

APOLO XI

Editorial
por Enrique E. Agro

Hemos nacido en este mundo. Algunas tradiciones dicen que venimos de alguna otra parte. El médico nos cachetea y lloremos. Despertamos a la vida. Ese cachetazo es la bienvenida a un nuevo hogar y empezamos a orientarnos en él. Nuestra mente recibe información procedente de cinco sentidos y comenzamos a percibir este planeta. Mucho más adelante, cuando nos sentimos cómodos en él, vamos a interesarnos también en el sistema solar y en el universo entero.

Hacia 1960 crecía el interés científico y ya se hablaba de navegación espacial. Luego llegó la hora de los satélites y la perrita Laika, hasta que aparece el “primer hombre del espacio” con Yuri Gagarin el 12 de abril de 1961.

Y se largó la carrera espacial. En la mañana del jueves 10 de julio de 1969, hace de esto unos cuarenta y ocho años, alguien pulsó un botón y el programa meticulosamente planificado empezó a cumplirse, tal como estaba previsto... era el domingo 13. A las 23 horas de ese día comenzó la fase definitiva del lanzamiento. Los tres hombres elegidos para la misión: Neil Armstrong, Michael Collins y Edwin Aldrin llevaban una semana en Cabo Kennedy, cumpliendo la etapa de “aislamiento”. Sólo se comunicaban con las personas que imprescindiblemente debían entrar en contacto con ellos. El jefe médico



“Chuck” Berry, temeroso de los fuertes resfríos que habían atacado a los astronautas días atrás, había cancelado la cena de los tripulantes con el presidente Nixon, quien quería cenar con los tripulantes la noche antes de la partida. El profesional quería asegurarse que no desembarcarían en la Luna con otros microbios que los suyos propios; pues no quería agregar riesgos.

A las 06:27 (hora de Cabo Kennedy), los tres hombres, vestidos con traje espacial, subieron al móvil que los llevaría a la rampa de lanzamiento. Con paso seguro se los vio saludar alegremente a los espectadores. El Sol iba ascendiendo mientras algunos empleados de la NASA y un grupo de periodistas observaban la nave que permanecía expectante a cinco kilómetros del lugar. Nadie podía acercarse más, salvo el grupo de salvataje ubicado a doscientos metros de la plataforma 39 A, prestos a acudir en vehículos acorazados si se produjese una catástrofe.

El programa de acciones se fue cumpliendo y a las 09:32 local, hubo un relámpago y una oleada de humo y vapores rodeó la plataforma. Muy lentamente el cohete comenzó a elevarse. La gente comenzó a gritar: ¡GO! ¡GO! ¡GO! El estruendo de los cinco motores y lo que esto significaba, ya conmocionaba al mundo entero. Dos minutos más tarde el Saturno era un punto luminoso y a 60 kilómetros de altura se produjo la separación de la primera fase.

El Apolo ya se ubicaba a 191 kilómetros de altura alcanzando la órbita circular prevista, a una velocidad de 29.040 kilómetros por hora, alrededor de la Tierra. En la segunda vuelta, sobre el Pacífico, fue encendida la tercera fase.

Para situarse en la órbita “de salida” de la Tierra, se consumiría el combustible hasta agotar los tanques de la 1° y 2° etapa. Así, la primera fase se consumió en los primeros dos minutos y medio del despegue, cayendo el tanque a 550 km del punto de partida (sobre el Atlántico); la segunda también cayó sobre nuestro planeta. Luego sólo prosiguieron viaje la nave espacial Apolo y la carga útil; y a los dos minutos los motores proporcionaron la velocidad de escape requerida: 28.000 km/h.

Los tres tripulantes fueron cumpliendo sus tareas sin inconvenientes. A las

trece horas y media del despegue llegó la hora del primer descanso. Armstrong durmió siete horas y los otros cinco horas cada uno. No necesitaron pastillas para ello. Ahora el Apolo XI se encontraba a 123.000 km de la Tierra, viajando hacia la Luna a 7.800 km/h. La claridad de las imágenes televisivas que llegaban era excelente. Hacia el mediodía del viernes 18 chequearon el módulo lunar durante una hora y media efectuando además una presurización del mismo. Luego retornaron al módulo de mando.

Sábado 19: El Apolo 11 desaparece detrás de la Luna a la hora estimada. Cuando reaparece del otro lado Neil Armstrong informa: -“Todo perfecto”-.

Llega el momento de encender el motor para el frenado requerido para entrar en la órbita elíptica lunar. El Apolo XI se ubica a 315 km sobre la superficie de la Luna; luego aplica siete segundos más de frenado, ubicándose a 99 km de altura. Es la órbita desde la cual debe desprenderse el módulo lunar. El mundo entero está conteniendo la respiración.

Domingo 20 de julio: Los tres hombres son despertados a las 6 a.m. hora de Houston. El módulo lunar ya está presurizado y las listas de chequeo cumplidas.

Aldrin despliega las patas del módulo. Una hora después el motor del módulo lunar es encendido y adopta la órbita de descenso. Todos respiran aliviados cuando Collins dice: -“¡Todo ha salido maravillosamente!”-, mientras los terráneos veíamos en pantalla aparecer al Columbia por el costado de la Luna otra vez. Ahora se apresuraban las verificaciones finales entre “Águila” y la Tierra. A las 15:09 están a 12.000 metros sobre el terreno lunar. A las 15:15:09 están a 210 metros. Llegan a 30 metros... pero cinco segundos después ¡suben súbitamente a 150! Sucede que Armstrong y Aldrin se ven obligados a desconectar el sistema automático pasando a manual, porque iban a posarse dentro de un cráter lleno de rocas. Segundos después llegan las palabras mágicas:

-“Aquí base de la tranquilidad.
¡Águila ha alunizado!”-.

Es el día 20 de julio de 1969, hora 21:56:20 – horario de verano del uso central)

(Proverbio Zen: “Los obstáculos son el camino”)

El hombre ha pisado la Luna. Se los ve caminar. Dan pequeños saltos, tanteando una gravedad que es un sexto de la terrestre.

El 21 de julio, a las 12:54 hora de Houston, la fase superior del Módulo se eleva de la plataforma que quedará allí para siempre. Poco después se produce el acople con una maniobra impecable y los tres hombres vuelven a estar juntos.

El 24 de julio a las 11:50, hora de Houston la cápsula se posa en el Pacífico, 400 kilómetros al norte del lugar previsto debido al mal tiempo. Una hora después los tres hombres pisan la cubierta del portaaviones Hornet.

La puerta hacia las estrellas ha quedado abierta.

Noticias en el Aire



La gran oportunidad

Las autoridades tienen ante sí la gran oportunidad de poner punto final a las añejas vejaciones llevadas a cabo por distintos gobiernos que, inmutablemente y

mes tras mes les vienen descontando por “Ganancias” a unos 100.000 jubilados.

Y también cabe recordar que, paralelamente, los pasivos vienen sufriendo también una quita significativa de un invento instalado por un ministro de Economía “de cuyo nombre no quiero acordarme”, que oportunamente sacó “de la galera” el tristemente famoso “Artículo 9”, que también quedó “para siempre” y sigue en vigencia. La solución que adopte el Gobierno será indicativo de SU VOLUNTAD de cumplir o no con los jubilados.-

Horarios de atención

CIJUPPLA

Lunes, Miércoles y Viernes
de 11:00 a 16:00 hs.

CIJUPPLA News

Junio 2017 - edición Nº 181

EQUIPO DE TRABAJO

Presidente y Editor: Enrique Agro
Colaboradores: Marta Heude de Castro - Sandro Fioravanti - Dr. Horacio González.
CIJUPPLA News es una publicación privada del Círculo de Jubilados y Pensionadas de Pilotos de Líneas Aéreas.

Las opiniones vertidas son estrictamente personales.

© Permitida la reproducción total o parcial de los contenidos publicados previo consentimiento de las autoridades del Círculo. Registro de la propiedad en trámite. Lezica 4034 - Tel. 4958-5736 - C.A.B.A. info@cijuppla.org.ar - www.cijuppla.org.ar



Estamos renovando nuestra website,
proximamente novedades en:
www.cijuppla.org.ar

Fallo de la Corte: Nuevos interrogantes

Dr. Horacio González

Un fallo de la Corte abre interrogantes sobre la vinculación de la jubilación con el salario en actividad.

Mediante la sentencia “Gualtieri” del 14/4/2017, la Corte Suprema de Justicia deja sin efecto un fallo de la sala 2 de la Cámara Federal de la Seg. Social, que había declarado la inconstitucionalidad del art. 25 de la ley 24241, que establece un límite al cómputo de remuneraciones, basado en la existencia de un tope en aportes y contribuciones, establecidas en el art. 9 de la ley 24241. La Cámara había considerado que el art. 25 de esa ley, imponía un límite cuantitativo a las remuneraciones que “atentaba contra la proporción justa y razonable que debe existir entre los ingresos de pasividad y de actividad”.

Pero a partir del caso “Gualtieri” se fijan nuevos criterios. La Corte fue alejándose de los principios constitucionales elaborados por ella misma, a partir del caso “Bercaitz” y más recientemente, entre el 2003 y 2010, en los casos “Sánchez” (20, “Badaro” (20062007) y “Elliff” (2009), entre otros. En esos fallos la Corte partía de una interpretación del derecho a la movilidad jubilatoria, extraída del art. 14 bis de la Constitución, que apunta al principio de proporcionalidad que debe mantenerse entre la jubilación y el salario en actividad y el carácter sustitutivo que tiene la jubilación respecto del salario del activo. De modo que se abre una etapa, en la cual se abandona (esperamos que provisoriamente), una interpretación constitucional del art. 14 bis de la Constitución Nacional, que orienta al sistema previsional y se subordina el derecho a la movilidad, a las pautas de la legislación vigente; se vincula las jubilaciones con los aportes y contribuciones y no con el salario, reforzando el carácter contributivo del sistema previsional. Se abre, en



consecuencia, la puerta a distintas formas de capitalización.

La Corte señala que el actor obtuvo su jubilación “bajo la ley 24241 cuyo régimen adoptó el establecimiento de un límite máximo, por sobre el cual no debían efectuarse aportes con destino a las seguridad social”. Y agrega que la fijación de un tope no implica, de por sí, una pérdida de la relación entre el salario en actividad y la futura prestación previsional, pues hasta la entrada en vigencia de la ley que eliminó las AFJP (26425) quien hubiere optado por capitalización podía aumentar su haber mediante imposiciones voluntarias. Es en el período 1998 al 2008, en que el actor que había percibido sueldos superiores a \$ 4.800 que la norma impugnada consagraba como tope, el mencionado tope perjudicaba el monto del haber que tenía derecho a cobrar el actor por el reajuste de sus haberes. El tope de aportes se había fijado inicialmente como un múltiplo del AMPO/MOPRE equivalente a 20 unidades, reemplazado luego por una suma determinada que es actualizada semestralmente, siendo en la actualidad (a partir de marzo de 2017), de \$72.289,62...

En virtud de esos argumentos queda sin efecto la fijación del tope en aportes y contribuciones establecidos. Un fallo de la Corte abre interrogantes sobre la vinculación de la jubilación con el salario en actividad.

Mediante la sentencia “Gualtieri” (11/4/2017) la Corte Suprema de Justicia de la Nación deja sin efecto un fallo de la sala 2, de la Cámara Federal de la Seguridad Social, que había declarado la inconstitucionalidad del art. 25 de la ley 24241, que establece un límite al cómputo de remuneraciones, basado en la correlativa existencia de un tope en los aportes y contribuciones, establecidas en el art. 9 de la ley 24.241.

La Cámara había considerado que el art. 25 de la ley 24.241 imponía un límite cuantitativo a las remuneraciones computables que “atentaba contra la proporción justa y razonable que debe existir entre los ingresos de pasividad y de actividad”.

A partir del caso “Gualtieri” se fijan nuevos criterios para interpretar el alcance de las normas previsionales vigentes. Se aleja la Corte de los principios constitucionales elaborados, por ella misma, a partir del caso “Bercaitz” (1974), y más recientemente, entre el 2003 y el 2010, en los casos “Sánchez” (2205), “Badaro” (2006 2007) y “Elliff”(2009), entre otros. En los mencionados fallos la Corte partía de una interpretación del derecho a la movilidad jubilatoria, extraída del art. 14 bis de la Constitución Nacional, caracterizada por el principio de proporcionalidad, que debía mantenerse entre la jubilación y el salario en actividad y el carácter sustitutivo que tiene la jubilación respecto del salario del activo.

A partir de esos principios se definía nuestro modelo previsional como un sistema de reparto, de prestaciones definidas vinculadas al salario en actividad, a fin de mantener el estándar de vida alcanzado por el trabajador durante su vida laboral.

Se abandona esos principios constitucionales, de larga tradición constitucional en la jurisprudencia de la Corte, solo desvirtuada por el fallo “Chocobar” (1996), que sostenía que “el conveniente nivel de una prestación jubilatoria se considera alcanzado cuando el pasivo conserva una situación patrimonial equivalente a la que hubiera tenido de continuar trabajando” al sostenerse, ahora, en el fallo en análisis que “la aplicación en concreto de dicha pauta no puede prescindir de las normas que resultan aplicables a las circunstancias comprobadas de la causa”.

Es así que señala la Corte que el actor obtuvo su jubilación “bajo la ley 24241 cuyo régimen adoptó el establecimiento de un límite máximo, por sobre el cual no debían efectuarse

aportes con destino a las seguridad social”. Agrega que la fijación de un tope no implica, de por sí, una pérdida de la relación entre el salario en actividad y la futura prestación previsional, pues hasta la entrada en vigencia de la ley que eliminó las AFJP (26425) quien hubiere optado por capitalización podía aumentar su haber mediante imposiciones voluntarias. Por lo cual dice la prohibición de cómputo prevista en el art. 25 de la ley 24.241 “no es más que la lógica consecuencia de la falta de cotizaciones”; aquel trabajador que no cotizó sobre el total de su salario no puede percibir una prestación que incluya sumas por las que no contribuyó al sistema dado que “constituiría un verdadero subsidio contrario a la protección del esfuerzo contributivo realizado por el conjunto de los afiliados”.

Es en el período 1998 al 2008, en que el actor había percibido sueldos superiores a \$ 4.800 que la norma impugnada consagraba como tope, el mencionado tope perjudicaba el monto del haber que tenía derecho a cobrar el actor por el reajuste de sus haberes. El tope de aportes se había fijado inicialmente como un múltiplo del AMPO/MOPRE equivalente a 20 unidades, reemplazado luego por una suma determinada que es actualizada semestralmente, siendo en la actualidad, a partir de marzo de 2017, de \$ 72.289,62.

En virtud de esos argumentos se deja sin efecto la inconstitucionalidad declarada por la Cámara del art. 25 de la ley 24241, que fija un tope en los aportes y contribuciones establecidos por el art. 9 de la ley 24241.

CLIPPER BOEING 314

Largo: 46,33 m.

Alto: 6,22

Ancho: 32,31

Velocidad: 320 Km/h

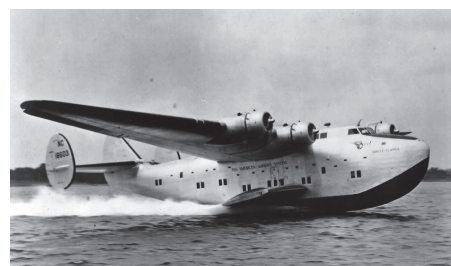
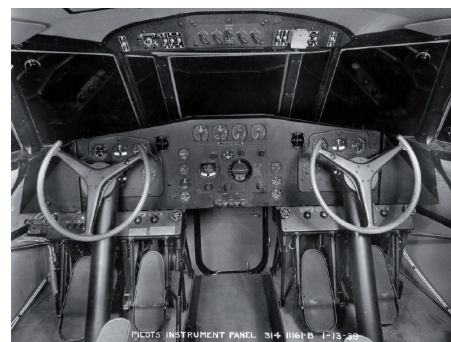
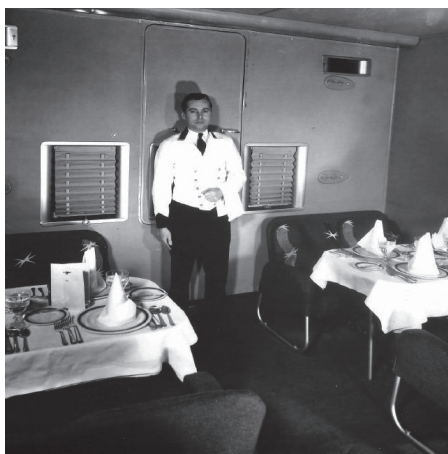
Altura crucero: 5.900 m.

Tripulación: 11

Pax: 74/77

Primer vuelo: 7 de junio 1938

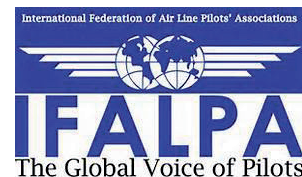
Alcance: 9600 Km.



Premio al merito

Se dice que “Ningún buen esfuerzo se pierde” y CIJUPPLA tiene aquí el placer de difundir que, con la acostumbrada modestia de nuestro camarada Alejandro Lopez Camelo, IFALPA le ha concedido un reconocimiento al Mérito por su tarea. Pero lamentablemente

nuestro colega no pudo ir a Montreal a recibirlo por sufrir un percance que le ocasionó la fractura de dos vértebras dorsales. En su lugar, concurre el Cmdte. Bianco (APLA), quien tuvo además que pronunciar un breve discurso de agradecimiento en nombre del ausente.



Palabras de agradecimiento del Cmdte. Bianco

“Señoras y señores

Queridos colegas

Es para mi un honor recibir esta distinción (Scroll of Merit).

Durante mis días como RVP SAM SUR, todos los miembros de la asociación trabajaron unidos en favor de nuestra querida profesión. Tuvimos que enfrentar las difíciles circunstancias que la amenazaban. Desde tiempo atrás veníamos discutiendo los distintos aspectos y los puntos críticos a través de reuniones regionales y fuimos avanzando hasta encontrar soluciones compartiendo nuestros enfoques con IFALPA, comprobando así la posibilidad de coordinar nuestras políticas y dar solución a los problemas que teníamos delante. Ante lo ominoso de los diagnósticos y con la idea de analizar juntos todos los obstáculos, creamos la FESPLA (Federación Latinoamericana de Asociaciones de Pilotos) procurando la coordinación de las autoridades de todos los estados participantes. Tomamos además, parte de la creación e implementación de LAR (Latin American Regulation – ICAO) luchando contra la presión de las autoridades locales. Además representamos a IFALPA ante la CLAC (Latin American Civil Aviation Commission) donde, con la influencia de IATA, las decisiones se tomaban sobre estrategias regionales que afectaban nuestra profesión. Nosotros estamos convencidos que las condiciones laborales están siempre relacionadas con la seguridad; ese es nuestro principio.

Nada puede hacerse sin un trabajo en equipo. Agradezco por ello, a quienes me asistieron en el IFALPA RVP SAM SOUTH. Compartimos el mérito con todos ellos: APLA, mi hogar profesional, donde hallo el apoyo y la libertad de expresarme; mi compañía, Aerolíneas Argentinas, que facilitó mi participación; la cooperación de mi secretaria en APLA, y mis colegas de CAR SAM Y FESPLA, especialmente porque hemos trabajado juntos. Y agradezco a mi esposa y a mi familia porque me han alentado. Y para terminar; mi agradecimiento por pertenecer a esta “raza” porque compartimos el mismo privilegio. Confieso que esta generación de colegas, comprometidos, defenderán la dignidad de nuestra profesión. Esta es mi herencia, y estoy seguro que superarán nuestra expectativa.

Muchas gracias – muito obrigado – thank you very much “

PD: el término - Scroll -, se refiere a un pergamino, o una suerte de diploma arrollado.

CIJUPPLA Informa



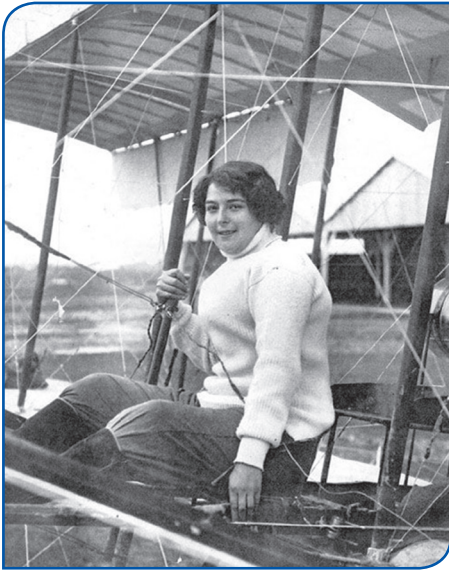
...a sus socios y amigos que el tradicional almuerzo del último jueves de cada mes se realizará el día 29 de junio del corriente año en el Restaurante CLE ubicado en la Av. Rivadavia 4475 esq. Av. La Plata a las 12:30 hs. Los mantendremos informados para los meses sucesivos.

Adiós al Amigo



Despedimos el 17 de mayo ppmo., en su último vuelo, al excelente compañero, colega y amigo, Cmte.: Romeo Castellani como consecuencia de un desgraciado accidente.

Las Pioneras



Amalia Figueredo de Pietra fue la primer mujer argentina en volar sola un avión, nació en Rosario el 18 de febrero de 1895, a los cinco años se trasladó con su familia a Buenos Aires y en 1914 se muda a Villa Lugano cerca del aeródromo. En ese tiempo Amalia estaba estudiando para ser maestra pero el aeródromo la atraía, es por eso que en sus tiempos libres iba a espiar ese mundo que tanto le gustaba, allí conoció al francés P. Castaibert (aviador y constructor de aeroplanos) y a Jorge Newbery, con quien realizó su primer

vuelo. El la entusiasmó con tomar clases con Castaibert y así comenzó su aprendizaje.

En esos tiempos las mujeres tenían actividades muy limitadas y ver a una mujer pilotear un avión era algo un poco incómodo para algunos es por eso que decide mudarse junto con su hermano a San Fernando para continuar su instrucción en la escuela de M. Paillete. En septiembre de 1914 rindió su primer examen de piloto pero no pudo alcanzarlo por un accidente leve que no le provocó mayores consecuencias. Un mes después reincidió y lo pasó satisfactoriamente, alcanzando el "brevet" Internacional de Piloto Aviador N° 58, consignado por el Aeron. Club Argentino. Desde ese momento Amalia fue conocida como la primera mujer piloto argentina.

En 1915, voló varias veces para unir Buenos Aires con Rosario. Poco después a los 20 años se casa con Alejandro Pietra y deja la aviación definitivamente.

A pesar de haber dejado la aviación Amalia no quedó en el olvido y recibió varios homenajes y galardones:

- En 1964 el Ministerio de Aeronáutica le otorgó el brevet de Aviador Militar

"honoris causa" y el mismo año, la Cámara de Senadores de la Nación ante un numeroso público le brindó un solemne homenaje.

- En 1968, la aviación civil de Uruguay le otorgó el brevet uruguayo

- en noviembre del mismo año, Brasil la galardonó con la "Orden del Mérito" con el grado de Gran Oficial.

- En 1970, logró el título de Precursora de la Aeronáutica Argentina (Ley 18.559) y en 1971, fue distinguida como Precursora de los "Vieilles Tigres", entidad que concentra a los precursores de la aviación francesa.

- En 1979, recordando sus 65 años de piloto, la Asociación Aeronáutica Argentina le entrega una medalla de plata "al personal que haya acreditado méritos aeronáuticos extraordinarios".

- En 1983 es declarada, por Ley, "Precursora de la Aviación Argentina". Y la Fuerza Aérea Argentina la promociona al grado de Capitán de la Reserva.

El 8 de octubre de 1985 a la edad de 90 años Amalia Celia Figueredo de Pietra cierra sus ojos, después de haber conquistado los cielos.

Feliz Cumpleaños N°50 querido B737!!!



Sí, ya transcurrieron 50 añitos desde el 9 de abril de 1967, fecha en que el primer Boeing B 737 matrícula N73700al mando de Brian Wygle y Lew Wellick despegara por primera vez desde el King Country International Airport, conocido como el Boeing Field.

Con su hermosa silueta y con su calidad tecnológica surca los cielos de todo el planeta desde hace 50 años. Generaciones de pilotos se formaron volando este notable avión y apreciaron su señorío para volar y sus bondades técnicas, así como millones de pasajeros transportados a lo largo y a lo ancho de todo el mundo disfrutaron del placer de volar en él. Con pedidos que llegan a la fecha a 13954 unidades y entregados 9448 es el reactor más vendido en la historia de la aviación comercial. Queda solo desearle que cumpla muchos, muchos más para disfrute de los pilotos que lo vuelen y deleite de los pasajeros.

Sucedió en Malvinas

Fue el martes 23 de mayo. El salón de APLA estaba colmado.

Calculamos doscientas personas ocupando todas las sillas. Los que llegábamos sobre la hora nos manteníamos de pie. El presidente de la Asociación, Pablo Biró, se hallaba ubicado en la primera fila.

Nuestro camarada, capitán de la F.Aérea Carlos Musso, comenzó efectuando comentarios muy interesantes que causaban asombro.

Luego llegaron los relatos del comodoro Héctor Sánchez y el capitán Luis Cervera. Hablaban de las incursiones del Grupo 5 y 6 de caza describiendo en detalle el desarrollo de las misiones. Todos los presentes seguían con profunda atención todos los datos y las anécdotas que todos escuchábamos en silencio y con pro-



funda admiración. No obstante los dos oficiales aliviaban el clima con algunos toques de humor que tornaban más potables las anécdotas. Luego se sumó el comodoro Aguirre Faget; y también hubo oportunidad de responder varias preguntas de la concurrencia.

Hubo luego un intermedio donde APLA se lució con un lunch servido al aire libre en el patio posterior, aprovechando que era un día de Sol pleno y una temperatura sumamente agradable. Se percibía el trabajo de

un grupo de periodistas y otro de jóvenes fotógrafas, que pasaban buscando los mejores ángulos.

Sobre la mesa aguardaban una serie de medallas con la inscripción:

“La Nación Argentina al heroico valor en combate”, que fueron entregadas

Fue una jornada donde tomamos conciencia de la grandeza y el valor de estos seres humanos. También hubo un piloto del Escuadrón Fénix que concurrió (en silla de ruedas) y relató el apoyo que brindaban con los Lear jet a las escuadrillas que iban hacia las islas.

Fue sin dudas, una jornada de gloria

CIJUPPLA



20 de Junio



“Nadie me separara de los principios que adopté cuando me decidí a buscar la libertad de la patria amada, y como éste solo es mi objeto, no las glorias, no los honores, no los empleos, no los intereses, estoy cierto de que seré constante en seguirlos.”

Manuel Belgrano

Cigüeña

Un abogado mantiene un romance con su secretaria. Al poco tiempo ésta queda embarazada y el abogado, que no quiere que su esposa se entere, le da una buena suma de dinero y la envía a Italia. La muchacha le pregunta:

- ¡Y cómo te comunicaré que ha nacido el bebé? -

- Bueno...solo envíame una postal y... escribí -"Spaghetti"- detrás, y no te preocupes, yo me encargaré de todos los gastos -.

Pasan seis meses y una mañana la esposa del abogado lo llama a la oficina muy exaltada y le dice: - Querido acaba de llegar el correo y hay una postal muy extraña de Italia... La verdad no entiendo que significa..! -

El, algo asustado, responde: - Esperá a que llegue a casa y te explico-

Cuando el hombre llega a la casa y lee la postal cae al suelo fulminado por un infarto. Llega la ambulancia y ya en el hospital, el médico jefe le pregunta cual supone que puede ser el trauma que precipitó tal ataque cardíaco. La esposa le muestra la postal y lee:

- Spaghetti - spaghetti - spaghetti; uno con salchicha y albóndigas y dos con almejas! -. (Telón lento)

Magia

Un judío y un árabe entran en una panadería.

El árabe roba tres pastelitos y se los pone en el bolsillo y le dice al judío:

- Viste qué hábil soy. El panadero no vio nada"

El judío le dice al árabe:

- "Eso es típicamente deshonesto .Clásico en ustedes. Voy a mostrarte una manera honesta de conseguir el mismo resultado"

El judío se dirige al dueño de la panadería y le dice:

- "Dame un pastelito y yo te mostraré un truco de magia"

Intrigado, el panadero acepta y le da un pastelito. El judío se lo traga y le pide otro. El propietario le da otro y el judío se lo morfa también. Entonces el judío pide un tercer pastelito y se lo come al toque. El panadero, ya un poco molesto, comienza a desconfiar, lo mira con mala cara y a preguntarse dónde estará el truco de magia. Entonces le pregunta:

- "¿Qué hiciste con los pastelitos?"

Y el judío responde: - - "Mirá en el bolsillo del árabe..."

Cumpleaños de Junio

CIJUPPLA quiere hacer llegar a sus socios y socias que cumplen años este mes, un cálido y sincero saludo.

Baya Jaramillo, Mario
Cortizas, Luz Destefano de
Cudicio, Rubén Luis
Daloia, Rosa Agulera P. de
Díaz Mallea, Rafael
Forum Smidt, Doris A. F. P. de
García Lignac, Oscar Felipe
Giroud, Hilda Bini de
González, Daniel
Heslop Pritchard, Pedro
Horten, Diego

Ianuzzo, Elsa Nadales de
Jacobacci, Juan J.
Jonas, Carlos
Mendez, Genoveva Da Costa
Magnano, Oscar José
Page, Roberto
Palou, Emma Menaglia de
Pastoriza, Carla Crousse de
Paviolo, Julio César
Ramaglio, Armando Rodolfo
Spagnuolo, Miguel Ángel

Vázquez, Estela Pesenti de
Begue, Guillermo Alberto
Carnero, José Edgard
González, Daniel
Ventimiglia, Luis
Brunacci, Augusto Mario
Giometti, Gustavo César
Vega Fernandez, César
Cabero, Roberto

Teléfonos útiles

APLA)4958-5114 - apla@apla.org.ar
UALA)4795-/4812 - uala@uala.org.ar
OSPLA)4958-2956/4983-8270 - ospla@ospla.org.ar
CAJA COMP.)9838969 - info@cajacomplementaria.org.ar
DR. HORACIO GONZALEZ)4331-2140 - hgonzalez@gemceabogados.org.ar
UPSA/VOLAR)4381-3237
AERONAVEGANTES)4953-7277/9 - comisionjubilados@aeronavegantes.com.ar
ATVLA)4635-9010 - jubiladosatvla@fibertel.com.ar
AA/AUSUBLOS - sublos.aerolineas.com.ar

