



DIARIO DIGITAL DE NOTICIAS DEL GRUPO 346

Órgano del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

Nº 79 CORRESPONDIENTE AL 15 ENERO 2008

Publicación Quincenal.

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

E-mail. Grp346@adinet.com.uy

Cartas de los Lectores

- Estimados amigos:

Es con verdadera satisfacción que puntualmente y dos veces al mes dedico un buen rato a vuestra grata publicación digital. Desde nuestro despacho, ya que es mío y vuestro, les hago llegar mis felicitaciones, deseos de buen 2008 y permanente agradecimiento.

Tte. Cnel. (Sanidad Aérea) José Carlos Cuadro

*ESTIMADO AMIGO, LE PASÓ TEXTUAL LO APARECIDO EN LA REVISTA AERODEPORTES Nº 82 DE DICIEMBRE DE 1988. EN ARTÍCULO "SHORT SUNDERLAND Y SANDRINGHAM EN LA ARGENTINA: 1945/1967 PARTE 2

AUTOR DR-MARCELO W.MIRANDA PÁGINA 40

"EL SANDRINGHAM 2 LV-AAO, EL VETERANO "ARGENTINA", SUFRIÓ UN ACCIDENTE QUE DEMOSTRÓ LA TREMENDA RESISTENCIA DE ÉSTAS AERONAVES.

EL 16 DE OCTUBRE DE 1954 EL LV-AAO CUMPLÍA EL VUELO DE POSADAS A BUENOS AIRES CUANDO SE DESATÓ UN FUEGO A BORDO. SU COMANDANTE ATILIO BORDOLI RESOLVIÓ EFECTUAR UN ATERRIZAJE FORZOSO EN EL ESTERO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES. LA MANIOBRA SE REALIZÓ CON ÉXITO Y EL HIDROAVIÓN SE DETUVO EN EL FANGAL DEL ESTERO LUEGO DE ARRASTRARSE 150 METROS SOBRE LA QUILLA.

LA TRIPULACIÓN EVACUÓ LOS 43 PASAJEROS Y EL FUEGO SE EXTINGUIÓ QUEDANDO EL LV-AAO CASI INDEMNTE.

EL PROBLEMA DE LA RECUPERACIÓN DEL HIDROAVIÓN DEL MEDIO DEL ESTERO ERA ENORME PERO SE INTENTÓ Y SE TUVO ÉXITO.

SE CONSTRUYERON DOS PISTAS DE ATERRIZAJE A LA ORILLA DEL ESTERO (DE 450 METROS Y 550 METROS DE LONGITUD RESPECTIVAMENTE) Y EN ONCE VUELOS EL CARGUERO DOUGLAS C-47 LV-ACT DE AEROLINEAS ARGENTINAS TRANSPORTÓ LOS MATERIALES Y RÉPUESTOS NECESARIOS. SE MONTÓ EL LV-AAO SOBRE UN TREN DE PLAYA (EMPLEADO NORMALMENTE PARA MOVILIZARLO EN TIERRA CUANDO ERA RETIRADO DEL AGUA PARA MANTENIMIENTO) Y SE EMPRENDIÓ A LA MARCHA HACIA EL RIO URUGUAY. SE RECORRIERON 180 KILOMETROS (LA MAYORÍA A CAMPO TRAVIESA) Y EL 8 DE DICIEMBRE EL "ARGENTINA" FUÉ BOTADO EN LAS AGUAS DEL RÍO URUGUAY. LUEGO DE CARGAR COMBUSTIBLE, LEVANTÓ VUELO A LAS 15:30 HORAS Y CUATRO HORAS DESPUÉS EL COMANDANTE BORDOLI LO POSABA EN EL HIDROPUERTO. LUEGO DE REPARACIONES COMPLETAS EN LOS TALLERES DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS EN PUERTO NUEVO, EL LV-AAO VOLVIÓ AL SERVICIO"

SE TRATA DE UNA JUGOSA ANÉCDOTA, QUE PONE EN MARCHA LA IMAGINACIÓN DE NOSOTROS LOS PILOTOS, UBICANDONOS EN LA POSICIÓN DEL COMANDANTE ATILIO BORDOLI, EN UNA EMERGENCIA TAN CRÍTICA VOLANDO SOBRE UN TERRITORIO MUY INÓSPITO, EL QUE TANTAS VECES SOBREVOLAMOS CON NUESTROS DC-3/C-47

RECIBA MI AFECTUOSO SALUDO

RICARDO G. FUSTER

**Estimado amigo. Te retribuyo tus deseos. La foto esta quizás sea "la del mes" de algún futuro boletín. Un abrazo Ricardo "La Foto del Mes"



Información de Interés

ESTIMADOS SOCIOS:

Ante la citación por parte del Ministerio de Defensa Nacional, que están recibiendo los señores socios, a los efectos de notificarse de la respuesta al Reclamo Administrativo por la aplicación al IRPF a los retiros realizado oportunamente, se les solicita que una vez recibida la misma, retrasen su presentación ante la referida Secretaría de Estado en tres o cuatro días, (Reglamentariamente se cuentan con cinco días hábiles para concurrir a notificarse de la citación), a los efectos de estructurar una estrategia de respuesta que será de carácter general (idéntica respuesta para todos los Reclamos Administrativos), y firmada por un abogado que proveerá este Centro Social. Una vez firmado dicho documento por el referido profesional, quedarán a disposición de los señores socios para ser retirado de la Secretaría del Centro Militar en horario de 0800 a 1300 y 1400 a 1700 de lunes a viernes. Cada Señor Socio posteriormente, llevará su propio escrito a la repartición que corresponda del Ministerio de Defensa. (Reglamentariamente se cuentan con diez días hábiles para entregar la respuesta a la citación recibida)

Internados en el HMC

29.11.07 Cnel. Carlos Montesano. Alta

30.12.07 May Wilson Feijo

03.01.08 Cnel Carlos Silva

21/12/07 SOM Jacinto Estévez Fallecido (06/01)

09/01/08 S/O/M Sirio Rodríguez

07/01/08 May. Eduardo Jackson

***LA FOTO**



Pasaje sobre Aeropuerto de Adami

Noticias Nacionales.

Murió un grande

Montevideo, 10 de enero 2008. ENFOQUES

Sr. Editor de Diario **Enfoques**.

Dn. Ricardo Garzón

Después de meses sin molestarte, sólo leyéndote, vuelvo a comunicarme con una triste obligación: hace dos días murió Carlitos Canoura. Es probable que tú no lo conocieras, pero quienes tuvimos la oportunidad de volar con él, más allá de afinidades o antipatías, lo considerábamos como un romántico del aire, quizás el último en esa escala y estilo.

Durante años compartimos cabinas, aviones y amistad y por eso me siento obligado a difundir su panegírico. El texto que sigue hace tiempo que lo escribí y publiqué, cuando Carlos ya padecía de la enfermedad que en definitiva se lo llevó.

Con Carlos Canoura, Charlie Charlie, éramos los Capitanes de ARCO, pequeña compañía que con un Convair 600 operaba el vuelo internacional más corto del mundo: doce minutos entre Colonia del Sacramento y Buenos Aires. Se trataba de un buen trabajo pues volábamos lo suficiente para entretenernos sin cansarnos y el salario no era brillante, pero tampoco de despreciar.

Pero Charlie Charlie no se sentía feliz. Tenía nostalgias de los años en que había volado grandes aviones en Aerouruguay y, cuando a mediados del 86 se insinuaba la resurrección de esa empresa, su objetivo fue volver a "vestir la celeste". Se refería a que, a diferencia de la mayoría de las compañías aéreas cuyos tripulantes usan camisas blancas, las de la carguera eran de ese color.

Agregaba: "Y tú te vas a venir conmigo."

Cuando finalmente Aerouruguay reinició sus operaciones, Charlie Charlie era uno de sus Capitanes y, fiel a sus dichos, primero fue mentor y padrino de mi ingreso en ella y luego de mis ascensos. Generosamente, me enseñó el ABC de volar por el mundo.

Charlie Charlie es un romántico de actitudes dieciochescas. El día de su cumpleaños TENÍA que volar y se jactaba de haber cumplido con este rito desde el inicio de su vida de piloto. Si la fecha caía en su turno de trabajo, se ingeniaba para tener actividad y en los períodos de descanso, el viejo Capitán de Intercontinentales alquilaba una avioneta en el Aeroclub y daba una vuelta de pista en Adami.

Compartía Charlie Charlie su misticismo con los demás, tal como ocurrió en Luxemburgo. Durante una cena salieron a luz los ancestros alemanes de Buhl, que nos acompañaba, haciendo su primer vuelo. Cuando Charlie Charlie supo que El Alemán nunca había estado en Alemania, decidió que era una situación que debía ser corregida y aprovechando que la frontera germana y el pueblo de Triers estaban a sólo cuarenta kilómetros, le preparó una sorpresa. A la mañana siguiente, de su bolsillo, alquiló un auto y salimos los tres a almorzar en Triers. Detuvo la marcha a pocos metros de la línea divisoria y cambió de asiento para que El Alemán fuera el conductor cuando entrara por primera vez en Alemania. A mí no se me hubiera ocurrido la excursión ni los detalles, pero él es así.

El vuelo para Charlie Charlie no era una profesión: era un culto, una religión, y a veces sus esfuerzos más allá del deber por "cumplir la misión", lo metieron en problemas. La salud le jugó una mala pasada y lo condenó prematuramente a permanecer en tierra.

Esto, que como te explicaba más arriba lo escribí hace varios años, al revisarlo hoy me doy cuenta que mantiene plena su vigencia. Se fue un amigo, un piloto de quien más allá de sus virtudes y defectos, los que lo conocieron lo recordarán como un gran volador, y eso en nuestro ambiente vale.

Si esta nota es demasiado larga o simplemente su inclusión no es adecuada, te ruego que por lo menos publiques el obituario de un Viejo Piloto.

Con el aprecio de siempre

Ricardo Zecca

Noticias Internacionales.

EL primer vuelo comercial del Airbus A-380 con Singapore Airlines el 25 del pasado octubre ha sido noticia destacada en los medios informativos. Y, con orgullo, algunos han afirmado que el gran avión europeo acaba de "destronar" al Boeing 747, su veterano rival norteamericano que en esa terminología era "el Rey".

Dicho sin metáforas, el 380 supera en tamaño y lujo al Boeing, hasta ahora el mayor de los reactores de pasajeros del mundo desde su aparición en las líneas aéreas en 1970. Orgullos aparte, esa rivalidad puede verse como un episodio más en la historia de la aviación civil. Historia larga desde su sencillo comienzo el 1 de enero de 1914. Aquel día, diez años y dos semanas después del vuelo de los hermanos Wright, el alcalde de la ciudad norteamericana de St. Petersburg inauguró la primera línea aérea. Enlazaba a esa población del Estado de Florida con la vecina Tampa situada al otro lado de la amplia bahía de su nombre. Un pequeño hidroavión Benoist (no llegaba a 8 metros de largo) hacía el vuelo de 29 kilómetros sobre el mar en 20 minutos, con un solo pasajero. Hoy día el hermoso aeropuerto de Tampa exhibe fotos de aquella lejana época -en las paredes junto al bar- e informa de que la línea solo duró unos pocos meses. Lo raro no es la brevedad de su vida comercial sino que hubiera nacido tan temprano. A pesar de que en los años 20 y 30 del pasado siglo aparecieron aerolíneas importantes en Europa y Estados Unidos, debió esperarse al final de la Segunda Guerra Mundial para que la aviación civil se convirtiera en una red de transporte mundial.

Viajeros con dinero

Como puede suponerse, las primeras líneas aéreas tenían como clientes a gente de dinero a quienes los cada vez más perfeccionados aviones ofrecían una tentadora combinación. Por un lado, ahorro de tiempo obtenido con la velocidad creciente en los vuelos comerciales. Por otro, comodidad en el interior de los aviones. Por último, lujo en las atenciones durante el viaje incluida alta calidad de comida y bebidas. El lujo subsiste hoy día en las clases primera y (menos) business, pero no en la turista que es la más utilizada. Pero la gran diferencia actual con los vuelos de los años 60 y 70 está en el número de pasajeros transportados en cada avión. Sumados, alcanza cifras anuales millonarias. Para recordar como llegamos a esta situación he comparado en el cuadro adjunto algunos aviones que marcaron ese desarrollo. Incluyo también proyectos que sin tener éxito señalaron aspiraciones políticas o económicas de la época.

Barcos volantes

Según puede verse, durante un cuarto de siglo los hidroaviones fueron la vanguardia del progreso en tamaño, en comodidad y en número de pasajeros. La razón es muy sencilla. Esos barcos voladores o hidrocanoas (en inglés "flying boats", barcos volantes) no necesitaban amplios terrenos llanos para despegar o aterrizar o las largas pistas de cemento que empezaban a aparecer en los aeropuertos. Les bastaba con las superficies de aguas tranquilas ofrecidas por bahías marítimas y lagos. Precisamente el Dornier Do-X nació junto al lago alemán de Constanza y podía transportar a 66 pasajeros en etapas de 1.700 kilómetros. Fue el mayor avión del mundo durante casi dos décadas. Aunque hizo largos vuelos de promoción a comienzos de los años 30, el Do-X solo entró en servicio, brevemente, con la aerolínea nacional de Italia que compró dos ejemplares (se construyeron 3). Dado su gran tamaño y el número de pasajeros transportados había espacio suficiente para una cocina, un bar, una sala de fumadores y un salón. Estaba concebido para vuelos sobre el Atlántico pero Lufthansa, la aerolínea germana, no llegó a adquirirlo. El Do-X se adelantó a su tiempo. Las líneas norteamericanas volaron sobre el Atlántico y el Pacífico con hidrocanoas entre 1934 y 1941 utilizando tres modelos diferentes a los que llamaron Clippers en recuerdo de los grandes veleros comerciales de fines del XIX. De los tres (véase cuadro), el de mayor éxito fue el Boeing 314 con el que la Pan American enlazó Nueva York y Lisboa. Llevaba 74 pasajeros a casi doble velocidad que el Do-X y durante los dos primeros años de la Segunda Guerra Mundial muchos europeos soñaron con poder utilizarlo para escapar de los nazis. Por cierto, en el final de "Casablanca" la pareja interpretada por Ingrid Bergman y Paul Henreid consigue salir de la ciudad en el avión que les llevará a Lisboa para tomar allí el Clipper a Nueva York. A mediados del siglo aparecieron dos enormes hidroaviones que empujaron al Do-X. En 1947, el aviador y millonario Howard Hughes hizo un único y cortísimo vuelo - medio minuto - en su Hércules que, con 67 mts de longitud y 80 de punta a punta de sus alas, era el mayor avión nunca construido. Se concibió años antes como un transporte de tropas y podía llevar 750 soldados en un solo salto sobre el Atlántico o desde la costa Oeste hasta Hawai. Pero llegó demasiado tarde para ser empleado en la guerra y ha quedado como una curiosidad, exhibido hoy al público en McMinnville, Oregón. El otro gran hidroavión, el Saunders-Roe Princess, voló en 1952 y fue un desastre económico porque su velocidad de 570 kms/hora no era suficiente para competir con los recién aparecidos reactores que iban a superar los 800. El Princess tenía un lujoso y amplio interior para el centenar de pasajeros que hubiese podido transportar, todos en primera clase que habrían dispuesto de un salón y bar situado en el piso inferior. Voló un solo ejemplar y se empezaron a construir otros dos pero no se terminaron. En los 50, la época de los hidroaviones ya había pasado. La evolución de los aviones terrestre fue muy rápida a partir de la mitad del siglo XX. Antes de ese tiempo el mayor avance fue el Douglas DC-3 que después de su importante participación en la Segunda Guerra Mundial formó parte de casi todas las aerolíneas del mundo.

Otros méritos

Los otros aviones que figuran en el cuadro están en él por diferentes méritos. El Boeing Stratocruiser de 1949 llevaba solo pasajeros de primera clase a los que ofrecía un gran bar-salón situado, como el del Princess, en un piso inferior. Era el avión más lujoso de su época, utilizado por estrellas de cine y millonarios. Pero sin duda, la mayor novedad de aquel tiempo fue el De Havilland Comet, audaz intento británico de adelantarse a todos en la utilización de reactores. Su gran éxito inicial como pionero de esa nueva categoría fue cortado trágicamente por dos accidentes en vuelo sobre el Mediterráneo que destruyeron a los aviones y a sus pasajeros, además de detener el proyecto durante cuatro años. Los técnicos de la empresa De Havilland encontraron la causa - fatiga del metal - y construyeron modelos corregidos pero no pudieron recuperar el tiempo perdido. Boeing aprovechó la oportunidad y en 1954 lanzó su reactor 707 que triunfó a pesar de la inmediata competencia de Douglas con un modelo muy similar, el DC-8. A pesar de la tragedia del Comet, Gran Bretaña persistió en su intento de dominar el tráfico de larga distancia y construyó el Brabazon de la casa Bristol. El prototipo, impulsado por 8 potentes motores de hélice, nació demasiado tarde como otros ya citados. En su caso, la pareja B-707 y DC-8 ya dominaba los cielos comerciales. Ni británicos ni franceses estaban satisfechos de verse relegados y unieron sus industrias aeronáuticas para construir el Concorde, un atrevido y costoso medio de competir con Estados Unidos aprovechando la velocidad supersónica del aparato, más de dos mil kilómetros por hora. No tenía rival porque el soviético Tupolev 144, de parecidas características, solo volaba dentro de su inmenso país y el Concorde unía Londres o París con Nueva York en tres horas y media, la mitad de tiempo empleado por los Boeing y Douglas. Esta utilización de la velocidad como supremo lujo -el precio de los billetes era carísimo- duró veintisiete años. Debido a las consecuencias de un único y fatal accidente en julio de 2000, tanto Air France como British Airways desistieron a finales de 2003 de seguir empleándolo. Así, el 747 quedó como la única gran estrella en el cielo de los aviones civiles hasta la aparición del Airbus 380, al que los europeos podemos mirar con satisfacción y, sí, un poco de orgullo. Pero no demasiado porque es muy probable que en un próximo futuro surja algún otro modelo que lo supere en velocidad, comodidades o lujos. No digo tamaño porque nunca ha sido el mayor del mundo. Ese puesto lo tiene el avión ruso Antonov An-225 Mriya, de 6 reactores, aparecido en 1988 para transportar sobre su espalda al trasbordador soviético. Podemos consolarnos al recordar que ese gigante nunca ha sido un avión de pasajeros, como es el 380 que lleva a los suyos a casi 1.000 kilómetros por hora, en cómodas butacas o - para una pequeña parte del medio millar que transporta - en confortables espacios personales. Y en un avión moderno el espacio es puro lujo, como saben bien todos los que han hecho vuelos largos en clase turista.

Error de un controlador aéreo casi provoca choque entre dos aviones

Dos aviones de pasajeros se quedaron a una distancia de 2.438 metros en una de las pistas del aeropuerto de Los Ángeles debido a un error en la comunicación de un controlador aéreo con los pilotos de los dos aparatos.

El incidente, que tuvo lugar por la noche, involucró a un avión MD-80 de American Airlines que llegaba desde México y a un Airbus A319 de Mexicana de Aviación que se preparaba para despegar.

Según el portavoz de la Administración Federal de Aviación (FAA), el MD-80, que acababa de aterrizar, iba a cruzar una de las pistas internas, donde se preparaba para despegar el A319 que se dirigía a Morelia (México). El controlador aéreo le ordenó al piloto de American Airlines que parara antes de cruzar la pista interior, pero el piloto escuchó mal las indicaciones e interpretó que tenía que seguir cruzando la pista.

A su vez, el controlador no entendió lo que le dijo el piloto y autorizó el despegue del vuelo de Mexicana antes de darse cuenta de que el avión de American Airlines iba a atravesar la pista. No obstante, el controlador ordenó de inmediato a ambos pilotos que

pararan, por lo que no se registraron heridos.

'Pensamos que este incidente ha sido un error del controlador y no del piloto, porque el controlador tiene la responsabilidad de asegurar que el piloto entienda sus instrucciones de manera correcta'. El controlador deberá realizar ahora más entrenamiento, indicaron las autoridades estadounidenses.

Astronáutica-Astronomía y Ciencias.

¿Fue perseguido un bombardero británico por un OVNI?

El Gobierno británico anunció días atrás que en tres años dará a conocer 160 archivos sobre OVNI y que el primer grupo de archivos se presentarán ante el público en la primavera de 2008. Estos archivos estrictamente confidenciales registran detalladamente casos de OVNI informados desde hace muchos años por las fuerzas armadas, la policía y civiles de Inglaterra así como descripciones y análisis de OVNI. Los "archivos X" publicados el día 7 serán temas de conversación de no pocas personas. Estos archivos provienen de DI55, la versión auténtica de los "Hombres de Negro", un misterioso departamento de inteligencia subordinado al Ministerio de Defensa pero sólo reconocido públicamente por el Gobierno británico no hace mucho, departamento que está especializado en la investigación de OVNI.

Un bombardero perseguido por OVNI

Los documentos dados a conocer en esta ocasión incluyen informes sobre la investigación sobre 7.000 casos de OVNI a cargo del Ministerio de Defensa de Inglaterra. Uno de los casos más llamativos de los publicados "archivos X" es el incidente de que en 1977 un bombardero de la Real Fuerza Aérea de Inglaterra fue sospechosamente perseguido por un OVNI en el espacio aéreo sobre el Atlántico. Según reveló un reportero del diario "The Observer" que había leído los archivos correspondientes, en aquel entonces un bombardero Vulcan estaba volando a una altura de 43.000 pies sobre la bahía de Biscay, "un objeto" se acercó súbitamente al bombardero desde una distancia de 6,5 kilómetros, sin ninguna alerta, y expidió "fuertes luces parecidas a las de un avión durante su aterrizaje". Más tarde, el mencionado objeto siguió muy de cerca al bombardero en su vuelo y, de repente, "se apagaron los fuertes luces y, en su lugar, aparecieron luces incandescentes de color anaranjado, en cuya parte inferior a la derecha se vio un punto de luz de color verde". Los tripulantes del bombardero dijeron que el objeto subió luego a alta velocidad por un ángulo de 45 grados y desapareció.

Acto seguido, la tripulación del bombardero vigiló con radar durante 45 minutos hacia el rumbo por donde había desaparecido el objeto. Los datos de radar analizados por las autoridades muestran que desde el rumbo de la desaparición del misterioso objeto llegó una poderosa frecuencia de interferencia. Otro documento enviado el mismo día al Ministerio de Defensa muestra que ninguno de los tripulantes del bombardero pudo "hacer una explicación lógica" del incidente visto con ojos propios. No obstante, los archivos no exponen los resultados de la investigación final ni explican el paradero de los datos de radar al respecto. (Pueblo en Línea)

Antártida

6-ENE-1962 PRIMER VUELO AL POLO SUR - Protagonizado por la Aviación Naval Argentina

El 18 de diciembre de 1961 despegaron desde Río Gallegos, provincia de Santa Cruz rumbo a la Antártida Argentina, dos aviones bimotores Douglas C-47, matrículas CTA-12 y CTA-15 de la Aviación Naval Argentina, equipados con tren de aterrizaje esqui-ruedas, con la misión de llegar al Polo Sur Geográfico.

Los mismos volaron hasta una pista semi preparada en la barrera de hielos Larsen -denominada aeródromo Jorge A. Campbell- situada entre la isla Robertson y el Nunatak Larsen (asiento de la Base Aérea Teniente Matienzo), anevizando después de haber recorrido 1500 kilómetros en 8 horas y 17 minutos.

En el lugar que se realizó esta operación, actualmente es mar abierto, debido a que esta zona de la barrera de hielo de Larsen, que tenía un espesor superior a los 250 metros, se ha desintegrado.

El 26 de diciembre continuaron el vuelo y en 9 horas cubrieron los 1700 kilómetros que los separa de la Estación Científica Ellsworth, donde arribaron y permanecieron acondicionándose para el vuelo hasta el día 6 de enero de 1962 y de allí partieron a las 13:00 horas y después de recorrer 1350 Km. anevizaron a las 21:10 hs. en el Polo Sur Geográfico, donde se encuentra la Base Norteamericana (Amundsen-Scott - South - Pole Station) y al día siguiente emprendieron el regreso, despegando del Polo Sur a las 6:30 horas y anevizando en la Estación Científica Ellsworth luego de 5 horas y 53 minutos de vuelo.

El 18 de enero continuaron hasta la pista Campbell, situada en la barrera de hielos Larsen y dos días más tarde abandonaron la Antártida finalizando exitosamente el operativo, que fue el primer vuelo hasta el Polo Sur geográfico, con descenso, realizado desde el continente americano.

Computación

Falsificación de información en barra de Google

Por Angela Ruiz

La barra de Google (Google Toolbar), permite falsificar la información presentada en la ventana de diálogo que se muestra cuando se agrega un nuevo botón. Esto puede ser

utilizado por un atacante para que convenza a un usuario a agregar un botón, haciéndole creer que pertenece a un dominio seguro. Luego de instalado, el botón puede ser utilizado para descargar código malicioso o llevar a cabo ataques de phishing más elaborados (por ejemplo, simular el formulario de inicio de sesión de la página de un banco). Son afectadas las versiones Google Toolbar 5 beta para Internet Explorer y Google Toolbar 4 para Internet Explorer y Firefox, aunque en este caso el exploit está limitado. El problema se produce durante el manejo de los archivos XML que la barra de Google utiliza para crear e instalar los botones. Una dirección URL hábilmente modificada, puede servir de exploit, siempre que se convenza al usuario a agregar un botón. Existe una prueba de concepto que agrega una supuesta "actualización crítica" (en la prueba se trata de la calculadora de

Windows). Es claro que cualquier otro código podría ser instalado. Google está en conocimiento del problema, y ya está trabajando en una solución. Se sugiere a los usuarios que utilicen la barra de Google, que mientras tanto eviten agregar nuevos botones.

La mayor amenaza a la seguridad son los usuarios

Por Angela Ruiz

Una de las mayores vulnerabilidades de seguridad en computadoras y redes, es el propio usuario. De acuerdo con el reporte anual del SANS Institute sobre los 20 riesgos más importantes a la seguridad en Internet, "los usuarios que son fácilmente engañados" y las aplicaciones creadas a medida, están en los primeros puestos como los principales objetivos para los atacantes. En el informe se citan varias historias basadas en eventos auténticos, que ilustran las implicancias del "mundo real" en los retos actuales de la seguridad. En un caso, cientos de altos funcionarios federales y directivos de empresas, visitaron un sitio político infectado, y todas sus computadoras se convirtieron en máquinas zombis. Keyloggers instalados en sus equipos, capturaron nombres de usuario y contraseñas de sus cuentas bancarias y otra información financiera, y enviaron todo ello a cibercriminales de varios países. Mucho dinero y datos críticos fueron perdidos. En otro caso, un adolescente simplemente visitó una página de Internet con una versión no actualizada de un reproductor multimedia. Un video se abrió apenas el joven entró al sitio, mientras un keylogger (capturador de la salida del teclado), se instalaba en su equipo sin su conocimiento. Es el mismo equipo que su padre utiliza para manejar sus cuentas bancarias en línea. La cuenta fue literalmente vaciada por los atacantes. A pesar de que el banco más tarde compensara en parte las pérdidas, los investigadores descubrieron que el dinero fue a parar a un grupo de terroristas suicidas en medio oriente. En un tercer caso, una aplicación hecha a medida tenía un error de programación que permitía a los delincuentes acceder a los registros privados de los pacientes de un hospital. El hospital fue extorsionado a pagar una suma de dinero para evitar que los registros se hicieran públicos en Internet. Estas y otras historias ilustran el informe del SANS que intenta mostrar el panorama actual de la seguridad informática. El mismo es la creación de un trabajo colectivo de cuarenta y tres expertos en seguridad, pertenecientes a gobiernos, industrias e instituciones académicas de varios países. En el panorama que presenta el informe del SANS, se destacan los continuos asaltos de programas automatizados en busca de vulnerabilidades. De hecho, el Internet Storm Center, el sistema de alertas tempranas del SANS, informó que "una computadora recién conectada a Internet, puede ser atacada de inmediato, y no llegará a sobrevivir más de cinco minutos si no fue debidamente configurada o protegida antes de conectarse." Alan Paller, director de investigaciones del SANS, dice que muchas aplicaciones web personalizadas, son programadas sin tener en cuenta los requisitos de seguridad necesarios. "Hasta que los colegios que enseñan programación y las empresas que contratan a los programadores, garanticen que los desarrolladores dominan la codificación segura", dijo, "seguirán existiendo importantes vulnerabilidades en casi la mitad de todas las aplicaciones web." El informe sugiere algunas formas de defensas acerca de las aplicaciones que pueden permitir que un sitio pueda comprometer la información de las computadoras o infectarlas. La mejor defensa es la utilización de cortafuegos y antivirus, educar a los usuarios para sensibilizarlos en cuestiones de seguridad, y entrenar al personal de las empresas para detectar síntomas como un aumento imprevisto en el tráfico de la red. Otros riesgos señalados en el informe, incluyen dispositivos no autorizados (memorias USB por ejemplo), y el uso indebido de programas de intercambio de archivos. El informe indica que en general, las mejores prácticas deben incluir la configuración de los sistemas para prevenir la instalación no autorizada de software, el uso de proxys, el cifrado de los datos sensibles, y la prueba exhaustiva en un ambiente controlado, de cualquier software antes de ser instalado en la red de la compañía.

*El Origen de las Cosas

Rolex

En 1905, después de trabajar en varias relojerías en Suiza, el alemán Hans Wilsdorf fundó con su cuñado la Wilsdorf & Davis. Basada en Londres, la empresa montaba y distribuía relojes con mecanismos suizos. Menos de un año después, la Wilsdorf & Davis empezó a producir relojes de pulsera. En 1908, Wilsdorf bautizó sus relojes con el nombre Rolex, nombre fácilmente pronunciable en todos los idiomas europeos.

En 1925, después de una gran campaña publicitaria, se lanzó la "coronita", como logotipo de Rolex. El Rolex Datejust, de 1945, fue el primer reloj de pulsera que presentaba la fecha en la esfera.

*Chistes y otras yerbas

¿QUÉ ES UN ASADO? (escrito por una mujer).

El asado es la única comida que el hombre cocina.

Cuando el hombre se propone hacerlo, la cadena de acontecimientos es más o menos la siguiente:

1. La mujer, va al supermercado a comprar todo lo que es necesario.
2. La mujer prepara la ensalada, las papas con mayonesa y el postre.
3. La mujer, prepara la carne, la pone en una fuente con los utensilios necesarios; mientras que el hombre está sentado junto a la parrilla, tomándose un vino.
4. El hombre pone la carne en la parrilla.
5. La mujer vuelve adentro, a poner la mesa y a preparar la ensalada.
6. La mujer le dice al marido, que la carne se está quemando.
7. El hombre saca la carne de la parrilla.
8. La mujer pone los platos en la mesa.
9. Después de comer, la mujer trae el postre, levanta la mesa y luego lava los platos.
10. El hombre le pregunta a la mujer, si está contenta de no haber tenido que cocinar ese día, y percibiendo la cara de orto de la mujer, concluye, que no hay poronga que les venga bien.

DERECHO DE RÉPLICA (escrito por un hombre).

1. Ningún hombre en su sano juicio, va a mandar a su mujer a comprar las cosas para el asado: ella no va a traer cerveza y traerá, alas de pollo y tres kilos de puchero que el carnicero le dijo que salía muy rico a la parrilla, ya que no consiguió enchufárselo a ninguna pelotuda.

2. ¿Ensalada, papas con mayonesa y postre? Ella prepara estas huevadas, para que coman las demás mujeres. Los hombres, comemos carne y nada más.

3. ¿Preparar la carne? A la carne sólo se le pone sal al momento de ponerla en la parrilla...

4. ¿Bandeja con utensilios? Eso es para maricones, el hombre macho se las arregla con un palito quemado, un chuchillo y las manos.

5. ¿Qué sólo se pone la carne en la parrilla?... Y quién hizo el fuego, separó las brasas, las acomodó, dio vuelta la carne, disciplinó los chinchulines y pinchó los chorizos?

6. ¿Otra vez preparar la ensalada? Ya dijimos que esas pelotudeces, las comen las mujeres y los conejos.

7. ¿Que la carne se está quemando? El hombre sólo deja pasar la carne, porque la mujer se vive quejando que "está muy jugosa", que "esto está muy crudo", o que "la deje en la parrilla dos minutos más", después de que les ofrecimos el mismo pedazo diez veces, y una hora después de que estaba a punto.

Es decir que ellas, acaban comiendo la carne en forma de carbón, tan tierna y succulenta, como una suela que lleva cinco años al sol del desierto del Sahara.

7. Menos mal que somos los hombres, los que sacamos la carne de la parrilla, si fuera por ellas viviríamos comiendo pedazos de carbón.

8. ¿Platos? Sólo si son para ellas; el hombre come directamente de la tabla.

9. ¿Postre?... ¿Lavar los platos?... Yo usé los dedos, y me los limpié en el pantalón!!!

10. Realmente, no hay poronga que les venga bien... Y es al pedo, nunca van a entender lo que es un asado.

NUEVO!!!!

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

<http://www.youtube.com/watch?v=4RyZfmtovFQ> FH-227 Fuerza Aerea Uruguaya Antartida

<http://www.youtube.com/watch?v=7rckPby8h6s> "Aviocar". FAU 531

<http://www.youtube.com/watch?v=86aJv8AhZTU> T-33 FAU en Durazno y la Carolina

***Direcciones interesantes de la Web.**

http://www.stiopka.com/buk_juin2004/buk_juin2004.html Para ver fotos de. El aeródromo Kavumu, en Bukavu, Congo administrado por la FAU.

<http://es.wikipedia.org/wiki/Bukavu> Más datos de dicha ciudad... Ayudará a tener cierta noción de la zona donde trabaja la FAU en misión para la ONU.

http://www.youtube.com/watch?v=g_QUpqV1juw

<http://messenger.jhuapl.edu/gallery/sci...S.fits.jpg> La sonda MESSENGER se acerca a Mercurio, se puede ver la primera imagen del sobrevuelo.

<http://messenger.jhuapl.edu/encounters/> sobrevuelo en tiempo real,

*** Colaboradores.**

Agradecemos a quienes han colaborado con el Diario a través de diversos envíos de información, artículos o fotografías: Por favor sigan haciéndolo!!!!!!!!!!!!

***Agradecemos si conoce a alguien interesado en suscribirse y recibir gratis este Diario envíenos su dirección de Email.**

**** Para desuscribirse: Email a grp346@adinet.com.uy y en asunto "desuscribir diario"**