rusia Rosoboronexport.

**Austral aterrizó de emergencia en Neuquén

Un MD-81 de Austral, vuelo 2662, que había partido desde Aeroparque con destino a San Martín de los Andes, debió realizar un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Neuquén a raíz de problemas técnicos. El aterrizaje se produjo pasadas las 1400 horas locales con el operativo de emergencia de los Bomberos para prevenir cualquier accidente.

****Los C-130 consiguen una extensión de vida útil.**

La Boeing lanzó un nuevo programa en el Farnborough Internacional Air Show entre el 17 al 23 Julio 2006, que extenderá el periodo de vida en servicio de los Lockheed Martin C-130 Hercules por más de 30 años.

****GOL Linhas Aereas Inteligentes continúa su expansión**

GOL Linhas Aéreas Inteligentes se esta preparando para operar 14 vuelos por semana a Lima. Para ello a recibido la autorización de la Agencia Nacional de la Aviación Civil de Brasil y usará para cumplirlos sus Boeing 737-800. Gol opera una flota de unos 50 Boeing 737-300, 737-700 y 737-800 alcanzando a 50 aeropuertos en América

****Aerolíneas del Sur**

Aerolíneas del Sur ya recibió su quinto Boeing 737 200, el que viene a incrementar su flota para concretar la apertura de nuevas rutas y el aumento de frecuencias a las ya existentes. El nuevo avión se encuentra en las instalaciones de ENAER para su Certificación de Aeronavegabilidad. Con una capacidad para 94 personas en clase turista y 8 en la Clase Ejecutiva, la nueva adquisición acelera el proceso de ampliación de la flota de la compañía, que según sus objetivos incorporaría un sexto avión antes de fin de año.

****Las noticias acerca de paralización de la producción de los C-17 han sido exageradas.**

A pesar de muchos titulares catastróficos, la producción de línea del Boeing C-17 Globemaster III no ha muerto aun. Pese al llamado que Boeing hizo el 18 de agosto a sus suministradores para que pararan la producción de partes para nuevos C-17, aun no se considera una sentencia de muerte. La empresa esta realizando una cuidadosa escalada de RRPP a favor del carguero estratégico que parece estar produciendo resultados

**** ULTIMO MOMENTO!! Colisión sobre Amazonas**

Un B-737 de la aerolínea Gol con 150 pasajeros abordo está perdido desde el viernes 29 Setiembre en la selva del Amazonas en Brasil después de una colisión en el aire con un jet ejecutivo Legacy 600. El vuelo N° 1907 de Gol se accidento cerca de la ciudad de Manaus y desapareció después de la colisión. El avión de Gol chocó con un jet privado Legacy 600 cerca de la Serra do Cachimbo, región en el estado de Para. El Legacy fue capaz de aterrizar en el aeródromo de Cachimbo en el sur de Para, a pesar de los daños sufridos.

El accidente ocurrió en el aire cerca de 130 miles (207 Km.) al sur de la ciudad de Caximbo en la municipalidad de Sao Felix de Araguaia en el remoto SW del estado de Para, unos 2,000 Km. (1,250 miles) al NW de Río de Janeiro.

La FAB esta buscando al avión en la densa selva de la región. Un agricultor de la zona manifestó haber visto un gran avión volando bajo

Este es el mayor incidente ocurrido con Gol Linhas Aéreas Intelligentes SA, desde su inicio en 2001 con 6 B-737 en 2001, alcanzando a 7 ciudades en Brasil. Gol ha crecido exponencialmente desde entonces, la empresa es ahora la segunda aerolínea mas grande de Brasil después de TAM Linhas Aéreas SA, con mas de 500 vuelos diarios incluyendo Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

***Astronáutica**

**** Nueva Mancha Roja en Júpiter**

Se ha descubierto una nueva tormenta en Júpiter, con la mitad del tamaño de la famosa Gran Mancha Roja y casi exactamente el mismo color.

Fue fotografiada el 27 de febrero usando con un telescopio de 11 pulgadas y una cámara CCD: El nombre oficial de la tormenta es "Óvalo BA", pero "Red Jr.", (Roja Pequeña), podría quedarle mejor. Tiene la mitad del tamaño de la famosa Gran Mancha Roja y casi exactamente el mismo color. El Óvalo BA apareció por vez primera en el año 2000, cuando tres tormentas más pequeñas chocaron y se fusionaron. Utilizando el Hubble y otros telescopios, los astrónomos lo observaron con un gran interés. Una fusión semejante pudo haber ocurrido cientos de años atrás creando la Gran Mancha Roja, una tormenta del doble de ancho que nuestro planeta y de por lo menos 300 años de antigüedad Al principio, el Óvalo BA permaneció blanco —el mismo color de las tormentas que se combinaron para crearlo. Pero

en meses recientes, esto comenzó a cambiar: El óvalo era blanco en noviembre del 2005, lentamente se volvió de color café en diciembre del 2005 y después rojo hace tan solo unas semanas. ¡Ahora tiene el mismo color que la Gran Mancha Roja! ¿Por qué roja? Curiosamente, nadie sabe con precisión por qué la Gran Mancha Roja es roja. La teoría más popular es que la tormenta absorbe material de las profundidades debajo de las nubes de Júpiter y lo lanza a grandes alturas donde la radiación ultravioleta solar —por medio de alguna reacción química desconocida— produce el ya familiar color de ladrillo. La Gran Mancha Roja es la tormenta más poderosa sobre Júpiter; de hecho, en todo el sistema solar. La parte superior de la tormenta se eleva 8 kilómetros por encima de las nubes que la rodean. Al igual que la Gran Mancha Roja, Red Jr. puede estar levantando material por encima de las nubes donde los rayos ultravioleta solares convierten a los cromóforos compuestos que cambian de color en rojo. Si es así, el rojo profundo es una señal de que la tormenta se está intensificando. Algunos de los óvalos blancos de Júpiter han aparecido ligeramente rojizos con anterioridad, por ejemplo a finales de 1999, pero no muy a menudo, ni por mucho tiempo. Júpiter es fácil de encontrar en el cielo del amanecer. Júpiter brilla más que cualquiera otra cosa a su alrededor. Los telescopios pequeños no tienen problema en definir los cinturones de nubes de Júpiter y sus cuatro grandes lunas. Los telescopios de 10 pulgadas o mayores con cámaras CCD deberían poder distinguir a Red Jr. con facilidad. ¿Después qué sigue? ¿Permanecerá rojo Red Jr.? ¿Aumentará o disminuirá?

***Antártida.**

****Los meteoritos hallados en la Antártida**

Cuando los científicos examinaron un meteorito de Marte bajo el microscopio, descubrieron diminutas esferas minerales que, según defendían algunos, eran producidas por organismos vivos. Ahora, investigadores que trabajan en el alto ártico han hallado estructuras minerales similares, producidas no por microbios, sino por un volcán...

Principales regiones investigadas en la Antártida donde se han identificado meteoritos con éxito. En cualquier momento, el flujo de muestras interplanetarias se salda con aproximadamente un meteorito marciano cayendo a la Tierra cada mes. Los científicos han pensado que sería necesario un impacto muy importante para provocar estos intercambios interplanetarios. Impactos de esta magnitud y aún mayores suceden cada 200.000 años o así en Marte. Sin embargo, las investigaciones muestran ahora que cráteres tan pequeños como de 1,9 millas (3 kilómetros) de ancho en Marte podrían haber sido los puntos iniciales de meteoritos arrojados hacia la Tierra.

****Colaboración uruguayo española para instalar equipos en Base Artigas**

El Instituto Antártico Uruguayo y el gobierno de Canarias llevan adelante un proyecto de cooperación para reparar medidores que permitirán analizar el estado de la capa de ozono en tiempo real en la isla Rey Jorge, en la Antártida y a través de señales satelitales también se podrá medir la radiación ultravioleta. Canarias aportó al proyecto unos 20.584 euros para la reparación y puesta a punto del medidor y para la capacitación de dos técnicos uruguayos en el ajuste de los medidores que posteriormente se instalarán en la isla.

**** Del I.A.U.**

El próximo 7 de octubre, se celebra el ingreso de Uruguay como miembro pleno del Tratado Antártico. El Instituto Antártico Uruguayo organizará la Semana de la Antártida 2006, durante la cual se realizarán diversas actividades culturales y homenajes a los pioneros antárticos. Por mayor información enviar un email al: rrpp@iau.gub.uy Departamento de RRPP del IAU.- <http://www.iau.gub.uy>

*** Computación**

****Los 10 virus más detectados por ESET en agosto de 2006**

El HTML/Phishing alcanzó nuevamente la primera posición del ranking estadístico de detecciones de códigos maliciosos del mes de agosto, realizado por la empresa de seguridad informática ESET, con datos extraídos del servicio ThreatSense.net. "Si bien el phishing no se encontraba dentro del ranking de detecciones durante los últimos meses, en agosto aparecieron nuevas variantes de la amenaza, y esto lo llevo a ubicarse nuevamente en la cima del ranking", dijo el Lic. Cristian Borghello, Technical & Educational Manager de ESET para Latinoamérica. "En este último tiempo, las primeras posiciones del ranking están teniendo muchas variaciones, aunque la familia Brontok, el Swizzor, la familia Bagle y la familia Netsky siempre son los que mayor propagación presentan", concluyó Borghello.

TOP 10 - ThreatSense.net

(Nombre - Porcentaje de detecciones)

01. Phishing.gen 5,22%
02. TrojanDownloader.Swizzor . 3,21%
03. Brontok.A 2,96%
04. Adware.180Solutions 2,13%
05. Netsky.Q 2,09%
06. Brontok.B 2,00%
07. VB.NEI 1,49%
08. Adware.Hotbar 1,47%
09. Bagle.gen.zip 1,47%
10. Exploit.WMF 1,31%

Este mes, Brontok.B, descendió del segundo al sexto lugar, y el Win32/Swizzor volvió a entrar a las primeras ubicaciones luego de dos meses. ThreatSense.net es el servicio de Alerta Temprana de ESET NOD32 Antivirus, el cual indica el porcentaje de propagación de todos los códigos maliciosos que han sido detectados en las computadoras del mundo que tengan activado este servicio en su antivirus ESET NOD32. Los datos son enviados desde más de 10 millones de equipos únicos, que recolectan estadísticas sobre más de veinte mil distintos tipos y familias de códigos maliciosos activos durante el último mes.

El HTML/Phishing.gen presentó un ascenso durante el último mes y esto lo llevó a ingresar a la primera posición del ranking con casi el 5,25 por ciento de las detecciones totales. El phishing se conforma de mensajes de correo electrónico falsificados con la intención de engañar a usuarios crédulos, para que revelen sus números de tarjetas de crédito, den información de sus depósitos de cuentas bancarias o cualquier otro tipo de detalles personales. Por este motivo, los usuarios que caen en esta trampa pueden recibir daños mucho mayores que inconvenientes con la computadora, como es la pérdida total o parcial de su dinero en la cuenta bancaria o la tarjeta de crédito.

En la segunda ubicación, se encuentra el troyano Swizzor con el 3,21 por ciento. Swizzor estuvo a principios de año durante varios meses en la primera colocación, pero su propagación había descendido notablemente en los últimos dos meses. Esta amenaza puede ser descargada cuando se visitan ciertos sitios web, o ser enviada masivamente por correo electrónico.

Al ejecutar este troyano, se instala un plug-in que actúa como spyware o adware. Tal como sucede con otros malwares similares, nunca se le pide autorización al usuario para descargar e instalar el software, realizándose todo en forma clandestina.

Periódicamente son generadas varios miles de instancias de este troyano.

En la tercera colocación, aparece una variante reciente del Brontok.A, con casi el 3 por ciento de las detecciones. Esta amenaza surgió en octubre de 2005. Es un gusano y troyano de puerta trasera con la capacidad de propagarse a través del correo electrónico y de recursos compartidos en redes no protegidas.

En la cuarta posición se ubica el 180Solutions. El mismo se ha convertido en el adware de mayor detección del mes con más del 2,15 por ciento de todas las detecciones. Monitorea constantemente el contenido de la ventana del navegador del equipo infectado, y abre páginas web con publicidad de sus afiliados, cuando ciertas palabras son utilizadas en buscadores o sitios de compra en línea.

En la quinta ubicación, se encuentra el ya tradicional Win32/Netsky.Q (también conocido como Netsky.P), con el 2,09 por ciento de las detecciones. Este gusano se reproduce por correo electrónico. Además, puede utilizar aplicaciones de intercambio de archivos P2P y recursos compartidos del equipo afectado. Se ha convertido en uno de los gusanos de alta propagación más antiguos de los que aún se mantienen en actividad.

Por otro lado, el Brontok.B descendió hasta la sexta posición con el 2,00 por ciento del total de detecciones. Esta variante de la familia, presenta funcionalidades muy similares a las del Brontok.A. Brontok se caracteriza por utilizar una gran cantidad de métodos para evitar ser eliminado de un sistema infectado.

En la séptima colocación, se ubica el Win32/Adware.HotBar, el cual muestra ventanas emergentes de publicidad y agrega enlaces y fotos a los correos salientes de los usuarios. Este adware es otro de los que mayor cantidad de detecciones ha presentado durante los últimos meses. Para más información, se puede descargar un informe completo realizado por Cristian Borghello, sobre el funcionamiento del HotBar, desde el siguiente enlace (archivo PDF): <http://www.nod32-la.com/link.php?i=26>

En las últimas posiciones del ranking de ThreatSense.net se encuentran diversos códigos maliciosos de mucha importancia, pero que han presentado un leve descenso en sus detecciones durante el último mes, los gusanos Win32/VB.NEI y Win32/Bagle.gen.zip, y el exploit Win32/Exploit.WMF. Win32/Bagle.gen.zip puede ser cualquier variante del Bagle que se encuentre comprimida en formato ZIP y con contraseña. El gusano se reproduce a través de Internet, correo electrónico y aplicaciones de intercambio de archivos P2P. Win32/Exploit.WMF se aprovecha de una vulnerabilidad en los sistemas operativos Windows que fue corregida en enero de 2006 por Microsoft. El exploit permite descargar y ejecutar troyanos y códigos maliciosos, valiéndose de un problema de seguridad en Windows, durante el proceso de archivos de imágenes.

****AntiSpywares sospechosos o no confiables**

Actualización de la lista de programas que se presentan como anti-spywares o anti-adwares, que usted no debería instalar o ejecutar en su computadora, si no desea correr el riesgo de, o bien infectarse con la misma basura que irónicamente muchos de ellos dicen quitar, o bien ser engañados por productos que mienten a la hora de detectar malwares (deliberadamente o no), para que el usuario termine comprándolos.

Última actualización 21/ago/06

* Agregados:

- AntiSpyware Soldier (21/ago/06)
- VirusRescue (21/ago/06)

* NOTA VSA sobre "Spyware Terminator" (spywareterminator.com, spyterm.com, crawler.com): Según informa el sitio Spyware

Warrior (http://www.spywarewarrior.com/rogue_anti-spyware.htm#spyterm_note), Spyware Terminator fue sacado de la lista de programas sospechosos o no confiables, lista a la que ingresó por su conexión con IBIS, un conocido distribuidor de adware, con productos como Wintools, Websearch, y Huntbar. La razón de quitarlo de la lista, es que la propia IBIS anunció oficialmente que dejaba el negocio del adware (ver "IBIS Discontinues Distribution of Controversial WebSearch Toolbar", http://www.websearch.com/pr/pr_release.aspx). Esta decisión fue tomada luego de tres meses de prueba, para asegurarse que el programa Spyware Terminator no presentaba ninguna clase de problemas al usuario, y que por lo tanto se trata de un programa recomendado.

NOTA: No confundir Spyware Terminador de Crawler.com (<http://www.spywareterminator.com/>), con Spyware Terminator 4 de Invender.nl, ni con Spyware X-terminator de Stompsoft.

* Sitios relacionados con los Anti Spywares sospechosos o no confiables.

Lista de sitios oficiales de los productos no confiables o sospechosos.

Última actualización 21/ago/06

* Agregados:

- antispywaresoldier .com (21/ago/06)

- virusrescue .com (21/ago/06)

* Nuevos (últimos 30 días):

- AntiSpyware Soldier (21/ago/06)

- antispywaresoldier .com (21/ago/06)

- VirusRescue (21/ago/06)

- virusrescue .com (21/ago/06)

- 1-2-3 Spyware Free (1/ago/06)

- Easy SpyRemover (1/ago/06)

- easyspyremover .com (1/ago/06)

- smartpctools .com (1/ago/06)

- Spyware Removal Wizard (1/ago/06)

- spywareremovalwizard .com (1/ago/06)

- VirusBlast (1/ago/06)

- virusblast .com (1/ago/06)

- xtremeinnovations .net (1/ago/06)

* Listado completo:

<http://www.vsantivirus.com/lista-nospyware.htm>

[Última modificación: 22/08/06 00:15 -0300]

* Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"

Limites de Diseño:

La historia se desarrolla durante un vuelo tormentoso en un avión Boeing. Una azafata fuera de servicio, está sentada al lado de un hombre, al cual se lo ve muy nervioso, con los puños apretados en los posabrazos, mientras mira por la ventanilla del avión como se flexionan las alas por la turbulencia. La azafata trata de tranquilizarlo y le dice que ella vuela todo el tiempo, que no hay nada de que preocuparse y que el piloto tiene todo bajo control. El hombre le contesta: "soy un ingeniero aeronáutico de la Boeing y nosotros no diseñamos el avión para hacer lo que está haciendo"

Aviso de bienvenida del piloto. "Estamos orgullosos de tener el mejor personal femenino de cabina de la industria. Desafortunadamente ninguna de ellas está en este vuelo...."

Aviso del piloto por demora. Después de una extensa demora en el estacionamiento con todos los pasajeros a bordo, el piloto les hizo el siguiente anuncio a los pasajeros: "Lamentamos la demora, pero la máquina que aplasta su equipaje y le rompe las manijas, está descompuesta. El personal de tierra lo está haciendo manualmente"

Aviso de pérdida de presurización "En caso de una pérdida repentina de presurización, caerán mascarás de oxígeno en frente suyo. Pare de gritar, agarre la máscara y pongasela sobre su cabeza. Si usted viaja con un niño pequeño, pongase su máscara primero antes de ayudarlo a él. Si usted viaja con dos niños pequeños, decida ahora a cuál quiere más"

Aviso después del aterrizaje. "Cuando abandone el avión, asegúrese que tiene todas sus pertenencias. Cualquier cosa que se deje, será distribuida entre el personal de cabina. Por favor no dejar niños ni esposos. El último en salir del avión deberá limpiarlo"

Aterrizaje brusco. El piloto realiza un aterrizaje muy brusco. La aerolínea tenía la política que el primer oficial se parase en la puerta del avión mientras salían los pasajeros, sonriendo y diciéndoles "gracias por volar en nuestra aerolínea"

Pensó que después de ese aterrizaje tan fuerte, pasaría muy malos momentos al mirar a los pasajeros a los ojos, pensando que alguno le recriminaría el mal aterrizaje. A medida que salían todos los pasajeros sin hacer comentarios, se sentía más aliviado, hasta que la última en salir, una señora viejita y chiquitita y que caminaba ayudada de un bastón, se para y le dice:

"Hijo, puedo hacerle una pregunta?"

"Claro, señora" le dice el piloto. "Cuál es?"

La pequeña señora le dice: "Aterrizamos o fuimos derribados?"

Otro aterrizaje brusco:

Después de un aterrizaje brusco, el piloto le explica a los pasajeros:

"Disculpen por el aterrizaje brusco, no fue falla del piloto, ni falla del avión, fue falla del asfalto"

****Día Internacional de los Panzones**

VOS, Colega Hombre, cansado de luchar contra la balanza, que te miras en el espejo y ves aquella barriga colgando, que sentís envidia del vecino carilindo al que le gusta andar sin camisa y todo trabajado mientras lava el auto, mostrándole el lomo a tu mujer, tus hijas, a tu cuñada, novia, amigas..., no te pongas triste. Sólo pensá que este profesional del gimnasio, este auténtico Adonis, pasa al menos 20 horas semanales trabajando ese cuerpo. 20 horas frente a los espejos del gimnasio, trabajándose, mirándose cada centímetro sin fijarse en las bellas y deliciosas mujeres a su lado, a las que apenas las mira para pasarle las pesitas o la toalla que se les cayó al suelo. Sólo imaginate cuántas cervezas se perdió de tomar ese gil; que se pasa la vida chupando Red Bull, Gatorade, jugo light, comiendo arroz integral, pescado crudo, proteínas, gelatina dietética, etc. ¿Grasas y Harinas?. ¿Una docena de medialunas?. ¿Una picada con salame y queso?, ¿Un kilo de rabas de calamares fritas?. ¿Un kilo de pickles?. ¿Un asadito lleno de achuras con toda su grasa?. ¿Una pizza de jamón con morrones que se le chorrea todo el queso?. ¿Un panqueque con dulce de leche?. No, ni en pedo, ni soñándolo ¿y todo eso para qué?. Para quedarse frente al espejo viéndose lo hermoso que es?. ¿Para quedarse mirando y diciendo ¡Uh, que marcados que tengo los abdominales, parezco una tabla de lavar, mira los bíceps que tengo!?.

YA BASTA DE TANTA MARICONADA!!!

Ya todo el mundo sabe que a los únicos que les gusta un hombre bonito es a los putos. ¿¿¿Qué cosa desea una mujer???. Hombre inteligente, cariñoso, dulce, tierno y con panza.

iiii DÍA INTERNACIONAL DE LOS PANZONES!!!!!! Ya basta de tener la conciencia pesada después de tomarse aquellas cervecitas viendo el partido, después de comer aquellos lomitos con ajo. Aquellas impresionantes milanesas napolitanas a caballo con fritas, o de tener que comerse un Toblerone extra-large en la plaza, o de bajarse una sopresatta con vino tinto. Ahora, amigos, vamos a llenar los restaurantes y todos los bares del mundo. Invitemos a nuestros amigos a que compartamos sábados de asado, con chorizo y molleja y todas las achuras; vamos a chuparnos todas las cervezas, las botellas del delicioso escocés. Tomemos Coca Cola común, sin sacarina. Chorizo con bastante grasa, doradita, crocante. Pidamos unos bifes de pomarola, lentejas con longaniza calabresa, unas pizzas con doble y triple muzzarella. Y no nos olvidemos del delicioso queso semiduro. Pidamos las frutillas con el doble de crema y salsa de chocolate y no le tengas miedo a los helados con kinotos al rhum, banana split, crema tramontana, dulce de leche granizado. Llegó ahora nuestra oportunidad: mandemos la ensalada de lechugas con un poquitito de sal y limón a la mesa de los "GAYS". Nuestro Lema: "Mas vale un panzón bueno en la cama que un gimnasta frente al espejo con la pistola de adorno". Nuestro Ídolo: "Homero Simpson" Nuestro Día: 7 de abril el Día Internacional de los Panzones. Fijate en el almanaque: cae viernes, iiiiohh maravilla!!! Vamos a tomar unas cervezas. Pásalo a todos tus amigos con panza cervecera y a todas aquellas inteligentes mujeres simpatizantes. Ya sabes que son muchas... La verdad: no estamos solos. Y a ti, musculoso carilindo que te excitas mirándote lo bien formado que estás, te mandamos una seria advertencia: "Mientras estás en el gimnasio, Tu esposa, tu novia o tu querida y hasta tu secretaria, está en el hotel "que ya sabes", tomándose un gin tonic con ese gordito panzón que vos creías incapaz de agacharse para recoger un billete. Pero no te preocupes, seguí frente al espejo tallando tu cuerpo".

[Direcciones interesantes de la Web.](#)

<http://usuarios.lycos.es/generaciondel40> Diario con artículos nacionales

<http://www.dailymotion.com/swf/1JwtnHDE933261Tnb> El mejor acto de magia del mundo imuy recomendable!!!!

<http://home.chello.no/~siamak.javid/etc/NewAirportSecurity.swf> lo que tienen que pasar nuestras amadas esposas e hijas, al ser investigadas por la aduana de los aeropuertos gracias a Bin Laden.

<http://www.israeli-weapons.com/weapons/aircraft/f-16i/F-16I.html> sobre el F-16i Israelita,

<http://www.meroweather.com/767/767-center.html> Cabina de B-767

*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"