



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 60 CORRESPONDIENTE AL 1º DICIEMBRE DE 2006

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail Grp346@adinet.com.uy

***COMUNICADO.**

****Aldeas Infantiles SOS**, ha comenzado la venta de su colección de tarjetas de Navidad y Año Nuevo, el ellas ha reproducido obras de nuestro socio el Brig. Gral. WA Malates.

***Agradecimientos a los colaboradores.**

Cnel H Bustos, Cde A Rodrigo, May W Rigo, Cnel O Vilche, SOM G Baez

***Cartas de los Lectores**

****Recibimos del AAMA.**

Continuamos con la 3º parte..

****Museo Aeronáutico.**

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

3º Parte

Reestructura y Organización del Archivo del Museo.

En mayo de 2004 se le solicita al Sr. Eduardo Luzardo una reestructura, clasificación y organización del archivo documental del Museo. Por esos momentos de 2004, el archivo del Museo se encontraba en una situación caótica, al encontrarse todo el material de archivo en cajas y desordenados diseminados por todo el sector de la biblioteca. Todo este archivo que constaba con Documentos de la Aeronáutica Militar, mas tarde de la FAU, Libros de vuelo, archivos documentales fotográficos, archivo de recortes de diarios y artículos de carácter aeronáutico, documentos de los pioneros aeronáuticos de nuestro país, Berisso, Boisso

Lanza, Bonilla, Adami, etc, documentos exclusivos de las primeras líneas aéreas que transitaron nuestro país, Aeropostale, VARIIG, Air France, CAUSA, PLUNA, planos aeronáuticos, manuales de despiece, manuales de radio, manuales de vuelo, cartas, solicitudes, autorizaciones de viaje, documentos de compras de aeronaves, resoluciones gubernamentales, documentos de bajas y altas de aeronaves, informes de accidentes, informes de vuelos, de pruebas de aeronaves, de reparaciones, de movimientos de tropas revolucionarias en la década del 30, de maniobras, de ataque, de fotografía, de OVNIS, etc, etc. Esta infinidad de documentos no tenía una organización adecuada y en un porcentaje muy grande no tenía ninguna organización, simple material apilado y hasta inexplorado... por otra parte, el archivo ya ordenado no se ajusta a los requerimientos actuales al respecto.

Importante en este tema, es de destacar la intervención del Cnel. Álvaro Quirós que fue sin dudas el impulsor de la idea de la nueva organización. Para esta organización el Sr. Luzardo ingresa a trabajar al Museo los días sábados por la mañana hasta la tarde, encontrándose en una terrible

encrucijada al no saber exactamente por donde empezar. El volumen de documentación parecía no tener fin. Casi inmediatamente por una buena gestión de los voluntarios se logra la incorporación del archivo del fallecido fundador de la biblioteca, don Carlos Bernasconi, lo que significa un gran desafío ya que debía ser reordenado y distribuido dentro del nuevo sistema aplicado. Luego de dos años de tareas de organización y clasificación de los archivos del Museo, hoy podemos decir que el mismo se encuentra en una etapa bien avanzada y que el orden es bien destacado, fundamentalmente al tener las necesidades de buscar cualquier documento que sea solicitado y encontrado inmediatamente.

Para la organización de éste archivo también fue solicitada la cooperación de los voluntarios, ya que se ha necesitado una gran cantidad de sobres, carpetas plásticas, archiveros, acondicionamiento de muebles, lo que no fuera posible también sin la cooperación de las nuevas autoridades del Museo a cargo del Cnel. Roberto Rodríguez. La compra de las carpetas y sobres se hizo a entera voluntad y donación de los Asociados y por recaudación de fondos por la venta de los autoadhesivos de "Ratones de Hangar" que fueron hechos y donados a través de uno de los socios y por la empresa gráfica "Printer" www.printer.com.uy Aún en la actualidad esta clase de implementos se necesitan, por lo que se les solicita a los Miembros Asociados que si poseen estos materiales, como carpeta plásticas, sobres del tipo "Oficio" y desean donarlos, estaremos muy agradecidos, o hacérselo saber a través de

[:aamameregalli@adinet.com.uy](mailto:aamameregalli@adinet.com.uy) Es importante destacar que el cúmulo de información aún no ha sido organizado en su totalidad debido a su volumen y riqueza, otro de los motivos es la gran cantidad de información que permanentemente

ingresa al archivo del Museo debido a la gran cantidad de donaciones que se han recibido en estos dos últimos años de trabajos voluntarios pre y post Asociación Amigos del Museo Aeronáutico. Los trabajadores voluntarios de la Asociación permanentemente ingresan documentos y es importante destacar los contactos que se están gestando con Asociaciones, Bibliotecas y Museos del

Organización de la Biblioteca

La biblioteca del museo no tenía ningún orden, solo eran libros apilados en los estantes, sin clasificar, sin ordenar... sin nada, solo en algunos sectores se podía identificar algunos intentos de organización en los años precedentes. Tomó la responsabilidad de ordenarla el Socio Gustavo Figueroa, retiró uno a uno cada libro, limpió y clasificó, luego de eso, fue separando los estantes por temática y ordenando uno a uno los libros. Historia, Aventura, Artículos, Manuales de vuelo, Manuales de Radio, Manuales de Motores, Manuales de Despiece, por marca, modelo... entrenador, ataque, caza, bombardeo. Manuales de Armamento, para avión y de tropa, Manuales de Medicina Aplicada a la Aeronáutica, Libros de Vuelo, Registro de Vuelos, desde la Aeronáutica Militar, pasando por la creación de la Fuerza Aérea a partir de 1953 hasta lo que a la fecha se ha conseguido, fotografía aérea, aparatos usados y técnicas. Revistas, nacionales, extranjeras, viejas, nuevas, todas. Diarios, Enciclopedias, Diccionarios de temática aeronáutica, Publicaciones de Fuerzas Aéreas extranjeras, Academias históricas. También se cuenta con mas de doscientos libros digitales, en los archivos del museo. Estos libros conjuntamente sus ilustraciones y textos están almacenados en discos compactos que también serán ingresados al acervo de la biblioteca. Cabe destacar que tanto el Sr. Gustavo Figueroa como otros socios han hecho contactos con bibliotecas aeronáuticas de la región, Biblioteca Newberiana, Biblioteca Aeronáutica Argentina, del Museo Aeronáutico Venezolano, del Museo Aeronáutico de Chile y de Brasil, todos estos contactos nos ha permitido recibir libros y publicaciones en forma de intercambio y por donaciones que no han hecho mas que acrecentar el acervo escrito de nuestra biblioteca; además de las donaciones de nuestros socios como el Dr. Gustavo Necco, el historiador Juan Maruri, el Cnel. Eduardo Aguirre, la donación de la biblioteca aeronáutica del tío político de nuestro socio Guillermo Fernández, el difunto Germán Pérez y la cantidad de aportes que sábado a sábado cada uno de los socios

Organización de la Fototeca

El archivo fotográfico del Museo es algo que no estaba previsto en las administraciones anteriores y es algo que fue a idea y consideración de los voluntarios y la Asociación. Primero que nada fue necesaria una búsqueda exhaustiva de la totalidad del antiguo material fotográfico del museo que se encontraba en las mismas cajas donde estaba el archivo general del museo.

Muchas de las fotografías se encontraban en una condición bastante mala, debido a la pobre organización y cuidado de las mismas.

La humedad había hecho un deterioro importante en los emulsionantes de las fotografías, se estaban borrando literalmente y fue necesario un cuidadoso tratamiento de digitalización y retoque de cada una de las fotos encontradas. Fue necesario para estas tareas conseguir un scanner y una computadora. En el transcurso del primer año de voluntariado pre Asociación, no se contaba con los

extranjero que permiten también el arribo de mucha más documentación. La idea para mas adelante, será la de abrir éste archivo al público como órgano de consulta a investigadores, historiadores, periodistas o simples aficionados y así de esta forma generar una fuente de ingresos para la recuperación y mantenimiento de las instalaciones y patrimonio histórico aeronáutico de nuestro museo

trabajadores voluntarios hacen en forma de publicaciones, diarios y revistas. La cantidad del material recibido en estos dos últimos años fue tal, que fue necesaria la consulta a una bibliotecóloga para generar un orden informático en la misma. La idea surgió del Cnel. Álvaro Quirós y la misma se gestionó por intermedio de la Bibliotecóloga de la Escuela Militar de Aeronáutica. Conseguimos el asesoramiento de la Sr. Julia que nos visita los sábados para dar orden a la misma de una forma profesional.

Para ello, era necesario una computadora y éstas tareas chocaban con la de escaneo de fotografías, el socio Wilman Fuentes, donó una computadora de su propiedad para las tareas exclusivas de Biblioteca, donde una vez instalado el programa informático "Winisis" de difusión pública y gratuita por parte de UNESCO, se está generando un banco de datos informático que consta con el nombre del libro, autor, cantidad de páginas, fecha de publicación, edición, tema y un breve resumen sintetizado que permite tener una breve reseña del libro sin la necesidad de leerlo todo y que puede ser consultado directamente de la computadora sin necesidad de retirarlo del mueble. Esta clasificación da un código, numero de acceso y lugar físico de la biblioteca donde se encuentra el libro buscado, lo que permite una ágil identificación sin demoras. Este programa informático permite realizar una reseña impresa de todos los libros de la base de datos que permitirá intercambiar publicaciones y con cualquier biblioteca del mundo por intermedio del fax o e-mail, esta práctica es muy usual y común entre bibliotecas, donde la búsqueda de un libro de corta edición, como muchos de los de la biblioteca del museo pueden estar siendo buscado en estos momentos y su búsqueda y fotocopiado se paga, lo que generará fondos y recursos para el acrecentamiento de la biblioteca. La idea también es en un futuro, abrir la biblioteca al público como órgano consultivo a investigadores, historiadores o entusiastas.

fondos necesarios para adquisición de éste costoso material informático y el museo carecía de ellos también. Los mismos fueron conseguidos bajo el préstamo de uno de los voluntarios que trasladaba su computadora personal y escáner al museo todos los sábados para los trabajos de digitalización, gracias al Mayor Fernando Díaz gran parte del archivo fotográfico del museo fue recuperado, escaneado y retocado para mantener sus condiciones originales, recuperación del color y respaldo. Gran parte del archivo fotográfico que el museo posee hoy se trata de colecciones privadas de los voluntarios y socios del museo que aportando sus trabajos personales y recopilaciones en forma de donación hace que la fototeca del museo se vea acrecentada día a día.

Con el arribo de la nueva administración, la cooperación que se aportó a este cometido fue fundamental ya que el museo realizó la compra de una computadora de buena capacidad y

con un monitor de alta resolución, con fondos de los voluntarios mas las ventas de una serie de libros donados por el Cnel. Eduardo Aguirre, se compró un escáner de alta resolución pixelar y se instaló todo el equipamiento en el museo. A partir de ahí, todos los sábados se realiza las tareas de escaneo de todas Las fotografías de carácter aeronáutico donde se encuentran aviones tanto civiles como militares. Luego de la digitalización y respaldo de los documentos del museo se comienza con otro proyecto de digitalización más ambicioso, por intermedio del Mayor Díaz se gestiona en la Dirección General de Aviación Civil el Registro Nacional de Aeronaves, con eso mas de un millar de fotografías son escaneadas y digitalizadas para documentación del museo conjuntamente con toda la documentación de la aeronave, marca, modelo, número de motor, color, potencia en HP, matrícula y nombre de propietario o propietarios, particulares o sociedades anónimas. Se continúa con la digitalización de álbumes privados aportados por los voluntarios y donaciones. Luego del escaneado y digitalización del Registro Nacional de Aeronaves y aprovechando la visita de nuestro buen amigo minnesotano el Dr. Gary Kuhn, se viaja a Paysandú para intentar conseguir a préstamo los álbumes del coleccionista y amigo personal del Dr. Kuhn, Nery Mendiburu, fallecido en 2001, esta colección privada cuenta con mas de treinta mil Organización de la Videoteca

El museo no contaba con una videoteca organizada de filmografía aeronáutica, solo algunos videos sueltos institucionales. Si bien es cierto que aún no podemos decir que el museo posee una videoteca, si es justo decir que el esfuerzo se está generando y está dando buenos resultados. Mediante donaciones de algunos socios hemos podido recopilar alguna serie de videos de canales de televisión e institucionales de finales de la década del cuarenta y del cincuenta, con imágenes únicas, como la escuadrilla

acrobática "Los Cocodrilos", los B-25 en acción sobrevolando Montevideo y bombardeando en una demostración en Trouville, la construcción del Aeropuerto de Carrasco Gral. Cesáreo Berisso, imágenes aéreas de Montevideo por aviones de la Fuerza Aérea y videos

Las donaciones

Es muy difícil en pocas palabras explicar y cuantificar lo que han sido las donaciones de las que los Amigos del Museo Aeronáutico hemos tenido en este tiempo. Tal vez parezcan pocas pero les aseguro que son muchas. A la hora de nombrar algunas no queremos ser injustos por pecar de olvido de algunas, así que pedimos perdón si así fuera. Por ejemplo: el Sr. Gustavo Figueroa, nos donó un televisor que ahora esta funcionando e instalado en la sala de trabajos, el Sr. Guillermo Fernández nos donó un videgrabadora que esta instalado debajo del Televisor donado. El Cnel Eduardo Aguirre nos donó una cantidad de sus libros para ser vendidos y juntar fondos para la asociación, también nos trajo una colección de enciclopedias con todos los tomos un escaner y una impresora que están prontas para trabajar, El Dr. Gustavo Necco nos trae permanente todos los sábados algo nuevo, ya aportó pintura para la maqueta del Constellation que él está restaurando, pintura para el tanque del Hellcat, herramientas, libros, publicaciones traídas desde el extranjero, hizo donaciones de mas de cien videos en DVD, un DVD - Reproductor de VHS y un Televisor al Museo Aeronáutico, una impresora a la A.A.M.A., videos en cintas y DVD y para colmo cuando le sobra un tiempito nos copia los videos a formato DVD...

fotografías. En viaje con el Sr. Rolando Grasso, Gary Kuhn y el Mayor Díaz se gestiona con la Sra. de Mendiburu la cual accede al préstamo. La primera tanda de álbumes del Sr. Nery Mendiburu constó de cuarenta álbumes con mas de dos mil fotografías. Los cuarenta álbumes fueron escaneados con fotografías de aeronave uruguayas, civiles y militares, de aeronaves argentinas, brasileñas, chilenas, paraguayas, mexicanas principalmente, también una gran cantidad de fotografías estadounidenses, canadienses y europeas. Luego de finalizada la primera tanda de álbumes, se gestiona una segunda tanda de cuarenta álbumes mas, se consiguen y se escanean, en ese ínterin se rompe nuestro escaner y es necesaria la compra de otro, con fondos de la Asociación donados por el Dr. Gary Kuhn, se compra un nuevo escaner y se continúa el trabajo. En la actualidad se cuenta con mas de doce mil fotografías escaneadas y se cree en la posibilidad de poder obtener cerca de cincuenta mil. La cantidad de fotografías a escanear hace pensar a la Asociación que el museo temará con el mayor archivo fotográfico del país de temática aeronáutica. La idea en un futuro es gestionar la venta de copias fotográficas para generar recursos para el mantenimiento del patrimonio del museo, para esta tarea, en un futuro será necesaria la adquisición de una impresora de características "Láser" para una mejor impresión y calidad del trabajo.

documentales por parte de algún canal de televisión. También es importante destacar que muchos de los videos son de origen "casero" realizados en festivales aéreos o en las festividades del "Día del Patrimonio", en Durazno, Pando, Carrasco y Melilla. La gran mayoría son aportes de los socios y los mismos están siendo digitalizados en formado DVD para una mejor conservación y menor espacio de archivo. También hay una buena cantidad de videos del tipo de enciclopedias, con imágenes tomadas profesionalmente. Se está intentando la gestión de digitalizar unos viejos filmes en "Súper 8" almacenados en el museo y que aún se puede extraer buenas imágenes de ellos. Dependiendo de la cantidad de videos que se puedan conseguir se estudiará en un futuro intentar vender copias para la obtención de más recursos para el museo.

gracias Gustavo!!!El Sr. Wilman Fuentes ha donado casi todos los marcos de cuadros que están colgados en la sala, la computadora para la biblioteca y horas de trabajo voluntario en Internet buscando contactos para el museo. El Sr. Eduardo Drömer además de incontables horas de trabajo desde España y contactos visitados en museo de Europa, nos apporto los US\$ 300 para la compra de la tela para el Stinson y para el "Tiger Moth", el Sr. Tulio Soto lleva aportados US\$ 250 con los que se adquirieron los manuales de despiece para el "Tiger Moth", el Sr. Ruben Sandri nos aportó la compra de los Blue Print mas US\$ 100 extras para las restauraciones además de otras donaciones monetarias hechas anteriormente. El Dr. Gary Kuhn, además de incontables esfuerzos permanentes, nos ha aportado últimamente US\$ 200 para la compra de un escaner y para el futuro tapizado del Stinson, material fotográfico, copias fotográficas, compactos de DVD, los planos del Curtiss SNC-1 y un sin fin de cosas más, aparte de la permanente y destacada esponsorización de las actividades que a favor de nuestros proyectos. El Sr. Eduardo Luzardo costea sus gastos de Internet que se desarrollan con los fines de contactos e investigaciones. El origen mismo de esta Asociación y el movimiento de los

voluntarios se origina en la creación de un foro virtual en Internet, que es el motor de la mayoría de las donaciones que se realizan con los amigos en el exterior. Los hermanos Boubeta desde Australia aparte de US\$ 30 los incontables esfuerzos voluntarios para conseguir recursos para las restauraciones del Stinson y del "Tiger Moth" con la institución HARS de Australia, el Sr. Juan Maruri nos ha aportado libros y publicaciones para nuestra biblioteca. La Sra. Mirta Vanni nos ha donado un Gestiones en curso

Durante el presente año se han realizado intensas gestiones para poder obtener la colaboración y la presencia de la Aviación Naval en las instalaciones del Museo. Para ello se ha logrado que el Comando General de la Armada haya nominado un Asesor Naval en cuestiones históricas para la Comisión Asesora Histórica del Museo Aeronáutico. El Mismo es el C/F Ciganda, Jefe de Mantenimiento de la Base Aeronaval No. 2 de Laguna del Sauce en Maldonado. El C/F Ciganda manifestó la voluntad de poder realizar una restauración conjunta entre el Museo, La Asociación Amigos del Museo, la Aviación Naval y algún aporte de privados en los talleres de mantenimiento de Laguna del Sauce. El Jefe de la Base Aeronaval No. 2 de Laguna del Sauce el C/N Carlos Fuentes nos manifestó estar haciendo las gestiones pertinentes ante el Comando de la Armada de la sesión de una aeronave del modelo TRACKER para el Museo. Se han entablado gestiones también para la sesión de una aeronave T-28 Trojan que se encuentra también en Laguna del Sauce, se nos manifestó que la misma esta prometida para la Armada Argentina y que ese fue el convenio en los momentos de la compra de estas aeronaves. Podrían existir posibilidades de que la Armada Argentina finalmente desista de esta aeronave en vista de que ellos poseen varias de estos aviones en exhibición o por canje de alguna otra. Tenemos pendiente una reunión con el Comando de la Aviación Naval para finiquitar estos detalles Dentro de las gestiones que se están realizando, se ha solicitado al Ministerio de Educación y Cultura de que el Museo Aeronáutico ingrese al Circuito Cultural de la Ciudad de Montevideo para paseos y visitas de turistas extranjeros ya que el mismo no está dentro de la folletería Oficial del Gobierno Nacional ni Departamental. Desde Francia se nos ha solicitado la cooperación para la exposición que se llevará a cabo sobre la historia de la Aerolínea "Aeropostale", Esta exposición, será del tipo "Itinerante", la cual comenzará en Francia, continuará en España, Argelia, Brasil, Uruguay, Argentina y Chile, nuestro socio Gustavo Necco se encuentra abocado a estas tareas conjuntamente con la Oficina de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea. Nuestra Asociación, hará de patrocinadora de la muestra aportando logística y material fotográfico del Acervo del Museo y de las colecciones privadas de nuestros socios..Se está manteniendo contacto con la Sra. Karina Pistón, encargada de medios y Relaciones Públicas del Ateneo de Montevideo para la actualización de la página Web de su institución de carácter cultural y de información general de todos los museos de la Ciudad de Montevideo. Para ellos, nuestra Asociación dará al Ateneo una lista pormenorizada de absolutamente todo el Acervo del Museo a manera de actualización general. Se solicitó ingreso al Instituto Latino Americano de Museos (ILAM), este instituto posee una de las mas importantes páginas Web de difusión de la cultura latinoamericana y de difusión histórica para el turismo mundial, ofrece un foro de información y de intercambio de técnicas, también brinda apoyo sobre técnicas de

proyector de diapositivas. Como verán también los voluntarios realizan aportes materiales necesarios para el funcionamiento de la Asociación, a los amigos, Gustavo Necco, Juan Maruri, Gary Kuhn, Wilman Fuentes, Gustavo Figueroa, Guillermo Fernández, Sebastián Torterolo, Eduardo Aguirre, Julio Salvo, Eduardo Luzardo, Eduardo Drömer, Alvaro Quirós, Hugo Josman, Paul Mc Phee, Ruben Sandry y a los familiares del fallecido Sgto Carlos Bernasconi muchísimas gracias por todos sus esfuerzos.

conservación y restauración. Hemos inscripto nuestra Asociación en el foro de discusión "Latin American Air History Society" (LAAHS), este foro es una fuente importante de contactos y de intercambio de información histórica, donde varios de nuestros socios son afiliados y moderadores. Desde Nueva Zelanda se nos solicita confirmación por las partes faltantes del fuselaje del "Tiger Moth" que vendrán en donación. Se solicitó ingreso a la pagina "Web" de "Artemercosur", con su responsable el Sr. Santiago Comas, esta pagina de las mas vistas a nivel cultural en Latino América que brinda información permanente a las personas que desde el extranjero desean viajar al Uruguay, con una pormenorizada información y difusión fotográfica de los museos que allí aparecen de nuestro país. Se recibió confirmación desde Nueva Zelanda de que podemos contar con las partes prometidas para nuestro "Tiger Moth", las partes serán los cowlin de nariz e inferiores, los mismos fueron confeccionados en fibra y hemos recibido fotografías de ellos. Se está gestionando con nuestro colaborador Jefe de Cabina de British Airways la posibilidad de ser traídos por el mismo desde Sidney, Australia, esperamos contar con las partes para fines de setiembre o principio de octubre.

Las tareas de los voluntarios

El voluntario es el pilar indispensable y motor de nuestra Asociación. Para ello es de suma importancia tomar conciencia de lo que significa una labor de voluntariado. Muchas veces ésta tarea implica cosas que no son agradables por si mismas, muchas veces los voluntarios tenemos que encarar tareas de limpieza dentro del sector de trabajo, en biblioteca y en el taller. Conocemos las limitaciones por las que el Museo atraviesa y somos conscientes de ello, por eso, hemos encarado ocasionalmente la limpieza de aeronaves luego de los trabajos de reformas edilicias en el museo por parte de sus autoridades, y sobre todo encaramos estas tareas porque consideramos que para eso están los amigos... del museo. Es difícil encontrar mano de obra voluntaria y sobre todo cuando el voluntariado raramente muestra la satisfacción de la remuneración luego de la labor. Es más difícil aún poder llegar hacer entender que la remuneración del voluntario es espiritual, es ese sentimiento que lo llena a uno de alegría el poder ver mañana un avión mostrado en el museo y que está ahí luego de que el voluntario participó de las tareas de restauración... es difícil poder hacer llegar al voluntario la formación de la idea del "Yo ayudé a restaurar ese avión" y que esa es la paga que el voluntario se llevará. La mayoría de nuestros asociados son personas mayores que no están, no quieren o no pueden hacer estas tareas, a veces, restaurar es pesado, engorroso, cuando llueve no tenemos ganas de ir al museo, o cuando hace frío es mejor quedarse en casa... y eso lo entendemos perfectamente. A usted amigo del museo que nos está leyendo, no vaya a creer que ésta es la única tarea

voluntaria que existe. Usted a lo mejor conoce a alguna persona que si desea hacer estas tareas, entonces se lo comunica y viene a darnos una mano... iesa fue una tarea voluntaria!, a lo mejor usted conoce a una persona que trabaja en una fábrica de pintura y resulta que en una de esas puede donarnos unos tarros de esmalte sintético... iesa es otra tarea voluntaria!, a lo mejor usted tiene en casa

**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.

<http://www.vsantivirus.com/vul-windows-webview-280906.htm>

*Internados en el HMC

Brig Gral Walter Machado 15/09
Cnel. Víctor Balbi 20/10 Alta
SOM Miguel Angel Bornia 26/10
Sgto 1º José Alamo 29/10 Alta
Cnel Atilio Bonelli 31/10 Impasa
Tte.1º Héctor Casella 03/11 Alta
May. Guillermo Hernández 07/11 Alta
Tte.1ro. Carlos Zarate 08/11 Alta
Cnel. Oscar Vallejo 10/11 Alta
Cnel. Redelice Turcatti. 12.11 Alta
Sgto. Luis De Vitta 17/11
SOM Ruben Jackson 16/11
Tte 2ª Wilfredo Guedes 23/11

*Fechas para Recordar.

**Diciembre

1/12. El conscripto Teodoro Fels, que cumplía sus deberes militares en el cuerpo aéreo, fue en vuelo las dos capitales del Plata Sigilosamente y ante la sola presencia de tres amigos íntimos, Alfredo Calisto, Juan F. Zuanich y Carlos F. Borcos que, sale de El Palomar en su monoplano Bleriot XI, rumbo a Montevideo, y después de 2.22 horas de vuelo aterriza en un lugar próximo a la capital uruguaya, conquistando con ello el record mundial de vuelo sobre agua. Al día siguiente regresa a El Palomar, donde es objeto de los más calurosos aplausos y homenajes, pero las autoridades militares argentinas se vieron obligadas a imponer al conscripto Fels una sanción disciplinaria por haber salido del país sin permiso. Una vez cumplida esta exigencia de reglamento, es ascendido a cabo por el entonces presidente Sáenz Peña.

1/78. Llegaron los A65 Queen Air U8F FAU 543, 544, 545, 546 y 547, transportados en vuelo desde USA por la ruta del Pacífico.

3/98. Decola el C 130 FAU 592 en ayuda humanitaria transportando una planta potabilizadora de agua de OSE a Managua, por la ruta Montevideo - Asunción - Manaos - Panamá - Managua.

4/81. Llegó desde Sevilla por la ruta del norte con tripulaciones de la FAU el C-212 FAU 533

4/50 Arriba a Carrasco el C-47 511 acompañando al Grupo Blanco de F-51.

4/53 Ley de CREACIÓN DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

6/61. Llegó el C 47 FAU 515- TC47B-25-DK N/S 44-76438

7/35 Creación de la Dirección General de Aviación Civil y Día de la Aviación Civil

15/46 Llegaron los 2 primeros C-47 que tuvo la FAU, luego matriculados 507 y 508, junto a los AT-11 100 al 104

algunos libros o publicaciones que su señora esta deseando que las prenda fuego, si nos la acerca al museo o nos dice donde está, la vamos a buscar... iesa es otra tarea voluntaria!... y sin pretender cansarlo y en pocas palabras necesitamos de cada uno de ustedes, por poco que parezca... porque para eso están los amigos... del Museo Aeronáutico.

15/92 Se cumple el 1er vuelo en C-130 a la Antártida con el FAU 591
 16/73 Comienzan los vuelos de apoyo a Pluna.
 16/10 Notable proeza señala el piloto italiano Bartolomé Cattáneo al unir en un monoplano Bleriot XI, Buenos Aires con la ciudad de Colonia (Uruguay), correspondiéndole el honor de ser el primer aviador que cruzó por aire el Río de la Plata.
 17/21 La Compañía Río Platense de Aviación inaugura una línea aérea entre Buenos Aires y Montevideo.
 17/35 Se produce el Roll Out del 1er. DC-3
 19/62 Llegaron los C 47 FAU 518- C47B-5-DK, N/S 43-48722 y FAU 519- C47B-35-DK, N/S 44-77099
 19/92 Se cumple el 1er vuelo de transporte de un helicóptero Bell-212 en el C-130 FAU 591 a la Antártida. Tripulación: pilotos Tte. Cnel.(Av.) Daniel Olmedo, May.(Av.) Álvaro Gestido, May.(Av.) Carlos E. Sangenis y Cap.(Av.) Alberto M. Zanelli.; navegador Cap.(Nav.) Álvaro A. Franco; ingenieros de vuelo Instr. A.T. Antonio Ferrari e Instr. A.T. Fabio Capurro supervisores de carga aérea Cap. (A.A.) Fernando C. Ruiz, Cbo. (Adm.) Ricardo Pintos y Cbo. (Adm) Carlos W. Fernández.
 20/92 Se realiza el 1er vuelo de Helicóptero en la Antártida con Bell 212 FAU 031 May. (Av.) Gustavo Sclavo, May. (Av.) Antonio Mastandrea y Cap. (Av.) Carlos Cano, pilotos; A.T. Ppal. William Sclavi y A.T. Ppal. Gustavo Montes de Oca, mecánicos.
 25/07 Primera ascensión aerostática de carácter deportivo. Para celebrar las fiestas de Navidad, Aarón Anchorena invitó a Jorge Newbery para realizar una excursión aérea. El globo de 1 200 m3 bautizado "Pampero" fue inflado en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina. Cruzaron el estuario del Plata y descendieron en la estancia de Bell, en Conchillas (Colonia Uruguay).
 28/98 Decola el C-130 FAU 592 en ayuda humanitaria transportando una segunda planta potabilizadora de agua de OSE a San Salvador. Por la ruta de Montevideo-Manaos -Panamá -Managua - San Salvador-Santo Domingo - Montevideo
 28/ 77 Creación de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura

*La Foto del Mes



FOTO N° 5000.

*Sevilla, Hotel Resitur año 1981.

Tripulaciones del Grp 3 haciendo el curso de C-212.

Tte.1° L. Ramírez, Tte.1° J. Viera, Cap. J. Piñón y Cap H. Bustos

*Noticias de la FAU.

**BÚSQUEDA DE NIÑO DESAPARECIDO

6 Noviembre 2006. El UH - 1 H, FAU 055, del Escuadrón Aéreo N° 5 (Búsqueda y Rescate) se encuentra en la búsqueda de un menor desaparecido en las aguas del Arroyo del Sauce, al noroeste de la ciudad de Sarandi Grande en el Departamento de Florida. En la noche del día 5 de noviembre un vehículo que transitaba por la Ruta Nacional N° 57, al cruzar el puente sobre el Arroyo del Sauce, fue arrastrado por las aguas con sus ocupantes, un matrimonio y un menor. El matrimonio fue rescatado por

personal de la Policía próximo a las 03:00 horas, mientras que el menor, que continúa desaparecido, viene siendo intensamente buscado por la Policía y la Fuerza Aérea Uruguaya.

****Crónica.**

**EL 6 DE NOVIEMBRE DE 1956 A LAS 11:10 DE LA MAÑANA, EL MAY. C. MERCADER (Jefe del Grp.2 Caza) DESPEGABA EN UN T-33 PARA SER EL PRIMER PILOTO URUGUAYO A REACCION. ¡FELIZ 50º ANIVERSARIO.!*

****Información de RRPP de FAU. VUELO A LA ANTARTIDA**

El 8 de noviembre, a la hora 10, partió desde la Brigada Aérea I (Carrasco) un C-130 Hércules, perteneciente al Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte) de la Fuerza Aérea Uruguaya, con destino a la Base Científica Antártica Artigas.

Este vuelo, que es el primero de la campaña del verano 2006-2007, esta destinado al traslado del personal científico, que lleva a delante importantes investigaciones en aquel helado continente, así como víveres y repuestos para la base que se encuentra en la isla Rey Jorge y que ya cuenta con 22 años de actividad continua y autónoma.

Luego de un vuelo de casi cinco horas hará escala en la ciudad de Punta Arenas en el sur de Chile; hasta que las condiciones meteorológicas sean propicias para realizar el cruce hacia la Antártida. Están planeados dos de estos cruces que dependiendo de los vientos reinantes en esas latitudes puede insumir unas dos horas y media de vuelo. El regreso esta previsto para el día 14 de los corrientes.

****INTERVENCIÓN DE LA FUERZA AÉREA EN MISIONES DE PAZ I**

El sábado 11 de noviembre se produjo un accidente al aterrizar una aeronave civil de transporte Antonov 28 en el aeropuerto de Kavumu, próximo a la ciudad de Bukavu, República Democrática del Congo. La intervención oportuna del Equipo de Respuesta de Emergencia, perteneciente al Contingente de la Fuerza Aérea a cargo de la operación de esa terminal aérea, fue un factor determinante en el feliz desenlace de este siniestro. El profesionalismo demostrado en la aplicación de los procedimientos fue especialmente destacado por parte de las autoridades de la misión. Esta actividad se encuadra en el esquema de participación uruguaya de las Misiones de Paz de las Naciones Unidas donde nuestra Fuerza Aérea desempeña tareas a través de la presencia de Observadores Militares y Contingentes. En particular en la República Democrática del Congo (África Central) con un Contingente compuesto por más de 80 efectivos.

****INTERVENCIÓN DE LA FUERZA AÉREA EN MISIONES DE PAZ II**

El 14 noviembre un helicóptero de la Fuerza Aérea al servicio de Naciones Unidas desplegado en Etiopía, realizó una misión de evacuación médica (MED-EVAC) trasladando desde la localidad de Adi Abun hacia la ciudad de Adigrat a un Observador Militar que presentaba una afección grave. Esta misión implicó casi dos horas de vuelo en condiciones meteorológicas adversas y gracias a la rápida intervención del equipo de rescate, el paciente ya se encuentra fuera de peligro. En Etiopía - Eritrea (África Oriental) la FAU tiene desplegado un Contingente compuesto por más de 30 efectivos y dos helicópteros Bell 212.

***Noticias Aeronáuticas en el Mundo.**

****Pluna cesa a los dos pilotos procesados**

Pluna despidió por "notoria mala conducta" a los dos pilotos procesados por la Justicia por tráfico de drogas, investigación que está parada por los recursos y pedidos de libertades.

****Fuerza Aérea SA.**

Con referencia a la película "Fuerza Aérea S.A." y ante el silencio que se vio obligada a mantener la Institución, y teniendo en cuenta que el que calla otorga, la Asociación Amigos de la Fuerza Aérea desea informar: Como remate de la inusual, extraordinaria y costosa campaña publicitaria desplegada previo al estreno del dudoso documental, el diario Clarín publicó en su portada: "Por una película pasan el control aéreo a civiles". No deja de asombrar tal irresponsabilidad, dirigida a un público masivo que desconoce la problemática planteada en la película, adoptando los argumentos de un desequilibrado que miente deliberadamente en su provecho, utilizando montajes preparados e imágenes generadas por computadora. Contrariamente a lo que se sostiene en la película, la FAA no solo es valorada y respetada en todo el mundo por su actuación en la Guerra del Atlántico Sur, sino también por su idoneidad profesional. La FAA es reconocida por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) como

Institución líder en temas de Aeronavegabilidad y Tránsito Aéreo. En la Dirección de Tránsito Aéreo se imparten cursos de capacitación para argentinos y extranjeros, habiendo concurrido en estos últimos años 140 inspectores de las respectivas Autoridades de Aviación Civil de 15 países americanos (Chile, México, Venezuela, Uruguay, Cuba, Bolivia, Paraguay, Perú, Ecuador, Rep. Dominicana, Costa Rica, Colombia, El Salvador, Panamá y Guatemala). Por el CIPE (Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación) han pasado desde 1960, 20.000 cursantes en la especialidad de tránsito aéreo, de los cuales 2000 fueron extranjeros. También es oportuno mencionar que en el año 2004, la OACI ha designado al CIPE de la Fuerza Aérea Argentina para impartir anualmente el curso de "Inspector Gubernamental de Seguridad Operacional y Aeronavegabilidad" para toda la Región Sudamericana. Lo que constituye un orgullo para el país. Se miente deliberadamente cuando se afirma que la última Auditoría de la OACI fue lapidaria. La realidad fue totalmente opuesta y los datos que se consignan a continuación pueden ser corroborados por la documentación pertinente o requeridos a la OACI:

1. Legislación aeronáutica básica: falta de cumplimiento: 2% (media internacional 24%)
2. Reglamentación: falta de cumplimiento: 7% (media internacional 28%)
3. Constitución de la autoridad aeronáutica: falta de cump. 2,5% (media internac.22%)
4. Orientaciones técnicas: falta de cumplimiento: 2,5% (media internac. 29%)
5. Personal técnico calificado: falta de cumplimiento: 17% (media internac. 36%)
6. Obligaciones por licencias y certificados: falta de cump. 2% (media int.24%)
7. Vigilancia de la seguridad operacional: falta de cump: 10,5% (media int. 36%)
8. Resolución de cuestiones de seguridad: falta de cump: 1% (media int.30%)

- Estos resultados son excelentes y solo comparables a los de los países desarrollados. Se miente deliberadamente cuando se afirma que "volamos a ciegas en la Argentina" y que "hay un solo radar y no funciona". En el país hay 6 radares fijos en operación (Ezeiza, Merlo, Paraná, Córdoba, Mendoza y Mar del Plata) y varios radares móviles para apoyos eventuales. Se oculta arteramente que desde 1998 la Fuerza viene luchando constantemente para concretar el Plan Nacional de Radarización que extendería este servicio a todo el territorio nacional y que siempre se pospuso por cuestiones presupuestarias y licitatorias ajenas a la Institución. Y que ante estos problemas la Fuerza ha encarado el proyecto de desarrollo y producción de radares nacionales en el INVAP.

¿Y entonces? ¿A que obedece todo ello?, Es muy sencillo de explicar:

1. Presionar en la etapa oral del juicio por el accidente de LAPA. Si se puede culpar de alguna manera a la Fuerza Aérea, el Estado Argentino deberá pagar la enorme suma de dinero que excede el límite del seguro. O sea que pagaremos los ciudadanos y no los verdaderos responsables.
2. Justificar y apresurar la creación de la Administración de Aviación Civil. Hay una intensa campaña orquestada por este grupo de gremialistas y opinólogos oportunistas que presionan al Gobierno y a la opinión pública para crear esta estructura que les permitan ocupar cargos en el futuro Directorio, con abultados sueldos, autos con chofer, secretarías, gastos de representación etc., cargos que jamás podrían alcanzar por méritos ni por capacidad profesional y lo hacen porque disponen de acceso a los medios de difusión y están notablemente motivados por los recientes antecedentes de gremialistas con dudosa idoneidad, que fueron nombrados funcionarios públicos.
3. Odio visceral del gremialista Piñeyro a la Fuerza Aérea : Dejó de volar en el año 1996 porque no pudo aprobar en 3 (tres) oportunidades consecutivas el examen médico en el Instituto de Medicina Aeronáutica y Espacial y su enorme rencor se debe a que fue diagnosticado "desequilibrado emocional". Tampoco aprobó luego los exámenes que intentó en EE.UU. y Europa, y los diagnósticos fueron similares. Este señor afirma que fue 24 años Comandante de Aeronave, pero en los registros oficiales figura que nunca pasó de segundo piloto y que hace 10 años que no vuela nada. Evidentemente ha demostrado una notable habilidad para mentir e influir en los medios como así también para adoptar prácticas piqueteras (agresiones incluidas) como cuando con su gente cortaron la circulación en Aeroparque. En ningún país del mundo alguien se atrevería a ofender a una Institución del Estado sin fundamentos, pero lo que mas asombra es el enorme apoyo de los medios de difusión y el silencio oficial al respecto.

LAS CONCLUSIONES CORREN POR CUENTA DE CADA LECTOR

****Se activa por error alerta de secuestro**

El 1º de Noviembre el piloto del vuelo 2330 de Varig emitió en su transponder por error el código de alarma de secuestro en vuelo, lo que puso en alerta a las autoridades aeronáuticas.

La empresa inmediatamente le avisó a los controladores de tráfico aéreo que el avión no había sido secuestrado y que se trataba de un error, pero las autoridades de aviación civil permanecieron en alerta hasta que al aparato aterrizó sin problemas en la ciudad de Salvador.

El avión fue llevado a un área protegida en cuanto aterrizó y agentes de la policía federal estaban presentes para asegurarse de que no se trataba de un secuestro.

Las autoridades suponían que el piloto podía haber sido obligado a decir que la señal de alarma era un error.

****Por error aterriza en un Taxi-way de Newark, Nueva York**

El Boeing 757-200 procedente de Orlando vuelo 1883 de Continental aterrizó en una calle de rodaje al norte de la pista de aterrizaje y a pocos metros de los edificios administrativos.

Los investigadores de la FAA tratan ahora de esclarecer lo que causó "la equivocación del piloto".

En lugar de aterrizar en la pista 29, de 6,800 pies de largo y 150 pies de ancho, aterrizó en la calle de rodaje de 70 pies de ancho. Los expertos dijeron que están confusos acerca de cómo, durante una noche clara, el piloto confundió una pista de aterrizaje con una calle de rodaje.

***Predators**

El General Atomics-Aeronautical Systems Inc (GA-ASI) Predator esta ya pronto para ser el primer vehículo aéreo sin piloto a ser adoptado en gran cantidad por la US Air Force (USAF), como el primer UAV operacional en ser armado, el primero en disparar armas en combate y además en ser el primer sistema que permitirá además de precisión en el ataque, ser controlado desde cualquier lugar del planeta.

****Seis países más consideran adquirir el JSF**

Lockheed Martin comunicó que 6 nuevos países estarían observando al F-35B (STOVL) para reemplazar los Boeing AV-8B Harrier II Plus. Estos 6 países entre ellos España se unirían a los 9 ya interesados Australia, Canadá, Dinamarca, Italia, Holanda, Noruega, Turquía, Gran Bretaña y EE.UU de N.A., además se podrían agregar a esta lista a Finlandia, Grecia, Suiza, y potencialmente Israel.

*** Computación**

****¿Confiar en sitios confiables?**

Por Emilio Baby emilio@videosoft.net.uy

El sitio de Samsung Electronics en los EE.UU., contenía un caballo de Troya que captura el teclado, desactiva programas de antivirus, y roba códigos de acceso a redes bancarias, según reveló la firma de seguridad Websense.

"Actualmente, no hay ningún exploit en el sitio que accione una descarga automática, se requiere la intervención del usuario para que esto ocurra," afirma la alerta de Websense. "El sitio está hospedando, y probablemente distribuyendo software malicioso a usuarios que son engañados con enlaces directos en correos no solicitados (spam), o mensajes instantáneos." Joel Camissar, de Websense, informó que Samsung había sido alertado acerca de este tema, pero que aún no había eliminado los archivos involucrados. "Hasta esta mañana [viernes 8 de setiembre], el código malicioso aún estaba en el sitio y continuaba activo," dijo Camissar. De acuerdo con la advertencia publicada por Websense, "ha estado hospedando un número de directorios y de archivos que, cuando son descargados y ejecutados, instalan código malévolo en las máquinas de los usuarios finales. El servidor aparece haber sido comprometido, y ha estado recibiendo una variedad de archivos desde hace algún tiempo." Camissar reconoció que era posible para los piratas que comprometieron el servidor de Samsung, modificar el sitio

de la compañía de tal modo que los visitantes que usaran un navegador vulnerable se infectaran automáticamente con el software malicioso. "¿Por que no hackear un sitio que la gente visita porque

supone confiable? La confianza es lo más importante estos días. La prédica actual de los bancos, es que la gente no acepte enlaces no confiables (en mensajes electrónicos no solicitados), eso es algo que las personas están comenzando a aceptar. Pero si el usuario ingresa a un sitio en el que confía, entonces es más fácil para un delincuente informático comprometerlo," dice Camissar.

Expertos como Dave Cole, de la empresa de seguridad Symantec, advirtió esta misma semana, que los piratas estén explotando tecnologías Web, tales como Ajax y Javascript para comprometer sitios "confiables" con software malévolo. Según Cole, esta clase de ataques todavía está en sus comienzos. El mes pasado, una importante institución universitaria australiana, la School of Media, Film and Theater, de la New South Wales University de Sydney, reconoció que uno de sus servidores Mac, había sido comprometido y utilizado para hospedar un archivo potencialmente maléfico, que fue disfrazado como un parche de seguridad de Microsoft.

****La criminalidad informática se traslada a la Web**

Por Mercè Molist

El correo electrónico está perdiendo fuelle como medio de transmisión de virus y robo de información personal. Los criminales lo siguen usando, pero mezclan cada vez más técnicas y apuestan fuerte por la web. Primero fueron las páginas fraudulentas del "phishing" y, ahora, el aumento sin precedentes de infecciones por virus al visitar un sitio web. El responsable del servicio VirusTotal de Hispasec, no podía dar crédito cuando, al visitar su tira cómica favorita, Dilbert, un virus intentó colarse en su ordenador: "Una ventana emergente me informó de que había errores en mi sistema y me recomendó que instalase el programa gratuito WinFixer". Pinchó el botón "Cancelar" sin éxito: "Se abrió otra ventana que intentó instalarlo. Me negué, pero insistió". El experto consiguió zafarse y comprobó después que era un virus de los llamados "adware" (virus publicitarios). Si hubiese entrado en su ordenador, le habría mostrado continuamente ventanas emergentes, avisando sobre errores inexistentes, hasta que hubiese comprado el famoso WinFixer, por 39,95 dólares. El virus no procedía del sitio web de Dilbert sino del anuncio que aparecía en la página, suministrado por una agencia de publicidad dinámica. Semanas después, un anuncio parecido en MySpace infectaba a más de un millón de usuarios. En esta ocasión, no había forma de negarse, pues el virus aprovechaba un fallo del navegador Internet Explorer para entrar sin preguntar. No son los primeros casos de virus en anuncios, aunque nunca se habían visto en webs tan populares. El primero apareció en 2001, en el sitio de seguridad SecurityFocus, pero la invasión empezó en 2003, con el troyano Qhost, que viajaba en un "banner" de Fortunecity, y en 2004, con diversos troyanos que robaban datos bancarios. "El problema es que no hay suficiente control por parte de las agencias de publicidad. Por ejemplo, uno de los servicios de publicidad más difundido de Internet, AdSense de Google, lo puede contratar cualquiera". El director de la agencia de publicidad Media Contacts en Bilbao, explica: "Normalmente, somos nosotros y no el sitio quienes servimos los "banners": recibimos la creatividad del cliente, la aprobamos y la subimos a nuestro servidor en DoubleClick. Cuando descargas una página de esta web, su servidor de publicidad llama a nuestra creatividad alojada en DoubleClick. Pero si un sitio web permite que esto lo haga un tercero de dudosa reputación, pasa lo que pasa". La publicidad no es el único peligro de la web. Se usan otras técnicas para introducir código malicioso en sitios web de confianza, por ejemplo asaltarlos. Así sucedía la semana pasada con el sitio de Samsung Electronics en Estados Unidos, que amaneció con un troyano que infectaba a los visitantes y les robaba los códigos de acceso a sus cuentas bancarias. En junio, un mensaje en un foro de la comunidad

****Como identifican los spammers sus blancos**

Por Wilson Salazar * Traducción de la investigación realizada por Brent Huston presidente y CEO de MicroSolved Inc y que apareció publicada en ITworld.com el 17/08/2006.

Pregunte a cualquier usuario de Internet lo que más odia sobre estar en línea, y usted oírá generalmente un grito sobre el spam. El spam es considerado por muchos el látigo de Internet. Es ciertamente un problema costoso, en tiempo y en dinero gastado por las organizaciones para erradicarlo. Personalmente, pasé algún tiempo durante las últimas semanas mirando el spam y aprendiendo acerca de cómo se crea y cómo se separa. Encontré que era un proceso muy interesante e ingenioso el que utilizan los supuestos spammers para identificar blancos. El spam se difunde principalmente de cuatro maneras: La primera, es que los spammers obtengan temporalmente cuentas legales

Orkut contenía un enlace que, si se pinchaba, descargaba un troyano parecido. Por las mismas fechas, los usuarios del correo por web Yahoo! recibían peligrosas cartas electrónicas: no era preciso pinchar ningún adjunto, abrir el mensaje era suficiente para infectarse. Estos virus que se ceban en sitios populares son el colofón de una evolución que empezó con el primer gusano para la web, "Jer", descubierto en el año 2000, "Estaba hospedado en una página gratuita de Geocities, con el título "Las 40 formas de llevarte a las mujeres a la cama". Su autor publicitó la página en el chat y tuvo éxito de audiencia e infectados". Hoy sigue funcionando al incitar, por chat, mensajería o correo, a que se visite una web, pero destacan otras tácticas, como posicionar una página fraudulenta en los primeros puestos de un buscador, relacionándola con un término popular. Según un estudio de McAfee, búsquedas como "kazaa", "free games" o "weight loss" dan hasta un 72% de resultados maliciosos y los enlaces patrocinados contienen del 200 al 400% más de sitios con contenido peligroso que los normales. Los navegadores juegan un papel crucial en este nuevo escenario. "Es preciso tenerlos siempre actualizados. La explotación de sus vulnerabilidades puede permitir, en el caso del navegador más utilizado, Internet Explorer, la infección automática con sólo visualizar una página". El director de marketing de la compañía especialista en seguridad web, DenyAll, achaca el problema a "las aplicaciones web interactivas, que marcaron el inicio de esta inseguridad en 1997, al abrir la posibilidad de que los usuarios interactuasen con ellas y permitirles así manipular las peticiones HTTP". Estas aplicaciones web, son cada vez más complejas y, por tanto, vulnerables: "Los ataques a través de HTTP y HTTPS, para acceder a datos no autorizados o robar la identidad del usuario, van en aumento, con crecimientos del 90% respecto al año pasado". Como muestra, la sofisticación a que ha llegado el "phishing", que consiste en engañar al usuario para que visite una página y escriba sus datos bancarios. En los primeros ataques, estas páginas eran copias de las del banco. Hoy, como se ha visto con PayPal, Suntrust, Visa o Mastercard, mandan a las víctimas al sitio auténtico, donde los criminales han explotado un fallo para robar la información. Se atribuye esta situación a la falta de educación de los usuarios y al hecho de que "todos queremos mayor conectividad y funcionalidades, las empresas implantan cada vez más servicios web, pero para usar todo esto nos valemos del protocolo HTTP, que no es seguro. Además, tecnologías como ActiveX o JavaScript implican cada vez menos seguridad, ya que ayudan a los criminales a saltarse los controles y ejecutar programas en nuestros PCs, sin que lo sepamos".

y verdaderas. Esto no es muy común, porque la mayoría de los proveedores de Internet rápidamente dan de baja estas cuentas. Hay algunos ISPs que ignoran esto, pero fueron puestos en listas negras. El segundo método usado para distribuir spam, es a través de equipos servidores comprometidos, normalmente estaciones de trabajo o computadoras domésticas con conexiones de alta velocidad como DSL o cable módem. Esos sistemas son infectados y generalmente entran a formar parte de grandes redes grandes de sistemas zombi (las botnets o redes robots). Los propietarios de estas botnets, entonces las usan para enviar spam o para alquilarlas a los spammers que las

utilizan para enviar su correo no deseado. En mi investigación, el coste para enviar spam a través de estas redes era muy barato, por lo general unos pocos dólares por cada diez mil direcciones. La tercera manera que el spam es difundido, es mediante la utilización de formularios Web. Ésta es una vieja estrategia, pero continúa siendo factible. Los spammers escanean Internet en busca de formularios Web

vulnerables, entonces los utilizan para enviar su spam. Esto ya no es tan utilizado como antes, ya que las organizaciones han aprendido este truco y han endurecido las protecciones de sus formularios. Probé esto poniendo en línea un formulario vulnerable. Tomó cerca de 96 horas para que fuera encontrado y una vez que lo identificaron, los spammers comenzaron a intentar abusar de él en el plazo de una hora. Las tentativas continuaron hasta que lo quité. Esto sugiere que la comunidad del spammer mantiene una base de datos o una lista de formularios vulnerables. Parecen tener un nivel de coordinación y de comunicación. El último y más común de los métodos que usan los spammers, es por vía de servidores Open Relay (NOTA VSA: son aquellos servidores que permiten el envío de correo sin autenticación del remitente ni de su dominio). Utilizando HoneyPoint Security Server, una herramienta de administración para honeypot que mi compañía lanzó recientemente (NOTA VSA: los "honeypot" o "tarros de miel", son señuelos para cibercriminales), subí varios sistemas falsos de correo y los expuse a Internet. Varias cosas me sorprendieron. Primero, me sorprendió que tomó menos de una hora para que el servidor de correo fuera identificado por spammers. Las exploraciones continuas para los sistemas abiertos de correo están en curso en la mayoría

*Antártida.

**Expedición de Rusia

Científicos rusos viajaron a la Antártida para desarrollar expediciones de investigación, la número 52 que realizarán en el continente blanco.

Procedente de San Petersburgo, el grupo de avanzada viajará en avión hasta la ciudad chilena de Punta Arenas y desde allí, también vía aérea, hasta las bases rusas Progress y Novolázarevskaya, en la costa antártica.

Posteriormente, cuando llegue el resto de la expedición, los investigadores viajarán hasta la base Vostok, en el interior de continente, donde se encuentra uno de los descubrimientos más importantes ocurridos en el planeta en los últimos siglos.

Directamente debajo de la base Vostok y bajo una capa de hielo de 3.700 metros de espesor, en 1957 fue descubierto un lago de agua dulce de 200 kilómetros de largo 50 de ancho y de 500 metros de profundidad.

Los científicos rusos cuentan que la expedición 52 podrá por primera vez extraer muestras de agua del lago subterráneo Vostok, que puede contener información desconocida sobre el origen de la Tierra y formas de vida de decenas de miles de años de antigüedad.

Rusia continúa las investigaciones científicas en seis de las ocho estaciones que tenía la URSS en el Sexto Continente.

Cuatro de ellas operan durante todo el año con cerca de 90 especialistas, y dos funcionan durante el verano antártico, cuando el número de científicos desplazados llega a 170.

**Estudio del hielo en los polos.

El clima en el Polo norte y en el Polo sur presentó una influencia mutua durante la Edad de Hielo, informó un grupo de expertos en la revista científica británica "Nature". Las temperaturas en ambas regiones presentaron en el período de entre hace 20.000 y 55.000 años una especie de "péndulo climático". Los investigadores explicaron que el territorio alrededor del Polo sur se hacía más cálido

de los bloques de IP. Los spammers son muy persistentes. Son también muy listos. Saben que la gente utiliza sistemas falsos de correo para seguirlos, así que han implementado la ejecución de chequeos sutiles en sus herramientas de exploración para capturar los servidores falsos de correo. Hacen esto usando comandos menos comunes de las RFC (NOTA VSA: RFC, "Request For Comments", es el conjunto de notas técnicas y organizativas donde se describen los estándares o recomendaciones de Internet), y utilizando comandos en orden incorrecto para probar cómo responde el sistema. Al poner un honeypot de correo completamente incompatible con RFC en ejecución, donde se podía identificar rápidamente el servidor como malo, terminaron su actividad. Sin embargo, una vez desplegado un HoneyPoint Security Server que cumplía con las normas RFC, rápidamente intentaron adaptarlo para su uso. De este proceso aprendí que hacían mucho más análisis del servidor que lo que esperaba, antes de volcar su spam a la red. También aprendí que hacen un acercamiento de múltiples pasos. Exploran el servidor para un acatamiento apropiado a las normas RFC, y entonces envían un mensaje de prueba a una dirección disponible. Solamente después que éstas acciones son completadas, ellos adoptan la herramienta para descargar su correo no solicitado. Son mucho más cautelosos que lo que esperaba que fueran. Espero que esto lo ayude a entender un poco más acerca del spam y cómo se envía. Prevenir para que no se origine en sus sistemas, requiere la evaluación de los parámetros que puedan comprometerlos, las botnets, y los formularios y correos mal configurados. Dado la coordinación y precaución que los spammers ahora utilizan para realizar sus acciones, es muy poco probable que el problema pueda ser solucionado en el corto tiempo.

cuando el norte era frío. A la inversa, las regiones en torno al Polo sur se enfriaron cuando el norte se hacía más cálido. A través de modificaciones en corrientes profundas en el Océano Atlántico, aún leves oscilaciones de las temperaturas en el sur se relacionan directamente con los rápidos cambios de temperaturas en el norte, escribieron los expertos.

El fenómeno denominado por los científicos "péndulo climático" estuvo activo durante toda la Edad de Hielo y presumiblemente también una vez finalizada la misma. Los datos muestran que el fuerte calentamiento en el sur es linealmente dependiente de la duración del período frío en el norte. Si el modelo sobre la influencia de las corrientes profundas en el Atlántico refleja la realidad debe ser comprobado con métodos mejores, por ejemplo modelos océano-atmósfera.

Para su investigación, los expertos compararon series climáticas de diferentes núcleos de hielo. En el hielo los registros climáticos están archivados como en una biblioteca y llegan hasta varias decenas de miles de años atrás.

***Información del Club Fuerza Aérea.**

****Temporada de Verano en el Parador de Playa Hermosa**

-Nuestra Sede Balnearia estará habilitada con pensión completa (alojamiento, desayuno, almuerzo y cena) a partir del 15 de diciembre y hasta el 4 de marzo de 2007 inclusive.

Los precios por día y por persona son (En base doble):

- *Socios mayores \$ 310
- *Socios menores de 7 años \$ 190
- *No Socios mayores \$ 480
- *No Socios menores de 7 años \$ 290
- *Socios y no Socios menores de 3 años: alojamiento gratis y Menú especial a la carta.

*Los precios son con I.V.A. incluido.

Facilidades de pago para Socios:

1ª. Contado en Sede Balnearia sin recargo

2ª. Primera cuota contado sin recargo y 2ª cuota con 5% de recargo

3ª. En 2 cuotas con 10 % de recargo

4ª. En 3 cuotas con 15% de recargo.

*La habitación single tendrá un recargo del 15%

*Las reservas se realizarán mediante formulario y con una seña del 25% del total de la estadía.

Para Huéspedes No Alojados Menú del Día (Almuerzo o Cena):

Socios Mayores \$110

Socios menores de 7 años \$55

No Socios mayores \$ 160

No Socios menores de 7 años \$ 95

Menores de 3 años Menú Especial a la carta

- Les recordamos que visite nuestra página Web: www.clubfuerzaaerea.com y que estamos atentos a sus ideas y sugerencias

****APERTURA DE PISCINA 2006/07**

A partir del viernes 1º de diciembre estará habilitada nuestra piscina de sede central.

El horario de uso será de 09.00 a 19.30, con un intervalo de 13.00 a 14.00 horas por almuerzo del personal.

Recuerde que se debe presentar al momento del ingreso el carné de salud vigente o certificado médico respectivo.

Los invitados de los Socios deberán abonar \$ 70 por día acompañando certificado médico.

Respete las normas.

***Chistes, Costumbres y Tradiciones Aeronáuticas"**

¿Sabe quién soy yo?

Se cancela un vuelo que iba completo. En el mostrador de la aerolínea XX, hay un solo despachante para atender la larga fila de pasajeros molestos y que les está buscando combinaciones de vuelo.

De repente se adelanta a toda la fila un pasajero, que apoya vehementemente su ticket en el mostrador, y le dice a la despachante: "tengo que viajar en ese avión y quiero Primera Clase".

La funcionaria le contesta. "Lo siento Señor, tendré sumo placer en atenderlo, pero primero debo respetar la fila y atender a las personas que están antes que Usted".

El pasajero en forma arrogante y en voz alta para que las personas en la fila lo puedan oír, le dice: "¿Tiene idea de quién soy yo?. Sin inmutarse, la funcionaria se sonríe y toma el micrófono, y por los parlantes hace el siguiente anuncio: "Su atención por favor, su atención por favor. Tenemos un pasajero en el mostrador XX que NO SABE QUIEN ES. Si alguien puede ayudarlo a recuperar su identidad, por favor acercarse a la Puerta de Embarque XX."

Toda la fila se puso a reír estruendosamente; el pasajero la mira furibundo y le dice: "###PTXx###FA...."

La funcionaria le responde: "Lo siento Señor, para eso también va a tener que hacer la fila y esperar"

El pasajero se retira mientras toda la fila aplaude a la funcionaria. Si bien el vuelo había sido cancelado y las personas iban a llegar tarde a sus destinos, ahora ya no estaban tan enojados.

Cuento chino

Sucedió en China en los años 80. Un DC-3, cargado de turistas, pone en marcha los motores, carreteando un poco por el taxiway y luego apaga los motores. Sale el Capitán y en muy mal inglés les dice a los pasajeros: "Este avión está mal. Tomamos otro avión!!" Se bajan todos los pasajeros y van a otro DC-3 que está estacionado al otro lado de la rampa. Ponen en marcha los motores y los apaga inmediatamente. Sale el Capitán y les dice a los pasajeros: "Este avión está peor. ¡Volvemos al primer avión!"

Superman

A veces los pasajeros ricos y famosos se creen que pueden saltarse las normas y reglas durante el vuelo. Un boxeador campeón del mundo fue observado por la azafata que le requirió que se abrochara el cinturón.

El boxeador, arrogante, le dice: "Superman no necesita cinturón de seguridad".

La azafata, sin inmutarse, le contesta: "Superman tampoco necesita viajar en avión"

El boxeador no dijo una palabra más y se abrochó el cinturón.

Anuncio de un Capitán bromista

Buenos días Sres. Pasajeros, bienvenidos al vuelo 458 de American Trans Air. Antes del despegue permítanme recordarles algunos aspectos de seguridad. En el bolsillo delantero del asiento enfrente suyo, hay una Cartilla de Seguridad que le rogamos que la lea cuidadosamente ahora, ya que durante el vuelo les pondremos un Test sobre la misma. Presten atención a las hermosas y bien vestidas azafatas que en este momento les están enseñando las 6 salidas de emergencia que tiene el avión. Si llega a haber una descompresión súbita, caerá automáticamente enfrente suyo una máscara de oxígeno de emergencia. Póngala sobre su boca y nariz, y respire normalmente. Los adultos deberán ponerse su propia máscara antes de ayudar a un niño, o a otro adulto que se comporte como un niño.

Una vez que alcancemos una altura segura se apagarán las luces de "Abrocharse los cinturones" y estarán libres de circular en la cabina. El avión tiene 4 baños, 2 adelante y 2 atrás de la cabina, y les recordamos que está prohibido fumar durante el vuelo, y para asegurarnos de eso hay detectores de humo en los baños. Las leyes federales penalizan el hecho de adulterar esos detectores o las cámaras ocultas. Las fotografías estarán disponibles al arribo.

Se pasarán dos películas durante el vuelo. La primera es titulada "El secuestro del vuelo 458 (el N° de este vuelo), y la segunda es "Catástrofe Aérea 1998". Ambas películas están basadas en hechos reales.

Por ahora, descansen y disfruten el vuelo, mientras nuestro Personal de Cabina va a la bodega a revisar vuestros equipajes y ver que encuentra de valor.

Vuelo Vertical

Durante su primer vuelo solo en T-38, el joven piloto quiso saber como sería el vuelo balístico, y puso al avión en un vuelo vertical. En esos momentos, el Centro de Control le pregunta: "Vuelo 38, rumbo?", a lo que el piloto responde: "uhh, hacia arriba, señor".

Direcciones interesantes de la Web.

<http://www.kerman94.com/911-Flights.HTM> 9/11 Flight Plans

<http://www.artemercosur.org.uy/aeronautico/index.html> *

<http://www.gratisweb.com/aamameregalli/museo.htm> *

<http://aamameregalli.blogia.com/> *Todas son acerca del Museo, la AAMA y Ratones de Hangar

<http://aamameregalli.blogspot.com/> *

<http://ar.geocities.com/aamameregalli/museofoto.html> *

http://ar.geocities.com/aamameregalli/aama_uruguay.html *

<http://aamameregalli.spaces.live.com/> *

*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"