

BOLETÍN DE NOTICIAS DEL 346

Nº 24. Correspondiente al 1 de Diciembre de 2003.

*****Aviso a los socios:** Por fin hemos podido solucionar todos los problemas administrativos para poder descontar a los Socios, la cuota de colaboración a través del C.F.A, el S.R.P.FF.AA. o la FAU. Por tal motivo les solicitamos que a partir del 1 Enero del 2004, cuando inviten a algún miembro de la aviación de transporte para concurrir a nuestras actividades **previamente** deberá hacerse socio. Para ello deberán comunicarse con la Comisión Directiva a los efectos de realizar los trámites de admisión. No se aceptará el ingreso a las Reuniones de Camaradería de personas que no sea socios o que no se encuentren al día con sus aportes.

Cnel J. Banfi (Secretaria): 4808465

SOM A Sanchez: 6011966

Carta: Lido 1800

Fax: 7080439

Email: grp346@adinet.com.uy

*** Cartas de los lectores.**

* Muchas gracias, por toda la información tan útil que me mandan, es un placer mantener de esta forma, vivo todo eso relacionado con nuestras alas que nos gusta tanto.

Gracias nuevamente por un material tan bien logrado y útil Mis cordiales saludos *Antonio Farré*

* Al Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346:

Deseo agradecer por este medio el amable envío del Boletín No. 23 de fecha 1 de Noviembre de 2003. Es realmente un vehículo muy útil para mantener el contacto, especialmente para quienes, como el suscrito, se encuentran transitoriamente fuera del Uruguay. Por lo tanto mucho les agradecería el continuar recibiendo dicha publicación.

Deseo aprovechar la oportunidad para reiterarme a vuestras gratas ordenes.

Atentamente, Cnel. (Nav) Raúl Romero Meteorología Dir. de Navegación Aérea OACI

*Estimados amigos,

Muchas gracias por vuestra correspondencia, me resulta siempre interesante amena y gratificante. Estoy siempre atento a las noticias.

Por razones de trabajo, (horas de trabajo y lejanía) me resulta casi siempre muy difícil acudir a las Reuniones de Camaradería, pero mi deseo es siempre de estar ahí. Si tengo suerte el 21 podré acompañarlos y disfrutar a lo grande. Saludos Claudio Maltese

*Estimados Amigos

Ha sido una gran alegría recibir la amable invitación a la ultima reunión de camaradería del año 2003 del Grupo 346.

Por obvias razones (de distancia principalmente) no podré concurrir a dicha reunión pero me gustaría manifestarle mi agradecimiento por tal gentil invitación. Asimismo aprovecho la oportunidad para reiterarme a vuestras gratas ordenes en esta organización.

Reciba un cordial saludo, que le solicito, tenga a bien hacer extensivo a todos los integrantes del 346.

Cordialmente, Cnel. (Nav.) Raúl Romero OACI Dir. de Navegación Aérea

*Sr. Presidente del GRUPO SIMBÓLICO DE TRANSPORTE AÉREO 346 Cnel. Av. Atilio Bonelli

Por el presente hago llegar a Ud. y a todos los integrantes del Grp.346 la gentil invitación a la reunión a realizarse viernes 21 de Noviembre de 2003.

Debido a que en dicha fecha aun continuaremos con nuestra misión en estas heladas tierras no será imposible concurrir a la misma.

No quiero dejar pasar esta oportunidad para transmitirle mis más cálidos saludos, así como el de los demás integrantes de la dotación Antarkos XIX, a todos los integrantes de vuestra institución haciendo los mismos extensivos a todos los camaradas de la Fuerza Aérea y desearles nuevos éxitos para el próximo año.

El Jefe de la BCAA Tte. Cnel. Lector L. Volpe

*Este es solo para comunicarles que por motivo de fin de misión en MONUC (REP. DEM. DEL CONGO) les agradecería que me/nos envíen los comunicados a mi dirección personal kasaiw@yahoo.com

Desde ya muchas gracias por mantenernos informados en el exterior y pronto nos veremos ya que regresamos a mediados de noviembre Ttes. Cneles. Rubens Gómez, Carlos Botta y quien suscribe.

Atentamente May. (Mant.) Walter Belén

*Estimado colega: Muchas gracias por hacerme llegar tan apreciada invitación.

Mucho apreciaré, también, transmitas al Sr. Presidente y demás directivos del Grupo que, lamentablemente, por compromisos laborales ineludibles no podré participar de tan grato encuentro.

Les deseo mucho éxito en la reunión y espero poder acompañarles en otra oportunidad.

Cordiales saludos, Cnel. Nav. Carlos A. Grezzi

*Estimado Grupo Simbólico: con la idea de poder estar presente en dicho evento es que les solicito me informen si es necesario inscribirse o simplemente se abonara en el momento el día mismo.

Tte. Cnel (ST) Rubens Gomez Kinshasa, R.D. Congo

*Internados en el HMC

May W Feijo Desde 29/9
Tte. Cnel A Paganini Desde 25/11
SOM A Olivera Desde 25/10 Alta
Tte. Gral. F Arbe Desde 3/11 Alta
Cnel D Viña Desde 4/11 Alta
Sgto. O. Portela Desde 15/11 Alta
Cnel J. Delgado Desde 17/11 Alta
SOM A Olivera Desde 18/11 Alta
Tte. Cnel A Zanelli Desde 19/11 Alta
May W Belén Desde 20/11
May C. Barrios Desde 18/11 ACV
May R Miranda Desde 22/11
May. F Rivas Desde 24/11 Alta
May J. Cigaran Desde 25/11
Cnel A Hernandez Desde 26/11

*Fechas para recordar

* Diciembre.

1/78. Llegaron los A-65 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 con una planta de agua de OSE a Managua
4/53 Ley de Creación de la Fuerza Aérea Uruguaya
4/50. Llegó el C 47 FAU 511- C47A-75-DL, N/S 42-100838, el primero que ostentó esa matrícula, posteriormente hubo otro con el mismo número.
4/81. Llegó desde Sevilla el Aviocar C 212 FAU 533
6/61. Llega el C 47 FAU 515- TC47B-25-DK N/S 44-76438
15/46 Llegaron los 2 primeros C-47 que tuvo la FAU, matriculados FAU 507- C47A-30-DK, N/S 43-48007 y FAU 508- C47A-80-DL, N/S 43-15079 junto a los AT-11 matriculados del 100 al 104
16/73 Comienzan los vuelos de apoyo a Pluna.
17/35 Roll out del 1er. DC-3 en EE.UU.
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 C-130 a la Antártida con el FAU 591
20/92 Se realiza el 1er vuelo de Helicóptero en la Antártida con Bell 212 FAU 031
28/98 Decola el C-130 FAU 592 en ayuda humanitaria con una planta de agua de OSE a San Salvador

* LA FOTO DEL MES



*Formación de Bandeirantes del Grupo 6. Desfile del Día de la FAU.

*Noticias de la Fuerza Aérea

**Extractado del diario El Observador

*Contingente de Pilotos Uruguayos apostados en Eritrea al rescate en las montañas de África.
Los pilotos de las fuerzas de Uruguay salvaron la vida de un observador atacado por una cobra.

Las aspas del Bell 212 eludieron la zona rocosa con cierta dificultad y luego depositaron al helicóptero sobre la superficie, donde esperaba herido un observador militar de Naciones Unidas cuya vida dependía de la evacuación aérea. En cuestión de minutos la camilla con la víctima quedó asegurada sobre la aeronave, y el ruido del rotor volvió a quebrar el silencio de la inhóspita y oscura noche africana. A los cuatro uruguayos - piloto, copiloto y mecánicos - y al herido todavía les quedaba el camino de regreso desde la frontera entre Eritrea, Sudán y Etiopía hasta Asmara, la única ciudad con un hospital en condiciones de brindar asistencia al Observador Militar de ONU. Este tramo del viaje, de dos horas para recorrer unos 200 kilómetros donde se intercalan montañas de tres mil metros y extensos desiertos, terminó entrada la madrugada.

Horas después, los efectivos de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) se enteraron que el militar de ONU picado por una cobra salvó su vida tras recibir el suero adecuado en el centro médico de Asmara, la capital de Eritrea.

La voz del Comandante uruguayo de la FAU en Eritrea, Julio Aparicio, denotaba ayer satisfacción por el éxito de una nueva misión humanitaria. Desde que está en Eritrea lleva cinco vidas salvadas. Aparicio encabeza el puñado de 33 uruguayos responsables de la asistencia aérea al Contingente de Naciones Unidas desplegados en ese país africano, ubicado sobre el Mar Rojo y rodeado por Sudán y Etiopía "Fue de las misiones más complejas", reconoció a El Observador Aparicio a través de un teléfono satelital.

Por primera vez en los 10 meses que llevan en Eritrea los hombres de la FAU debieron recurrir al uso de tanques suplementarios de combustible en el Bell 212 para otorgar mayor autonomía a la aeronave. Esa era la única forma de llegar hasta la zona donde se encontraba el herido -el punto más lejano desde la base uruguaya - y volver a Asmara sin tener que desviarse para repostar combustible. "En esta clase de operaciones el tiempo es un factor decisivo. Si la misión se demoraba, el veneno terminaba con la vida del herido", contó Aparicio.

La tecnología y la valentía. Volar en Eritrea no es fácil y menos aún en horas de la noche, sin referencias visuales. No hay mapas y tampoco ciudades o localidades iluminadas que sirvan de guía al piloto en el territorio. Desde el aire "todo se ve absolutamente negro", describió Aparicio. Pese a ello, los uruguayos se han convertido en duchos conocedores del terreno africano. El desarrollo de misiones complejas en la oscuridad ha sido posible por el uso de visores nocturnos y la ayuda de posicionadores satelitales en los helicópteros.

De todas las fuerzas internacionales desplegadas en Eritrea, el grupo de la FAU es el único capacitado para operar por la noche. "Hemos aprendido a sortear montañas de 3.000 metros sin la ayuda de oxígeno y a ubicarnos en extensos desiertos en medio de la noche", afirmó con absoluta naturalidad el aviador uruguayo.

Los pilotos se guían por la pantalla del GPS pero con sus visores miran hacia "adelante para no darte contra una montaña".

Pero la tecnología no es la única ventaja de los uruguayos. También contribuye una buena dosis de osadía.

A veces, durante las misiones, se observa desde el aire actividad armada entre las facciones en pugna. "Y nunca se sabe si desde allá abajo reconocen que se trata de un helicóptero de la ONU. Más riesgoso aún en la noche, cuando sólo escuchan el ruido del motor", agregó Aparicio.

En un país golpeado por las guerras civiles y las peleas vecinas, los traslados aéreos constituyen la única vía segura de transporte si se quiere evitar volar por el aire pero en pedazos.

Durante años los sucesivos regímenes militares que gobernaron Eritrea minaron con explosivo buena parte del país, sus fronteras y carreteras. En todo el territorio - casi de la misma extensión de Uruguay - sólo hay 40 puntos seguros para aterrizar, dijo Aparicio como ejemplo de la complejidad de la situación a la que se enfrentan a diario los aviadores uruguayos. Y muchas de esas zonas se encuentran en áreas montañosas.

Felicitaciones de ONU.

La Organización de Naciones Unidas felicitó a los pilotos uruguayos por sus misiones humanitarias en Eritrea.

***Noticias Interesantes.**

***EL DESAFÍO EN EL CONGO**

Por Helmoed-Römer Heitman. Extractado de Jane's Defense Weekly

El conflicto en el Distrito de Ituri se origina en la rivalidad entre los 2 principales grupos étnicos, los Hema y los Lendu, complicado por el colapso del control del gobierno durante la guerra civil y la invasión entre 1998 y el principio del 2003 de Uganda.

El más reciente disparador parece haber sido el intento realizado en 1999 por los Hema de transferir tierras hacia ellos en forma ilegal. Desde entonces unas 50.000 personas han muerto y 500.000 han sido desplazadas por el conflicto. La complejidad y el peligro de la situación yacen en el gran número de facciones diferentes y su sobreposición de agendas de exigencias y las cambiantes alianzas.

El Gobierno de la República Democrática del Congo (RDC), desea recuperar el control del distrito; Uganda quiere prevenirse de los raids que realizan los grupos de guerrilleros hacia su país y Rwanda sospecha que Uganda esta usando la zona como base de sustento para los Interahamwe "genocidaires" grupo de guerrilleros que actúa contra Rwanda.

Existen 4 grupos de oposición armados en el país, (República Democrática de Congo), en el ámbito nacional, todos tienen además aliados en la zona Ituri. El Rassemblement Congolais pour la Democratie-Goma (RCD-G) el cual controla el centro y el S.E. del país; el Mouvement de Liberation du Congo (MLC) que controla el Norte; el RCD-

Nationale (RCD-N) que controla el N.E. con apoyo del MLC y el RCD-Mouvement de Liberation (RCD-MdL) que controla el área Sur de Ituri.

Además se deben agregar las tres guerrillas extranjeras usan el área del distrito de Ituri como santuario: El Allied Democratic Forces (ADF) y el People's Redemption Army, ambos hacen incursiones contra Uganda, y el Rwandan Interahamwe el cual Rwanda teme que reinicie su campaña de guerra.

Agregado a esto hay 6 milicias locales, que compiten por el control de la zona de Ituri, con postulados que son primariamente étnicos, pero cuyas alianzas varían continuamente: La Union des Patriotes Congolais (UPC) con 2500-3000 miembros, que se incorpora a la milicia de la etnia Hema y tiene aliados en Rwanda. El Patriotic Force of Resistance in Ituri (FRPI), de 2000-2500 integrantes, está basada en las milicias Ngiti y aliada al FNI y a Uganda. Las Forces Armees Populaires du Congo (FAPC), 1500-1800 miembros, han estado aliados con Uganda, con algunos de los otros grupos y el gobierno de Kabila del Congo en varias ocasiones. Parti pour la Unite et la Sauvegarde du Congo, con unas 500-600 tropas conformado por Hema sureños desafiliados del UPC y han estado aliados en ocasiones a Uganda. El Popular Force for Democracy in Congo (FPDC) formado por grupos de Alur y Lugbara y han tenido enlaces con el ejército ugandés. Front des Nationalistes Integrationnistes (FNI) es una organización de los Lendu que está incorporada a la milicia Lendu y ha estado aliada a Uganda.

La Brigada de la ONU en Ituri, debe supervisar el acantonamiento de los grupos armados locales, controlar las actividades de los grupos nacionales, suprimir las guerrillas rwandesas y ugandesas, antes que vuelvan a sus países a través de Ituri.

Uganda a comenzado a desplegar fuerzas en la frontera en prevención de nuevos ataques del grupo ADF y tratar de suprimir el pillaje y los saqueos que han comenzado a crecer ante la ausencia de una efectiva autoridad. La situación además se complica por los intereses económicos que hay en la región, la cual es rica en columbite, tantalita, oro y maderas y también puede haber petróleo.

Finalmente hay otras dificultades a sortear, una potencialmente importante entre ellas es que la población de Ituri habla principalmente las lenguas locales y algunos pocos el francés, mientras que los pacificadores hablan principalmente inglés y español. A otro nivel pero no menos importante, la brigada cumple sus tareas establecida en una región de 250 Km. de ancho y de largo, con un terreno áspero, poblada de espesos arbustos y selva densa, que limita severamente la visibilidad aérea y terrestre, unas pocas carreteras usables que se vuelven intransitables en la época de las lluvias y una inseguridad y profunda sospecha y desconfianza hacia todos de una población de unos 4.2 millones.

El acierto y el éxito en el largo plazo, dependerá sin embargo no solo de la brigada, sino de las acciones de los principales grupos congolese, de los gobiernos de Uganda y Ruanda, si mantienen sus compromisos y mientras la comunidad internacional tenga el valor de mantener el curso de su esfuerzo.

*Adecuarán aeropuerto de Salto para el turismo

El intendente municipal de Salto, Esc. Eduardo Malaquina, transmitió el beneplácito por la concreción de este negocio y a la vez, el reconocimiento a los ediles por la aprobación del proyecto. Hay una sensibilidad evidente de los señores ediles para que este tipo de proyectos siga adelante, sostuvo.

Subrayó que el nuevo emprendimiento, apunta a algo más y amplía la oferta turística de quienes sienten el placer de venir aquí. Ya no se trata de la construcción de un hotel más, de disfrutar de las aguas termales, sino que hablamos de una actividad que es el campo de golf fundamental para incorporar a toda esta gente que gusta de este deporte. Malaquina dijo que hace muchísimos años bregaba para que ello se concretara.

El jefe comunal reflexionó sobre la necesidad de pensar en un aeropuerto que funcione correctamente. El hotel Barceló recibió turistas de Santiago de Chile y los tuvo que trasladar en ómnibus desde Carrasco hasta las termas. Sobre el particular, comentó que hace pocos días estuvo con representantes de una empresa que se hace cargo del aeropuerto, que lo va a operar, mejorando todos los servicios.

Además, mencionó que tiene la información que próximamente se autorizarán dos líneas de aviación. Una, por lo menos, antes de fin de año.

En este contexto, añadió que a partir del remate del aeropuerto de Carrasco están los recursos necesarios para hacer la prolongación de la pista. Son doscientos metros sobre la avenida Apaulaza y doscientos metros hacia el sur. Allí, sí, podremos operar con aviones de mayor porte.

Finalmente, destacó que la concreción de todos estos proyectos no sólo beneficiará a Termas del Arapey, sino todo el departamento de Salto y la región.

* Vuelo alrededor del mundo.

La piloto inglesa Polly Vacher, que aspira a convertirse en la primera persona en dar vuelta al mundo en una avioneta monomotor, aterrizó en Buenos Aires como escala previa para volar hacia la Antártida.

Comenzó su travesía el 6 de mayo en Escocia a bordo de una avioneta Piper Dakota a pistón con el propósito de recaudar fondos

para una organización dedicada a instruir en la aviación a personas discapacitadas.

La aviadora planea dar vuelta al mundo pasando por los dos polos, en un recorrido que incluye 33 países.

Antes de aterrizar en la capital argentina pasó por el Polo Norte, Alaska, Estados Unidos y Brasil.

Durante su estadía en Buenos Aires se preparará para volar hacia la Antártida y atravesar el Polo Sur, en uno de los puntos

más arriesgados de su viaje, que estima cumplir con el desafío a fines de febrero o primeros días de marzo.

*Voyager 1 sale de los límites del sistema solar

"Voyager 1", que se encuentra a 12.800 millones de kilómetros del Sol, es el objeto de fabricación humana que ha llegado más lejos y se aproxima a los límites de nuestro Sistema Solar. De hecho, el artefacto se encuentra tan lejos del Sol que ya no obtiene energía de sus paneles solares.

La Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio de EE.UU. (NASA) informó de que el "Voyager 1", lanzado el 5 de septiembre de 1977, ha viajado una distancia noventa veces mayor que la que separa a la Tierra del Sol y está a punto de cruzar, o ya ha cruzado, la heliopausa, una región en la cual los vientos solares pierden velocidad y comienza el más allá de nuestro sistema planetario.

"Voyager 1" y "Voyager 2", las últimas dos naves espaciales de la serie "Mariner" de la NASA, fueron las primeras de ese mismo proyecto enviadas a la exploración de las regiones exteriores del Sistema Solar, es decir más allá de la órbita de los planetas más distantes de la estrella.

*Aeropuerto de Carrasco.

El 21 de noviembre el gobierno entregará oficialmente la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco a la sociedad anónima Puerta del Sur, cuyas acciones fueron subastadas por U\$S 34 millones.

El acto contará con la presencia de autoridades del gobierno de Italia y de la empresa SEA, de Milán, que será la operadora de la Terminal Aeroportuaria adjudicada a Cerealsur SA, integrada por capitales americanos, argentinos e italianos.

Cerealsur SA adquirió la concesión el 3 de Setiembre en la Bolsa de Valores de Montevideo y cumplió en tiempo con la constitución de las garantías previstas en el pliego de condiciones.

La concesión del Aeropuerto será por un plazo de 20 años, con opción a otros diez, período dentro del cual deberá pagarse al Estado un canon anual de 2,5 millones de dólares.

El grupo ganador está integrado por Aeropuertos Argentina 2000, encargada de la explotación de 32 aeropuertos en Argentina, y otros en Armenia e Italia, el grupo italiano Sea e inversores estadounidenses. El operador de la terminal será el grupo Sea, consorcio en el que participan el gobierno italiano y el de la ciudad de Milán.

Cerealsur pagó al final del remate 20% de los 34 millones de dólares, deberá abonar otro 10% antes de tomar posesión y el 70% restante en un año.

El nuevo administrador deberá realizar obras en las pistas, establecer un nuevo sistema de embarque de pasajeros mediante pasarelas, construir una nueva Terminal de carga y ampliar la zona de estacionamiento de vehículos, y realizar además mejoras complementarias.

*Los pobladores de Bunia claman por los uruguayos.

Los soldados uruguayos de la Misión de Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (Monuc) son cada vez más solicitados por la población de Bunia. "Los uruguayos son los que llevan más tiempo en Bunia, nos conocen y los conocemos. También hemos establecido relaciones de confianza y es a ellos a quienes llamamos en caso de peligro", declaró el responsable de la ciudad de Ituri, Emmanuel Leku Apuobo.

La semana pasada cuando varios milicianos de la Unión de Patriotas Congoleños atacaron a los cascos azules uruguayos de la Monuc, el responsable pensó que tenía las horas contadas. "No sólo atacaron a los uruguayos, sino que también irrumpieron en mi parcela, compuesta por una casa y un gran jardín, y quisieron derribar la puerta de entrada", dijo Leku Apuobo. El funcionario asegura que salvó la vida "gracias a su teléfono móvil", con el que pidió ayuda a los uruguayos de la Monuc.

Según AFP, los cascos azules uruguayos de la Brigada apostados en Bunia enseñan castellano a los niños, quienes les devuelven el favor con nociones de swahili y francés.

*Quantas: problemas de mantenimiento...

Aquí están algunos problemas reales de mantenimiento manifestados por los pilotos de Quantas y las soluciones registradas por los ingenieros.

Después de cada vuelo los pilotos llenan un formulario comunicando a los mecánicos los problemas que el avión hubiera tenido durante el vuelo. Los mecánicos leen y corrigen el problema y en la mitad inferior del Formulario dejan sentado por escrito la medida correctiva que se tomó. El piloto antes del vuelo siguiente lee la corrección.

Nunca se ha dicho que los equipos de vuelo y mantenimiento tienen tan buen sentido del humor>
Por cierto, Qantas es la única de las grandes empresas aéreas que nunca tuvo un accidente aéreo.

(P = problema manifestado por el piloto) (S = solución adoptada por mantenimiento)

P: Neumático principal interno izquierdo casi está necesitando ser recambiado.

S: Neumático principal interno izquierdo casi recambiado.

P: Prueba en vuelo OK, excepto por el piloto automático, que aterriza mal el avión.

S: Piloto automático: no está instalado en esta aeronave.

P: Hay alguna cosa suelta en la cabina..

S: Alguna cosa fue apretada en la cabina.

P: Insectos muertos en el parabrisas.

S: Insectos vivos ya fueron solicitados.

P: Piloto automático no mantiene el nivel, produciendo descenso de 200 pies por minuto.

S: No pudimos reproducir el problema en tierra.

P: Evidencias de pérdidas en el tren principal de aterrizaje.

S: Evidencias removidas.

P: Volumen del DME increíblemente alto
S: Volumen do DME regulado para un nivel más creíble.
P: Las trabas de fricción están apretando los controles.
S: Para eso es que sirven las trabas de fricción
P: IFF inoperativo.
S: IFF siempre inoperativo cuando está en OFF.
P: Sospechamos de algún problema en el parabrisas.
S: Sospechamos que tal vez tengan razón.
P: Turbina número 3 perdida.
S: Después de breve búsqueda, turbina número 3 localizada en el ala derecha
P: La aeronave se comporta de modo gracioso
S: La aeronave fue advertida para comportarse bien, volar derecho y quedarse seria..
P: El radar hace un ruido fuera de tono.
S: Radar re-programado para ejecutar líricos.
P: Ratón en la cabina.
S: Gato rápidamente instalado.
P: Ruido debajo del panel de instrumentos. Suena como un enano golpeando en algo con un martillo
S: Se le sacó el martillo al enano.

***PEDIDO DE AYUDA** Se busca fotos del C-47 FAU 508 donde se vean las ametralladoras laterales, no importa el tamaño ni la calidad, quienes las puedan prestar, por favor, comunicarse o enviarlas (en formato JPG) a alfa@netgate.com.uy

***A los INTERESADOS en el tema OVNI.**

Se encuentra a la venta en Ediciones de la Plaza, Z. Michelini 1329 local 18/20, "El Misterio Ovni. Los archivos oficiales abiertos" que expone las conclusiones de los informes de los casos estudiados por la Fuerza Aérea Uruguaya durante 20 años.

****AVISO:** Los últimos ejemplares de la edición del libro de cuentos y anécdotas de aviación "HISTORIAS POR EL AIRE" se encuentran a disposición de los interesados en la librería PATIO BIARRITZ en Av. 21 de Setiembre 3015 teléfono 710 3023 y hace envíos al interior y exterior del país, comunicándose por Email a la dirección melibea@adinet.com.uy

****ATENCIÓN!!!!!!!**

"LAGUNEROS" de Roberto Burgos. Un libro de cuentos cortos, entretenido y fácil de leer, que nos revela una forma de vivir y sentir una zona de nuestro país, quizás no demasiado conocida por la mayoría de nosotros. Quienes tengan interés en conseguirlo pueden comunicarse con Werter Castro Av. Carlos M de Pena 4353 Teléfono 3099454 o con Roberto Burgos Calle 13 y 18 Balneario Laguna Merin. Treinta y Tres
Email: lauravenoustov@hotmail.com

***Si conoce a alguien que le puede interesar recibir este Boletín, envíenos su dirección de Email.**

GRUPO SIMBÓLICO DE TRANSPORTE AÉREO 346.
Calle Lido 1800. Teléfono y Fax: 7080439 Email: grp346@adinet.com.uy
