



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

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

**Nº 59 CORRESPONDIENTE AL 1º NOVIEMBRE DE 2006**

REDACTOR RESPONSABLE Coronel Av. Eduardo Aguirre.

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

#### **\* Noticia de Interés.**

LA DIRECCIÓN DEL SERVICIO DE RETIROS Y PENSIONES DE LAS FUERZAS ARMADAS, PLANILLARÁ EN EL MES DE OCTUBRE DE 2006, EL AUMENTO DEL 3% DISPUESTO COMO ADELANTO DEL AJUSTE DEL MES DE ENERO DE 2007, CON RETROACTIVIDAD AL PRESUPUESTO DE SETIEMBRE 2006. SEGÚN DECRETO DEL 4 DE OCTUBRE DEL CORRIENTE.

#### **\* Invitación**

Estimado amigo:

El Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, tiene el placer de invitarlo a la tercera y última Reunión de Camaradería de este año; el encuentro se realizará el viernes 24 de Noviembre de 2006 a las 12.00 horas en el Parrilero "Caballeros del Aire" del Club de la Fuerza Aérea, Calle Cannes 1800. Bono de Colaboración de \$50

Conjuntamente se realizará la Asamblea General Ordinaria Anual.

Orden del Día:

1º. Consideración del Balance y Estado de Cuenta.

2º Memoria Anual.

Primer Llamado: 1200 y el Segundo Llamado a las 1215 hrs.

Recordamos a los socios que el Museo Aeronáutico ha puesto a disposición del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 una gran vitrina en un lugar preferencial para que exponamos nuestros recuerdos de la Aviación de Transporte, por ese motivo es que solicitamos la colaboración de todos que tengan artículos tales, como y por ejemplo: fotos, murales, cuadros; diplomas, condecoraciones, escudos e insignias; uniformes y equipos de vuelo; manuales técnicos y de vuelo, cartillas, cartas, mapas; equipos de navegación, computadores, planes de vuelo y precomputados; partes de aviones e instrumentos y todo elemento que haya sido usado dentro de este contexto; los entreguen en custodia o como donación, bajo recibo, en la Dirección del Museo para integrar ese espacio que nos representará.

Esperando contar con su presencia en este nuevo día de reencuentro de amigos, reciba nuestros más cordiales saludos.

Cnel. Av. José P Banfi  
Secretario

Cnel. Av. Atilio Bonelli  
Presidente

#### **MEMORIA ANUAL CORRESPONDIENTE AL AÑO 2006**

Período comprendido entre el mes de Nov. 2005 y el mes de Nov. 2006

Se realizaron 14 reuniones de la Comisión Directiva.

Se realizaron elecciones de autoridades siendo elegida la lista 1995 por un total de 87 votos en un total de 88.

Se incrementó el padrón de socios en un 35 % .

Se entregó un distintivo al Circulo Militar con fines decorativos a pedido del mismo.

Se presentó la documentación del Grupo Simbólico al Ministerio de Cultura para su control.

Se realizaron 3 reuniones de camaradería con un promedio de asistencia de 120 socios.

Se emitieron 12 Diarios Digitales

Se entregaron 2 diplomas de honor a socios del Simbólico al haber cumplido más de cuarenta años dedicados a la actividad aeronáutica.

Se entregó plaqueta recordatoria a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento en agradecimiento a la labor prestada a las aeronaves de transporte.

Se inauguró una vitrina en el Museo Aeronáutico en la cual se depositan elementos relacionados al vuelo de transporte

### **Balance de situación desde el 1° de noviembre de 2005 al 31 de octubre de 2006.**

Recaudado en el periodo	\$ 159.042.00
Gastado en el periodo	\$ 123.984.48
Detalle:	
Fiestas (3)	\$ 103.839.00
Correo, correspondencia, papelería	\$ 17.195.48
Plaquetas	\$ 2.950.00
Saldo que pasa al próximo ejercicio	U\$S 257.00 \$ 54.263.00 (incluye saldo ejercicio anterior)

### **\*Colección de Fotos y Videos**

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

**\*\*ATENCIÓN!!!!!!! Vamos por la foto número 4970, quien nos envíe la foto número 5000 se ganará una botella de W, que se entregará en la próxima reunión.**

### **\*Agradecimientos a los colaboradores.**

Cnel Horacio Sasson, Cdte. A Rodrigo, Tte. Cnel Walter Alvarado, Tte. Cnel Edison Díaz, Tte. Cnel Walter Rigo

### **\*Cartas de los Lectores**

**\*\*Recibimos del AAMA.**

**Continuamos con la 2° parte...**

**\*\*Museo Aeronáutico.**

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

### **2° Parte**

**Proyecto de Restauración No. 3 de Havilland D.H-82 A "Tiger Moth"**

Existe una aeronave con cualidades únicas en el Museo que lamentablemente no está en condición de estar expuesta. Por sus características más que emblemáticas como entrenador de la Aeronáutica Militar, utilizado también como avión fotográfico, de ataque, reconocimiento y enlace... biplano y de fama mundial, es el viejo "Tiger Moth". Lamentablemente tras los grandes esfuerzos de estudio no hemos podido identificar a que matrícula perteneció en la Aeronáutica Militar. La idea de la restauración de esta aeronave surge sobre la base de que no hay en el Museo una aeronave de estas características en exhibición desde el incendio de diciembre de 1997, un avión de la década del 30, entelado y biplano. Sabemos perfectamente que no es posible una restauración en Orden de Vuelo para este avión, pero con la misma idea de nuestro Stinson, llegar lo más aproximado al vuelo posible, nos avocamos a la idea de conseguir recursos que nos permitan lograr llegar a la muestra estática de la aeronave. Para ello nos dedicamos a reunir toda la información posible sobre restauraciones de este tipo de aeronave. La búsqueda comienza en Museos del mundo que posean este avión, buceando en la web nos encontramos que son muchos los museos que lo tienen, la mayoría ya estaban conservados y no fue necesario una restauración total como en nuestro caso. La primera fuente consultada fue el Museo de la Isla de Malta, nos manifestaron que ellos recibieron una donación de la Royal Air Force of England y el avión llegó en condiciones de ser exhibido. Del museo de Malta nos derivaron al Curador del Museo de Yorkshire of London, nos comunicamos con ellos y nos manifestaron que ellos poseen una parte del presupuesto de la Real Fuerza Aérea y la restauración de aeronaves la contratan a privados... nos derivan con el "Tiger Moth Club", órgano consultor de todo el mundo para estas aeronaves, con más de cincuenta aviones en orden de vuelo, propietarios de la revista DH Club, de las revistas aéreas más vendidas y consultadas del mundo entero. Les solicitamos información, detalles y ayuda, les manifestamos las intenciones y las carencias que tenemos. La Revista DH Club publica una nota con fotos de

nuestro "Tiger" y el pedido de ayuda que efectuamos solicitando partes que nos puedan donar. Lamentablemente el aviso no rinde frutos. Nuestro Colaborador en España Eduardo Drömer intenta contactos en España y Alemania, viaja a Inglaterra y visita el D.H. Support Club, que comercializa información técnica del "Tiger Moth" y otros modelos de la De Havilland, adquiriendo y donando para el proyecto un manual de mantenimiento. Comenzamos a la búsqueda de los Blue Print y los manuales de despiece, finalmente conseguimos una empresa canadiense que vende los manuales pero del DH 82 C, versión canadiense del avión con cabina cubierta, hacemos gestiones para averiguar sobre las principales características y nos manifiestan del DH Club que el avión canadiense tiene bastantes puntos en común con el original inglés. Nuestro colaborador guatemalteco residente en los Estados Unidos, nos dona US\$ 150 para el proyecto, y entre otros objetivos, efectivizar la compra de los manuales de despiece, los manuales son enviados vía correo y están en propiedad de la Asociación. Continuamos con la búsqueda de los Blue Print, una vez más nos informan desde Australia que una empresa en Canadá posee los derechos de los Blue Print del "Tiger", también modelo "C", nuestro amigo y colaborador en Estados Unidos Ruben Sandri, localiza y adquiere en los Estados Unidos para la A.A.M.A. un CD de los Blue Print de la versión canadiense, con un costo de US\$ 90, el cual es de utilidad en buena medida para la restauración de nuestra versión original inglesa. Adjunta además US\$ 100 para las restauraciones. El monto total de la donación fue de US\$ 190. En comunicaciones que nuestros amigos George y Nelson Boubeta en Australia con el DH Club de Inglaterra logran la identificación del motor del "Tiger", nosotros, pensábamos que se trataba del motor del viejo "Churrinche" de Pluna que se malogró en el incendio del '97 que usaban el mismo motor. El motor de nuestro "Tiger" correspondió al "Tiger Moth" Aeronáutica Militar No. 11. Nuestros amigos de "Aerotecno", nos comunican sobre la viabilidad de la restauración del viejo "Tiger", incluso de la posibilidad de la puesta en Orden de vuelo, sabemos y les manifestamos de la imposibilidad económica de hacerlo, pero por ser esta una restauración

muy especial intentaremos todo lo posible para ello. De Australia, con los hermanos Boubeta nos llegan buenas noticias. En Australia existe un club de "Tiger Moth" con mas de sesenta "Tiger" en orden de vuelo, ya que De Havilland poseía una planta de armado de esta aeronave en dicho país. Hay una persona, la Señora Maureen Massey, y miembro que es la custodia legal de los archivos de De Havilland adquiridos por Boeing en Australia, presidenta del Club de "Tiger" y miembro directiva de "HARS" (History Aircraft Restoration Society) que es la Sociedad de Restauración Histórica Aeronáutica de Australia y propietaria y piloto de uno de ellos. Los hermanos Boubeta mantienen contacto con ella y esta pendiente una entrevista para la factibilidad de colaboración. El miércoles 5 de julio, recibimos respuesta de los hermanos Boubeta, con noticias de la reunión mantenida con los miembros de la directiva de HARS, donde al parecer existen serias posibilidades de cooperación entre ambas Asociaciones lo que implicaría una serie de reuniones mas para poder establecer un cronograma de trabajo a distancia. Esta reunión con las autoridades de HARS Australia, mantenida por los hermanos Boubeta permitirá de poder establecer un vínculo bien fluido y según las propias palabras de los protagonistas, será sin precedentes anteriormente en nuestro país. En el Verano nos visitan una pareja de neozelandeses que en la búsqueda de aviones para restaurar nos manifiestan que es posible en Nueva Zelanda conseguir alguna pieza y se compromete a la búsqueda, en junio se comunican con nosotros vía correo y nos envían fotos, nos dicen que es posible y muy factible conseguirnos el protector de nariz y el carenado del motor de la zona inferior. En el Museo existen un parabrisas y un medidor de velocidad de ala, no hay mas instrumental. Se consulta a la División "Desarrollo y Fomento" para la adquisición de fondos para la compra en el exterior de instrumentos y material, se nos solicita la Personería Jurídica que gestionamos en septiembre de 2005 y obtenemos en el mes de marzo de 2006 con el Número 10193 Folio 217 libro 18 del Ministerio de Educación y Cultura, conjuntamente con otros trámites en el Ministerio de Economía y Finanzas nos habilitará para obtener la ayuda del Gobierno en la restauración del viejo "Tiger". Sin duda la obtención de recursos para la restauración de la aeronave es una tarea sumamente tediosa y la solicitud de colaboración es muy amplia. No contamos con sponsors ni colaboradores, la Asociación no cobra cuota social y toda la ayuda que se nos pueda brindar es fundamental.

#### Proyecto de Restauración No. 4 Ryan Navion.

El avión Ryan Navion propiedad del museo que se encuentra dentro del futuro sector de reuniones, matrícula CX-AJT, se encuentra en un estado estructural bastante bueno, llevar la aeronave a un estado de exhibición estática estará supeditada a los fondos que la Asociación pueda obtener. Con ellos la recuperación puede lograrse en plazos menores. Así mismo, los estructuristas que trabajan en el Stinson, en un momento de estancamiento de los trabajos por falta de materiales han hecho algunas tareas en esta aeronave. Fue restaurada la sección de los planos horizontales de cola y los alerones, hemos sacado los moldes de las ventanas y cambiarlas por el plexiglás que ya tenemos, hemos calcado todos los logotipos originales del avión para luego de que se pinte sean colocados nuevamente, se ha revisado el motor y se puede constatar un muy buen estado. Lo que también se ha podido constatar es el alto grado de depredación del que fue objeto la aeronave, sobretodo en su instrumental de

cabina y en algunas piezas externas componentes del motor y eléctricos faltantes. También falta un buen sector de fuselaje de la parte inferior y panza de la aeronave que ya fueron sacadas las medidas para realizar los moldes correspondientes y ya se adquirió la chapa para proceder al trabajo y posterior colocación. Sus asientos fueron extraídos y el sector de cabina adolece de un muy mal trato y depredación. El Sr. Juan Carlos Ibarra, propietario del negocio de chatarra en el barrio Pueblo Victoria, nos donó el instrumental para el Stinson y con ellos, también algunos instrumentos para el Ryan Navion.

Será necesario la reconstrucción de su interior, tapizado y asientos, panel

de instrumentos y cableado de comandos, un chapeo general y pintura. La idea es poder llevar ese avión a su pintura original, de color rojo y del sistema propios de los aviones de los años del CX-AJT Esperamos poder iniciar los trabajos en él a medida de que los tiempos nos lo permitan, de momento lo que se hace es lo que el voluntariado nos permite y el trabajo en pleno recaerá en él ni bien finalicen los trabajos del Stinson.

Proyecto de preservación de aeronaves históricas utilizadas por PLUNA

Desde fines de 2005, se han realizado entrevistas con directivos de Pluna, con el fin de elaborar un proyecto de restauración de las dos únicas aeronaves históricas que se conservan en el país, en el marco de la conmemoración de los 70 años de la empresa, se trata del Vickers Viscount CX-BJA, y el C-47/DC-3 CX-BDB. El Vickers, que hasta hace poco tiempo se encontraba estacionado en el Aeropuerto de Carrasco, al lado de la Terminal de Arribos, y era recorrido por escolares es sus habituales visitas al mismo, fue trasladado al predio de la DINACIA, fuera de la vista del público, desde que el consorcio "Puerta del Sur", se hizo cargo de la administración del aeropuerto; está al parecer completo, con motores y hélices, (faltan los conos de las mismas), si bien desconocemos el estado de su interior. El DC-3, ubicado en el predio del Museo, que en 1996, fuera repintado por personal del mismo, con colaboración de voluntarios, varios de los cuales son hoy integrantes de la AAMA, al conmemorarse los 60 años de la empresa, hoy, debido a factores climáticos, a lo que se suma la depredación, presenta daños importantes en su estructura, como un sinnúmero de piezas faltantes, entre ellas partes de carenado de motores, e incluso la puerta principal. Esta situación motivó que la AAMA, solicitara apoyo a Pluna, a los efectos de colaborar en la restauración de estas aeronaves, emblemáticas para la compañía, en el año de su 70 aniversario. Con la muy buena voluntad de la Gerente Gral. Sra. Elina Rodríguez, y la Gerente y la Asesora de Marketing, Estela de los Campos y Gabriela Abedisian respectivamente, se resolvió en una primera etapa, iniciar las gestiones, con apoyo de personal jubilado de la empresa, para hacer una evaluación de costos con el fin de reparar y repintar el Vickers, y obtener de "Puerta del Sur", en coordinación con la DINACIA y con la FAU, un lugar adecuado para emplazar la aeronave, donde pueda ser exhibida, vigilada, visitada y preservada. Este proyecto se encuentra en marcha con posibilidades concretas de ser realizado, incluso nuestro vicepresidente Sr. Gustavo Figueroa se entrevistó recientemente con el Subgerente de Mantenimiento Sr. Baladón, y próximamente se realizará una visita de inspección, para constatar el estado de la aeronave y evaluar costos de restauración. Es idea de la AAMA, que cuando se lo pinte se le devuelva el

esquema original de colores que portaba cuando se encontraba en servicio, y no el actual, nunca utilizado por los Vickers Viscount. Para una etapa posterior quedaría la restauración del DC-3, si bien es idea de la Dirección del Museo, trasladarlo a un sector del predio donde se encuentre menos expuesto a la depredación. La idea de este proyecto, es lograr la conjunción de esfuerzos de empresas estatales y privadas, (o mixtas en este caso), para obtener recursos humanos y económicos, para poder alcanzar objetivos de preservación de nuestro patrimonio aeronáutico, que ni el Museo, ni la AAMA, por si solos y con sus escasos medios, están en condiciones de lograrlo. Por supuesto que esta idea ni comienza ni termina con la restauración de los aviones arriba mencionados.

Restauración de un Tanque Auxiliar de combustible de Grumman F6 F "Hellcat" y posterior donación del Museo Aeronáutico a la Aviación Naval.

En abril de 2005, se llevó a cabo la limpieza y posterior retiro de las aeronaves ubicadas en lo que fue depósito "B" del Museo, con la participación de los voluntarios de la futura Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, se encontró en el mismo un tanque suplementario de combustible para aeronave Grumman F6-F "Hellcat", al ya encontrarse uno de ellos en exhibición en nuestro Museo, se consideró la posibilidad de mantener el mismo como pieza de intercambio con otros museos de la región en caso de necesitar alguna pieza adicional para otra aeronave. Luego de esto, surge la posibilidad, al iniciar las actividades la Asociación Amigos del Museo Aeronáutico, de cederlo en donación luego de una importante restauración a la Aviación Naval, considerando que al no tener en el Uruguay una aeronave de este tipo en conservación bien podría entregársele a ellos esta pieza de gran valor para la Aviación Naval de nuestro país. Es así que se consulta a la Dirección del Museo sobre la posibilidad obteniendo la autorización del mismo para proceder a restaurar con fondos y mano de obra voluntaria de la Asociación. La misma comienza en febrero de 2006 y finaliza en abril del corriente año. Es así que el 25 de abril próximo pasado en acto que se celebró conjuntamente con la conmemoración de

### **\*\*COMUNICADO**

Se cita a los señores socios del Instituto de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación a la reunión a realizarse el próximo miércoles 1 de noviembre, a las 19:30 horas. En el Club Uruguay, Sarandí 584.

Tema: "Seguridad Aérea", conferencia brindada por el Cnel. FAU Gustavo González.

### **\*Internados en el HMC**

May. Wilson Feijo 07/09 Alta  
Brig Gral Walter Machado 15/09  
Alf. Ñancay Graña 22/09 Alta  
Tte. 2ª Marisol Diana 10/10 Alta  
Cnel. Atilio Bonelli 11/10 Alta  
Cnel. Luis Rodríguez 18/10 Alta  
Cnel. Víctor Balbi 20/10

### **\*Fallecimiento**

Cnel Cesar Tarocco 1/10  
May Gustavo Souto 8/10

### **\*Fechas para Recordar.**

#### **\*\*Noviembre.**

4/92 Arriba a Carrasco el C-130 FAU 591 procedente de Camboya en apoyo a las tropas uruguayas de ONU.

6/\*- Día del Retirado de la Fuerza Aérea

los 25 años del arribo del primer Beechcraft T-34 C "Mentor" a la Aviación Naval, se llevó a cabo la entrega del tanque a manos del Comandante en Jefe de la Aviación Naval Sr. C/N CG Carlos Fuentes, de manos del Sr. Director del Museo Aeronáutico el Cnel. (Mant.) Roberto Rodríguez, con una placa recordatoria y un mural del Grumman F6-F "Hellcat", acto que fue muy valorado por la Aviación Naval y por parte de la buena cantidad de ex pilotos de éstas aeronaves que se encontraban en el acto que se llevó a cabo en la Base No. 2 "Capitán de Corbeta Carlos Curbelo" en Laguna del Sauce, Maldonado.

Arribo de una nueva Aeronave al Museo, Bell UH-1H, restauración y pintura para su exposición

El pasado 1 de agosto del corriente, llegó al Museo Aeronáutico una nueva aeronave por gestión de la Dirección del Museo a cargo del Cnel. (Mant.) Roberto Rodríguez. Se trata de un helicóptero Bell UH-1H ex USA, y que llegó como parte de una unidad dedicada enteramente como fuente de repuestos a nuestra Fuerza Aérea. Si bien la aeronave nunca voló en el Uruguay, representa una emblemática aeronave que vuela en nuestro país desde principios de la década de los 70. Este helicóptero, que posee el botalón de cola del FAU 052, será pintado con la misma matrícula y con los colores de pintura de acuerdo a lo usado en el momento del arribo de los mismos, verde oliva, con la cocarda de Artigas y la leyenda "Fuerza Aérea uruguaya" en la cola, su número 052 en la nariz. La aeronave está en excelentes condiciones, con instrumental e interiores en muy buenas condiciones.

La pintura general será a cargo del Museo y la A.A.M.A. colaborará con los diseños y la fidelidad histórica que evocará los años de su arribo. Ya se están haciendo consultas al archivo fotográfico del museo para poder establecer una correcta caracterización. Los trabajos de enmascaramiento para la pintura ya están hechos y solo falta comenzar los trabajos ni bien lo disponga la Dirección del Museo.

\*En el próximo número se completará el informe con la 3ra y última parte.

7/98 Decola el C-130 FAU 592 hacia Managua con ayuda humanitaria. Por la ruta Montevideo- Manaos - Ciudad de Guatemala- El Salvador - Tegucigalpa - Managua. Regresando a Montevideo por la misma ruta, arribando el día 11.

9/70 Llegaron a Carrasco 2 nuevos C-47 traídos por tripulaciones uruguayas. Howard AFB-Curacao-Trinidad-Zanderij-Belén-Recife-Fortaleza-Bahía-R. de Janeiro-Porto Alegre-Montevideo. FAU 510 C-47 B 1 DK 43-48275 N° Fabrica 14091-25536 Tte. Cnel L Revello, Cap E Aguirre, Sgto. J Batalla y FAU 511 C 47 B 50 DK 45-1111 N° Fabrica 17114-34381 Tte. Cnel J Baratta, Cap R Ferradas Alf H Bustos.

(Fueron los segundos con estas matrículas)

9/75 Transportados desde EMBRAER por tripulaciones FAU, arriban los C-95 FAU 582, 583 y 584 completando la compra inicial de 5 aviones.

11/1883 Nace en Sinacoubre (Francia) el aviador Pablo Castaibert, Precursor y Constructor Aeronáutico.

11/47 Esta es la 1er misión registrada, realizada en C-47 con tripulación uruguaya C-47 079 (matriculado luego 508) Pando-Durazno; Tte. Cnel R Irazabal, Cap A García, Sgto1° Alfredo Canavesi, Sgto. Luis Marcos 1.0hrs

12/51 Se firma el Decreto de creación de PLUNA (ente autónomo)-

17/98 Decola el C-130 FAU 592 hacia Tegucigalpa transportando una planta potabilizadora de Ose Montevideo. - Asunción - Manaos - Panamá - Tegucigalpa. Regresaron a SUMU el 20 de noviembre.

18/54 Creación de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

20/16 Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica.

22/60 Se reciben los C-47 matriculados FAU 512- C47A-30-DK N/S 43-48131

FAU 513- C47A-80-DL N/S 43-15151

22/50 Arriba a Carrasco el C-47 510 acompañando al Grp Azul de F-51.

23/50 Arriba a Carrasco el C-47 509 acompañando al Grp Rojo de F-51.

29/47 Llegan al aeródromo de la EMA los AT 11 matriculados luego del 105 al 109, por la ruta: San Antonio-Veracruz-Managua-Albrook Fld-Trinidad-Atkinson-Belén-Fortaleza-Natal-Bahía-Victoria-Santos Dumont RJ-P.Alegre-Pando. Las tripulaciones: 1. Cnel H Baru, Cap M Arenas y Alf M Sánchez. 2. May J Jorge, Cap J Villanueva y Alf V Mori. 3 Cap G Etcheverry y Tte2° N Senese. 4. Tte1° A Mutter Dr. A Falco y Alf J Hernández y 5. Tte1° E Barcadaz y Tte. 1° F Otero

28/47 Es la 1ra misión internacional registrada cumplida en C-47. C47 507 Tte. Cnel R Irazabal Cap Rivera Arcos Sgto1° Ángel Pérez, 20 pasajeros Carrasco-Porto Alegre 3,0 hrs

### \*La Foto del Mes



\* C-130 cargando planta potabilizadora UPA

\* Noticias de la FAU.

\*\*Comunicado de Prensa.. RRPPFAU. 24 de Octubre de 2006

### Instalación de Radar de Vigilancia Aérea

Con motivo de llevarse a cabo el próximo mes de noviembre, la Cumbre Iberoamericana de Presidentes en nuestro País, la Fuerza Aérea Uruguaya con el apoyo y la cooperación del Gobierno Español están instalando un radar de vigilancia aérea a fin de dar seguridad al tránsito de aeronaves.

El mencionado radar que está ubicado en las inmediaciones de Avenida San Martín y Avenida de las Instrucciones se encuentra en la fase de instalación y ajuste lo que podría ocasionar transitoriamente, algún tipo de interferencias en las señales de Televisión y Radio.

Se están realizando las mediciones correspondientes, con el apoyo de la URSEC, para minimizar los efectos mencionados.

Se agradece la comprensión y colaboración de la población afectada mientras se realizan los ajustes correspondientes.

### \*Noticias Aeronáuticas en el Mundo.

#### \*\*Ryanair compra B-737.

Boeing anunció ayer la firma de un contrato con la aerolínea irlandesa Ryanair, para la entrega entre septiembre de 2008 y junio de 2009 de 32 aviones B-737 de nueva generación. El nuevo pedido para la serie 800 de este avión está valorado en 2.250 millones de dólares. Con este nuevo pedido, Ryanair aumentará su flota de B-737 a 281 aviones.

#### \*\*Northwest compra aviones a Embraer

El contrato incluye un total de 172 aviones entre pedidos firmes, opciones y derechos de compra, y es uno de los más grandes conseguidos por Embraer, cuarto fabricante mundial de aviones comerciales.

Las aeronaves serán operadas por la Compass Airlines, subsidiaria de Northwest, y volarán bajo la marca Northwest Airlink.

Embraer a partir del segundo trimestre del 2007 comenzará la entrega de los aviones, que serán configurados para 76 pasajeros en dos clases (primera y económica).

#### \*\*Sukhoi T-10BM

El Sukhoi T-10BM (Bolshaya Modernizatsiya) que es una gran modernización del caza Su-27/35 realizará su primer vuelo de prueba en 2007 y será puesto a la venta en el mercado internacional en los años 2009-10

#### \*\*Autonomía para los Drone armados.

Una publicación del MoD de USA, que se revelaría en setiembre, pero que después no fue publicitada establecería para el "sistema autónomo armado Drone" la autoridad para disparar y destruir sistemas hostiles de armas aunque aun no a personas sospechosas de ser combatientes.

#### \*\*Rolls-Royce desarrolla un motor para el Global Hawk

La USAF está desarrollando una nueva versión del Rolls-Royce F137-AD-100 (military AE 3007H turbofan) para la familia de vehículos aéreos sin piloto (UAV) RQ-4 Global Hawk en un esfuerzo de incrementar la potencia de la planta impulsora para ser capaz de mayores cargas de pago en el avión

#### \*\*USMC F/A-18s

El Centro Naval Strike and Air Warfare, aviso que los F/A-18A+ están siendo enviados a las unidades de la Reserva de la USMC y serán reemplazados en las unidades de combate por F/A-18C

#### \*\*Empresa africana encarga aviones.

Transportes Aéreos de Cabo Verde, SA (TACV) ha ordenado 3 nuevos ATR para ser entregados en 2007. Los aviones son un ATR42-500 y dos ATR 72-500 y serán usados para el desarrollo del turismo interno. La aerolínea transportó 595.000 en 2005.

TACV opera una flota de 10 ATR 42-300 y Boeing 757-200ER en sus rutas internas desde la capital Praia y hacia Europa, África Subsahariana, Norte América y América Latina.

#### \*\*El 14 de agosto de 2005 al chocar contra una montaña de Atenas murieron 121 personas

El accidente del Boeing 737 de la compañía aérea chipriota Helios, en que murieron 121 personas al chocar el 14 de agosto de 2005 contra una montaña de Atenas, se debió a un error humano, según el informe que investigó el caso.

El presidente de la comisión griega de investigación de accidentes y seguridad de vuelo, Akrivos Tsolakis, presentó el informe final al Ministro de Transporte, Mijalis Liapis, quien lo presentará a la justicia del país.

Según el texto, los técnicos de tierra del aeropuerto chipriota de Larnaca dejaron la válvula de seguridad en la posición manual lo que ocasionó la descompresión del avión y un mal funcionamiento del sistema de aire acondicionado.

Esa situación hizo que el piloto y copiloto, que no comprobaron la posición de la válvula, perdieran el conocimiento en pleno vuelo, al igual que algunos pasajeros.

"El avión de Helios se estrelló debido a errores que se iniciaron en tierra y no se corrigieron en vuelo", indica el informe.

El documento responsabiliza a la Aviación Civil de Chipre "por la increíble ausencia de criterio de evaluación del sistema de seguridad de vuelos" y a la compañía Helios que "tuvo un descuido criminal tanto en tierra como en el aire".

El avión voló durante dos horas sin control de los pilotos hasta que se estrelló contra la montaña de Gramatikós, a pocos kilómetros de la capital helena, y causó la muerte de todos sus ocupantes, lo que supuso la mayor tragedia aérea que ha habido en Grecia.

Según los informes de los forenses, la mayoría de los ocupantes, estaban ya muertos cuando el avión colisionó contra la montaña.

Sólo uno de los asistentes de vuelo, Andreas Prodromou, recuperó la conciencia poco antes de que se estrellara el avión e intentó controlarlo, según los pilotos de dos cazas griegos que volaron al lado del aparato para evaluar la situación debido a que no había habido ningún tipo de comunicación con la torre de control desde que entró al espacio aéreo de Grecia.

### **\*\*Accidente de Gol**

Apuntan a controladores por la caída del avión de Gol. Un malentendido entre controladores de vuelo y un piloto podría haber contribuido a la colisión entre una aeronave Legacy y el Boeing 737-800 de la aerolínea Gol que cayó en la Amazonia brasileña, causando la muerte a sus 154 ocupantes, reveló el diario O Estado de Sao Paulo. Cuatro minutos antes de sobrevolar Brasilia -el punto en que deberían bajar su altitud de 37.000 a 36.000 pies-, el comandante del Legacy, el estadounidense Joe Lepore, contactó a los controladores de vuelo y les preguntó si debería bajar o mantener la altitud. "OK. Mantenga", fue la respuesta. En declaraciones al rotativo, un oficial de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) afirmó que ese hecho, en forma aislada, no explica la colisión, pero admitió que Lepore pudo haber interpretado ese contacto como una autorización para seguir viaje a 37.000 pies, pese a que el plan de vuelo le recomendaba bajar a 36.000 pies a partir de Brasilia y, luego, subir a 38.000 pies.

"Lepore pudo haber entendido (la respuesta de los controladores) como una autorización para volar a 37.000 pies por todo el trayecto, pero no era eso lo que definía el plan de vuelo. El cambio de altitud debería ocurrir recién sobre Brasilia. Se puede decir que un 98 por ciento de la culpa es del avión Legacy, y el dos por ciento del control de tráfico aéreo", dijo el oficial.

La Policía Civil del estado brasileño de Mato Grosso, que realiza una investigación paralela sobre las causas del peor accidente aéreo de la historia del país, anunció que convocará a declarar sobre el caso a los ocho controladores de tráfico aéreo que trabajaban en el día del accidente. Lepore y el copiloto del Legacy, Joe Palladino, que tras la colisión lograron aterrizar en una base militar sin que sus ocupantes sufrieran nada más que el susto, permanecen en Brasil.

### **\*Antártida.**

#### **\*\*Agujero de Ozono: nuevo récord**

La Organización Meteorológica Internacional anunció que el tamaño del agujero de ozono en la Antártida "es el más serio" de la historia. Según las mediciones de la NASA, las dimensiones actuales son de 29,5 millones de kilómetros cuadrados, 100 mil kilómetros cuadrados más que en 2000, el año más crítico. La O.M.M., afirmó que "esto significa que hay menos ozono sobre la Antártida que nunca" y se debe a un "invierno estratosférico particularmente frío" y advirtió que los agujeros de ozono seguirán apareciendo durante las próximas dos décadas antes de disminuir.

#### **\*\*El témpano B15A, se fragmentó luego de una tormenta**

El témpano, conocido como B15a, medía 96 kilómetros de largo por 20 de ancho, y fue destruido en cientos de pedazos por la tormenta de grandes magnitudes que viajó unas 8,300 millas en seis días.

El B15a era parte del témpano más grande jamás registrado por los científicos, el B15, que se desprendió de las capas de hielo de la Antártida en 2001, principalmente por el rápido calentamiento del planeta.

#### **\*\*Hallan evidencia de colapso de hielo antártico**

Un equipo de científicos británicos y belgas halló la primera evidencia directa del colapso de una barrera de hielo de la Antártida a causa del calentamiento global generado por actividades humanas.

Los expertos, pertenecientes a la British Antarctic Survey (BAS), indicaron en un informe que los cambios en los vientos que azotan el Océano Sur, sumado a las emisiones de gases "han calentado la península antártica, específicamente en la zona colindante con América del Sur".

Según los especialistas, esto ha contribuido a la desintegración de la barrera de hielo conocida como Larsen B, a comienzos de 2002.

### **\* Computación**

#### **\*\*Aparece un nuevo troiano bancario dirigido a entidades españolas y latinoamericanas**

Se ha descubierto un nuevo troiano bancario que combina la captura del teclado físico con una técnica optimizada para los teclados virtuales. Está diseñado específicamente contra los usuarios de diversas entidades de Argentina,

Bolivia, Brasil, Cabo Verde, España, Estados Unidos, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela.

La principal novedad de este troiano reside en la combinación de la técnica keylogger tradicional con un método de captura de pantalla optimizado para los teclados

virtuales. Esta combinación le permite atacar a una gran variedad de páginas de autenticación de acceso a la banca electrónica, de manera independiente a si utilizan o no teclados virtuales.

Vídeo/Flash del troyano en la web de Banesto (técnica keylogger)

El método que utiliza contra los teclados virtuales consiste en realizar una pequeña captura de un área de pantalla, alrededor del cursor del ratón, en el momento que el usuario hace click en la tecla virtual. Adicionalmente y para que el atacante no tenga la menor duda, el troyano incluye en la imagen capturada una señal en color rojo que indica el punto exacto donde el usuario pinchó con el ratón.

Según países, el troyano se dirige a las siguientes entidades:

- ARGENTINA: Banco Hipotecario, Banco de La Pampa, Banco de la Provincia de Buenos Aires, Banco Credicoop Coop. Ltda., Banco Ciudad de Buenos Aires, Banca Nazionale del Lavoro, ABN AMRO Argentina, Banco Itaú del Buen Ayre, Banco Patagonia, Banco Macro Bansud, BankBoston, Banco RIO, Banco Comafi y Banco del Chubut.

- BOLIVIA: Banco Ganadero, Banco BISA, Banco de Crédito de Bolivia, Banco Santa Cruz, Banco Solidario y **\*\* Los 10 virus más detectados por ESET en setiembre**

El HTML/Phishing mantuvo por segundo mes consecutivo la primera posición del ranking estadístico de detecciones de códigos maliciosos del mes de setiembre, realizado por la empresa de seguridad informática ESET, con datos extraídos del servicio ThreatSense.Net (r). Si bien el phishing presentó un leve descenso en la cantidad de detecciones, mantiene la primera posición del ranking con el 3,15 por ciento de las detecciones totales. El phishing se conforma de mensajes de correo electrónico falsificados con la intención de engañar a usuarios crédulos, para que revelen sus números de tarjetas de crédito, den información de sus depósitos de cuentas bancarias o cualquier otro tipo de detalles personales. Los usuarios que caen en esta trampa pueden recibir daños mucho mayores que inconvenientes con la computadora, como es la pérdida total o parcial de su dinero en la cuenta bancaria o la tarjeta de crédito.

TOP 10 - ThreatSense.Net (r)

(Nombre - Porcentaje de detecciones)

01. Phishing.gen .....	3,14%
02. Brontok.A .....	2,97%
03. TrojanDownloader.Swizzor .	2,69%
04. Netsky.Q .....	2,15%
05. Brontok.B .....	1,53%
06. Adware.180Solutions .....	1,42%
07. VB.NEI .....	1,30%
08. Bagle.gen.zip .....	1,27%
09. Adware.BDSearch .....	1,19%
10. Rbot .....	1,17%

En la segunda ubicación, se encuentra una variante del malware Brontok, la versión A, con casi el 3 por ciento de las detecciones. Se trata de un gusano y troyano de puerta trasera con la capacidad de propagarse a través de correo electrónico y de recursos compartidos de redes no protegidas. Con el 2,69 por ciento aparece en el tercer lugar, el troyano Swizzor. El mismo se mantuvo durante varios meses a principios de año, en la primera posición, pero en los últimos dos meses había descendido notablemente su nivel de propagación. Esta amenaza es un troyano que puede ser descargado cuando se visitan ciertas páginas de Internet.

Banco Central de Bolivia.

- BRASIL: Caixa Econômica Federal, Banrisul, Banco do Estado de Santa Catarina, Banco Rural, Santander Banespa, Banco do Brasil, Banparanet, e-tim y CitiBank Brasil.

- CABO VERDE: Banco de Cabo Verde.

- ESPAÑA: Banca March, Bancaja, BBVA, Fibanc, Banco de Valencia, Banesto, Banco Finantia Sofinloc, Banco Espirito Santo, Banco Cetelem, Banco Gallego, Banco Guipuzcoano, Banco Urquijo, Barclays, Banco Popular, Bankoa, Bansacar, Santander Central Hispano, Bbk, Caixa Laietana, Caja Castilla La Mancha, Caja de Extremadura, Caja Granada, Caixa Girona y Caja Murcia.

- ESTADOS UNIDOS: Bank of America y Citibank.

- PARAGUAY: Interbanco, Banco Amambay, Banco Continental SAECA, BancoRegional, Banco Sudameris, Abogacía del Tesoro y BBVA.

- PORTUGAL: Banco de Portugal, Millennium bcp, Banif - Banco Internacional do Funchal, BBVA Portugal, Banco Finantia, Barclays Bank, CitiBank Portugal y Banco Invest.

- URUGUAY: BBVA, Nuevo Banco Comercial, Banco Surinvest, BankBoston y CitiBank.

- VENEZUELA: Banco Mercantil y Banco Banesco.

También es enviado masivamente en forma de spam. Al ejecutar este troyano, se instala en el ordenador de la víctima un plug-in que actúa como spyware o adware. Tal como sucede con otros malwares similares, nunca se le pide autorización al usuario para descargar e instalar el software, realizándose todo en forma clandestina. Varios miles de instancias de este troyano son generadas periódicamente. Win32/Netsky.Q, también conocido como Netsky.P por otras empresas, ocupa el cuarto lugar, con el 2,14 por ciento de las detecciones. Este gusano se propaga vía correo electrónico, a través de aplicaciones de intercambio de archivos (P2P) y por recursos compartidos del equipo infectado. Es uno de los gusanos de alta propagación más antiguos de los que aún se mantienen en actividad. En la quinta ubicación encontramos al Brontok.B con más del 1,50 por ciento de la propagación total. Se trata de una variante con funcionalidades muy similares a las del Brontok.A. La familia Brontok se caracteriza por utilizar una gran cantidad de métodos para evitar ser eliminado de un sistema infectado. El adware de mayor detección del mes con más del 1,40 por ciento de las detecciones, es el 180Solutions, que descendió hasta la sexta posición en setiembre respecto a meses anteriores. Este malware monitorea constantemente el contenido de la ventana del navegador del equipo infectado, y abre páginas web con publicidad de sus afiliados, cuando ciertas palabras son utilizadas en buscadores o sitios de compra en línea. En la séptima ubicación encontramos al Win32/VB.NEI, con casi el 1,30 por ciento. Este gusano ha recibido otros nombres como "Kamasutra", "Blackworm", "Nyxem" o "CME-24", alcanzando notoriedad al presentar altos niveles de propagación a principios de febrero de este año. Además, los días 3 de cada mes, el gusano puede activar una peligrosa rutina que elimina archivos de las unidades locales y de la red del equipo infectado. Las últimas posiciones de los 10 virus más detectados según el ranking de ThreatSense.Net (r), están ocupadas por diversos códigos maliciosos que han presentado un leve descenso en sus detecciones durante el último mes.



Win32/Bagle.gen.zip (la detección genérica de cualquier variante del gusano Bagle que se encuentre comprimida en formato ZIP y con contraseña), Win32/Adware.BDSearch y Win32/Rbot, éste último un troyano ampliamente distribuido que genera redes de computadoras zombis (botnets). ThreatSense.Net (r) es el servicio de Alerta Temprana de ESET NOD32 Antivirus, el cual indica el porcentaje de propagación de todos los códigos maliciosos que han sido detectados en las computadoras del mundo que tengan activado este servicio en su antivirus ESET NOD32. Los datos son enviados desde más de 10 millones de equipos únicos, que recolectan estadísticas sobre más de veinte mil distintos tipos y familias de códigos maliciosos activos durante el último mes.

#### **\*\*Aumenta la amenaza de los zombis en Internet**

Por Moisés López [mlopez@videosoftware.com](mailto:mlopez@videosoftware.com)

El gusano Mocbot (una variante del IRCBot), contribuye a la subida del número de computadoras zombis detectadas en las últimas semanas. Según CipherTrust Research Labs (<http://www.ciphertrust.com/>), ha aumentado un 23 por ciento el número total de equipos zombis, debido al lanzamiento de una modificación del gusano Mocbot, detectada por NOD32 con el nombre de

#### **\*Del Club Fuerza Aérea.**

##### **PRECIOS BAJA TEMPORADA SOCIOS**

ADULTO SOCIO ( MAYOR DE 7 AÑOS) \$ 114 + \$ 16 de IVA = \$ 130

HIJOS DE SOCIOS DE 3 A 7 AÑOS \$ 57 + \$ 8 de IVA = \$ 65

HIJOS DE SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

\*SOCIO ADULTO Y MENOR QUE PASE EL DIA Y NO DUERMA EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR LA MISMA \$ 61 + \$ 9 de IVA = \$ 70

##### **NO SOCIOS INVITADOS**

ADULTO Y MAYORES DE 7 AÑOS \$ 228 + \$ 32 de IVA= \$ 260

NO SOCIO DE 3 A 7 AÑOS \$ 114 + \$ 16 de IVA = \$ 130

NO SOCIOS MENORES DE 3 AÑOS SIN COSTO

\* NO SOCIOS ADULTO Y MENORES QUE PASEN EL DIA Y NO DUERMA EN LA HOSTERIA SI SOLICITA HABITACIÓN SE LE DEBE COBRAR LA MISMA \$ 114+ \$ 16 de IVA = \$ 130

ACTUALIZADO 25/10/2006

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

\*\*\* Las siguientes anotaciones de mantenimiento en la libreta de vuelo fueron hechas por pilotos de manera no muy clara o inteligente y luego están las anotaciones del personal de mantenimiento "levantando irónicamente" dichas anotaciones:

\* = Anotación del Piloto \*\* = Anotación de Mantenimiento

\* La rueda izquierda interna del tren de aterrizaje casi necesita reemplazo.

\*\* Casi reemplazada la rueda izquierda interna del tren de aterrizaje

\* La prueba en vuelo OK, excepto el sistema de aterrizaje automático muy brusco.

\*\* El sistema de aterrizaje automático no está instalado en este avión

\* Hélice # 2: tiene una pérdida de líquido hidráulico.

\*\* Hélice # 2: la pérdida es normal.

\* Hélices # 1, # 3, y # 4 no tienen esa pérdida normal.

\* Hay algo suelto en la cabina.

\*\* Algo fue ajustado en la cabina

\* Hay evidencia de una pérdida de líquido en el tren de aterrizaje derecho.

\*\* Se removió la evidencia.

\* Hay insectos muertos en el parabrisas

\*\* Se solicitaron insectos vivos

\* El piloto automático en el Modo Altitud provoca un descenso de 200 pies por minuto.

\*\*No se puede reproducir el problema en tierra

\* El IFF está inoperativo

\*\* El IFF está siempre inoperativo en la posición OFF.

Win32/IRCBot.OO. Un promedio de 265,000 computadoras zombis por día, han sido identificadas desde el lanzamiento de este gusano, que está explotando una de las últimas vulnerabilidades de Windows (MS060-040), anunciada el 8 de agosto. Ed Rowley, consultor técnico en CipherTrust dijo: "Los volúmenes del correo se incrementaron de nuevo en esta semana, con el spam ocupando el 81 por ciento del tráfico total. Mucho de este aumento se puede atribuir al spam originado por los nuevos zombis liberados por el gusano Mocbot." Esta variante del Win32/IRCBot.OO, infecta las máquinas a través de vulnerabilidades descubiertas en Windows y en los programas de la suite de Microsoft Office. Cualquier computadora comprometida por este gusano, puede volverse parte de una red gigante, que permite entre otros usos "no correctos", el envío de spam. Zombi es la denominación que se asigna a computadoras que tras haber sido infectadas por algún tipo de malware, pueden ser usadas por una tercera persona para ejecutar actividades hostiles. Este uso se produce sin la autorización o el conocimiento del usuario del equipo. El nombre procede de los zombis o muertos vivientes esclavizados, figuras legendarias surgidas de los cultos vudús.

- \* Motor número 3 perdido.
- \*\* El motor 3 se encontró en el ala derecha después de una corta búsqueda.
- \* Los comandos del avión actúan graciosamente.
- \*\* Se le advirtió al avión para que fuera más formal.
- \* El reloj del Piloto está inoperativo.
- \*\* Se le dio cuerda al reloj del piloto.
- \* El piloto automático tiende a hacer caer un ala cuando el desbalance de combustible alcanza las 500 libras.
- \*\* El manual de vuelo limita el desbalance máximo de combustible a 300 lbs.
- \* La aguja del ADF #2 gira en forma salvaje
- \*\* Se capturó y domesticó la aguja del ADF #2.
- \* Se sospecha de una rotura en el parabrisas
- \*\* Sospecho que usted tiene razón.
- \* Crujidos extraños en turbulencia
- \*\* La turbulencia fue lubricada y exorcizada
- \* El Radar de Objetivos zumba
- \*\* Se reprogramó el Radar de Objetivos con sonidos entendibles
- \* Volumen del DME increíblemente alto
- \*\* Volumen del DME fijado a un nivel más creíble
- \* Los bloqueos antifricción causan que el acelerador se atasque
- \*\* Para eso están ahí.
- \* El avión se comporta de forma anormal
- \*\* Avión avisado para que vuele normalmente
- \* Ruido como de un Ratón en la cabina
- \*\* Instalado gato
- \* Ruido proveniente de debajo del panel de instrumentos. Suena como si un enano estuviese golpeando algo con un martillo
- \*\* Se le ha quitado el martillo al enano

### **\*\*Carta al Ejército de Croacia**

Estimado Sr. Ministro de Defensa

Permítame explicarle mi situación, con la esperanza de que Usted pueda resolver mi caso.

Estoy a la espera de ser llamado para servir en el Ejército Croata. Tengo 23 años y estoy casado con una mujer viuda de 47 años y que tiene una hija de 26 años. Su hija se casó con mi padre. Al casarse con la hija de mi esposa, mi padre se convirtió en mi yerno. Al mismo tiempo, mi esposa es ahora la suegra de mi padre, y su hija es ahora mi madrastra.

En setiembre mi esposa y yo tuvimos un hijo. Indudablemente este niño es hermanastro de la esposa de mi padre, y también el cuñado de mi padre. Al mismo tiempo, mi hijo es también mi tío, porque es hermano de mi madrastra. En Octubre, la esposa de mi padre también tuvo un hijo. Este niño es ahora mi hermano porque es hijo de mi padre. Pero yo soy el padrastro de la hija de mi esposa y también un hermano de su hijo, cuyo padre también es mi padre. De esta manera, el hijo de mi padre es también mi nieto, porque es hijo de la hija de mi esposa. Consecuentemente, soy hermano de mi propio nieto y también soy mi propio abuelastro.

No obstante, acorde a la ley, no se puede citar al servicio militar en forma simultánea a dos generaciones de padres e hijos (abuelo, padre, hijo), por lo que yo debería ser eximido del servicio militar.

Gracias por su comprensión

La respuesta del Ministro de Defensa de Croacia le llegó 2 semanas después y decía así:

El solicitante queda permanentemente eximido del servicio militar debido a su inestabilidad mental y a otros posibles problemas mentales, causada por la caótica situación dentro de su familia.

### **Direcciones interesantes de la Web.**

<http://www.edcoatescollection.com/ac5/ROW%20Civil%20A/restcivila.html> fotos aviones

<http://www.elmatematico.com/> Muy interesante como para incluir en favoritos/marcadores.

<http://www.therawfeed.com/2006/09/vr-gear-makes-rc-airplane-coolest-toy.html> aeromodelos

<http://aamameregalli.spaces.live.com/> Actividades del Museo Aeronáutico

<http://www.glumbert.com/media/flash/player.swf?file=flylow&autostart=true&fs=true> Vuelo bajo en Mirage

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

\*\* Para desuscribirse: Email a [grp346@adinet.com.uy](mailto:grp346@adinet.com.uy) y en asunto "desuscribir diario"