



Apolo XI: Cincuenta años

Era el domingo 13 y la fase final había comenzado en la mañana del 10 de junio de 1969. El programa seguía cumpliéndose paso a paso tal como estaba previsto. A las 22 horas de ese día comenzó en la rampa 39 A, 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", y sólo se comunicaban con las personas que imprescindiblemente debían entrar en contacto con ellos. El jefe médico "Chuer" Berry, temeroso de los fuertes resfríos que habían atacado a los astronautas días antes, había cancelado la cena prevista de éstos con el presidente Nixon, quien quería esa noche (previa a la partida) cenar con los tres hombres. El profesional quería asegurarse que desembarcaran en la Luna sin llevar otros microbios que los suyos propios; pues quería trabajar sobre datos seguros.

A las 06:27 (hora del Este), 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 escasos espectadores. El Sol iba ascendiendo mientras algunos empleados de la NASA y los 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, prestos a acudir en vehículos acorazados si se produjese una catástrofe.

A las 09:32 (h.local), hubo un relámpago y una oleada de humo y vapores rodeó el lugar. 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, conmocionaba al mundo entero, que se mantenía con la nariz pegada a la pantalla del Tv.



Muy lentamente el cohete comenzó a elevarse. Dos minutos más tarde el "Saturno" era un punto luminoso y a sesenta kilómetros de altura se produjo la separación de la primera fase. Veinte minutos después de la partida, Rocco Petrone (Director de lanzamiento) comentaba: "Este es el sexto Saturno V que despegó puntualmente con un vehículo espacial Apolo, pero no voy a negar que esta vez significa más para nosotros... hace ocho años que trabajamos para llegar a este momento".

El Apolo ya estaba a 191 km. de altura alcanzando la órbita circular prevista a una velocidad de 29.049 Km/hora alrededor de la Tierra. En la segunda vuelta, sobre el Pacífico, fue encendida la tercera fase: a las 2:44 horas del despegue, el módulo de mando, pilotado por Collins, logró reubicar en la posición adecuada al módulo lunar "Eagle" para el momento de alcanzar la órbita de la Luna. (Algo que muy pocos saben es que también debieron cruzar el "Cinturón de Van Allen," que es una capa de partículas magnetizadas que cubre la Tierra, cuyo campo de radiación -de un Rem- es muy intenso y que le tomó a la cápsula una hora cruzarlo, tiempo insuficiente para dañar a la tripulación). También tuvieron unos momentos de riesgo sobre el final, cuando las alarmas empezaron a sonar, la computadora dejó de entregar información de altura y la señal de acercamiento al suelo lunar no actuaba. Esto obligó a maniobras de último momento interrumpiendo el descenso ante un terreno con desniveles, sumado a que estaban aproximando con mayor velocidad que la prevista. Hubo gran tensión en la sala

Editorial por Enrique E. Agro

de Operaciones hasta que se oyó el mensaje: -"Houston... aquí base tranquilidad... ¡Águila está alunizado!"

Hubo un estallido de júbilo en la sala y... ¡en el mundo!

Lo cierto es que aquel 1° de julio el "Águila" se posó en el llamado "Mar de la Tranquilidad", donde Neil Armstrong (39 años) dijo: -"Un pequeño paso para el hombre, pero un gran salto hacia adelante para la humanidad"-.

Se habían entrenado adecuadamente para moverse en una gravedad que tenía la sexta parte de la Tierra, y caminaron tímidamente unas dos horas y media siendo observados por los 530 millones de habitantes (en aquel momento) de nuestro planeta, sin duda emocionados, ante la primera emisión televisiva en directo desde otro cuerpo sideral.

El 24 de julio de 1969, a las 11:50 (hora de Houston) la cápsula se posaba en el océano Pacífico. (Debido al mal tiempo reinante, se decidió desplazar 400 kilómetros. el punto de amerizaje).

Fue el programa más costoso para el gobierno de los Estados Unidos: 24.000 millones de dólares. La misión requirió diez años de preparación y trabajaron en ella 350.000 especialistas.

Para algunos adolescentes que ven reflejos deformados en espejos curvos y para algunos muchachos de trago y baraja en el café, dirán como siempre que la epopeya del APOLO XI fue un truco cinematográfico.

Ha pasado medio siglo desde entonces...

Almuerzos Tradicionales

Como todos los últimos jueves de cada mes volvimos a reunirnos en el primer almuerzo de camaradería del año.

El ameno encuentro se llevó a cabo en el Restaurante Siga la vaca de Costanera Norte.

Los esperamos el próximo 27 de junio, para compartir un cálido momento con camaradas y amigos!



El Palomar ya cuenta con ILS

rio de Transporte, puso en servicio un nuevo sistema de aterrizaje por instrumentos, o ILS, en este caso en el Aeropuerto El Palomar.

Con este nuevo equipo, EANA eleva los niveles de seguridad operacional y calidad de servicio, haciendo posible que más vuelos se cumplan satisfactoriamente aun con visibilidad reducida.

calibración de un nuevo ILS en Tucumán, y en los próximos meses hará lo propio en Mar del Plata.

El plan de renovación de ILS se vio ampliado recientemente, cuando EANA adquirió otros ocho ILS, cuya instalación comenzará en la segunda mitad del año y concluirá en 2020. Dichos ILS están destinados a los aeropuertos de Bariloche, Córdoba, Corrientes, Esquel, Posadas, Resistencia, Santa Rosa y Ushuaia.

EANA, Empresa Argentina de Navegación Aérea dependiente del Ministe-

Además del nuevo ILS de El Palomar, EANA está por concluir la instalación y

Fuente: aviación news

CIJUPPLA COMUNICA A LOS SOCIOS

A efectos de poder completar su tramitación y contar con la credencial solicitada, deben hacer llegar su foto para poder completar su tramitación y contar con la misma.

Asimismo se informa que está disponible la credencial de CIJUPPLA de aquellos socios que hubieran completado el trámite en su totalidad.

Para retirarla se sugiere llamar con anterioridad a los efectos de asegurar su disponibilidad al tel.: 4958-5736



Caja Complementaria de Previsión para Pilotos Aviadores

CIJUPPLA News
Junio 2019 - edición N° 201

EQUIPO DE TRABAJO

Editor: Comisión Directiva CIJUPPLA
Colaboradores: Marta Heude de Castro - Sandro Fioravanti - Dr. Horacio González - Enrique Agro - Roberto de Dios Herrero - Jorge Raimondi.

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 4032 - Tel. 4958-5736 - C.A.B.A.
info@cijuppla.org.ar - www.cijuppla.org.ar



Airbus ampliará la capacidad de alcance del A220

Airbus anunció las últimas incorporaciones a la familia A220, conocidos antes como los C-Series y de fabricación canadiense, que ofrecerá a partir del segundo semestre de 2020 un mayor alcance, lo que permitirá a los operadores que demandan aviones pequeños llegar a nuevos mercados.

Este programa, junto con el A330 y la familia del A320, son “tan maduros” que le dan a Airbus la flexibilidad de precios para abordar este segmento medio en el mercado”, sostuvo el jefe de ventas del consorcio aeronáutico, Christian Sche-

rer, en el marco de las jornadas de innovación del grupo en Toulouse (Francia).

De esta forma, el peso máximo al despegue (MTOW) del A220 aumentará en hasta 2.268 kg (2,3 toneladas), lo que permitirá aumentar las respectivas capacidades de alcance máximo hasta 3.350 millas náuticas (6.204 km) y hasta las 3.400 millas náuticas (6.296,8 km) en el caso del A220-100, lo que supone unos 833,4 km más.

“Ello permitirá a los operadores llegar a mercados que no están al alcance de otros tipos de aviones pequeños de pasillo único en la actualidad”, ha defendido el directivo.

Desde su entrada en servicio, hace tres años, el A220 cuenta con una cartera de pedidos de más de 530 aviones. El constructor espera que acapare la mayor parte del mercado de aviones de 100 a 150 plazas, que es estima en unas 7.000 unidades a lo largo de los próximos 20 años, segmento en el que

también compite Boeing de la mano de Embraer.

Scherer aseguró que el mercado de la aviación sigue siendo “bastante positivo” y menos dependiente de los ciclos económicos que antes. El directivo ha asegurado que la compañía tiene asegurada carga de trabajo para los próximos diez años. Por ello, y a medida que aumenta la producción, el consorcio ha minimizado las preocupaciones sobre el sector tras la crisis del 737 MAX de Boeing, y que ello pueda suponer un beneficio para la compañía.

Airbus tiene intención de construir cuatro aviones A220 al mes en Alabama. La base de Montreal, donde se desarrolló el primer avión, está operando a un ritmo de unos 2,75 aviones A220 por mes, con intención de aumentar la capacidad a 10 por mes durante 2020. El constructor ha destacado también que el programa A320 va bien encaminado para poder lograr a mediados de 2019 un tasa de 60 aparatos de la familia A320 al mes.

Fuente: EuropaPress



Asesoría Jurídica

Informamos a nuestros socios que el **Dr. Horacio Gonzalez** atiende en nuestra oficina los días miércoles de 14 a 15.30 hs.

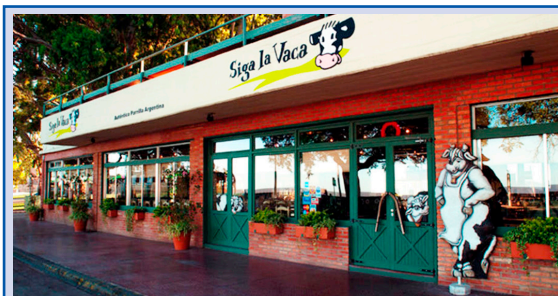
Rogamos anunciar su asistencia previamente en secretaría



Asesoría Contable

Nuestra asesora contable Sra. **Elizabteh Elias** del estudio del **Dr. Quiben**, atiende a los socios el 1er. miércoles de cada mes en el horario de 14 a 15:30 hs en nuestras oficinas.

Rogamos anunciar su asistencia previamente en secretaría



Tradicional Almuerzo de los jueves

El 27 de junio a las 12.30 hs. nos encontramos en **Siga la vaca** de Costanera.

Av. Rafael Obligado Costanera Norte 6340, Buenos Aires



Cómo es volar en una aerolínea sin clase económica

La Compagnie duplica su apuesta por ofrecer vuelos exclusivamente en clase business. La compañía, que cuenta con dos B757-200 en su flota, incorporará un par de A321neo para sus rutas de París a Newark (cerca de Nueva York) y Niza.

En los aviones de La Compagnie no hay clase económica. Ni económica premium. Solo tienen 74 plazas en business, distribuidos en 19 filas de dos asientos cada una. A modo de comparación, un avión de estas características suele contar con 230 asientos de la categoría económica.

Estas plazas tienen un espacio entre ellas de 157,5 centímetros, con una extensión de 118 centímetros y un ancho de 66 centímetros. Cuentan con habitáculos para enseres personales y electrónicos, almohadas anti alérgenos, mantas de primera calidad y un kit de amenities de la marca Claudalie. Además de tener una pantalla de 15,7 pulgadas,

a los pasajeros se le da una tableta electrónica que les permite maximizar el entretenimiento a bordo o leer online más cómodamente una selección de diarios y revistas.

Los menús son diseñados por el chef francés Christophe Langrée, que consisten en una comida de cuatro platos poco después del despegue, y un refrigerio ligero de tres snacks poco antes de aterrizar.

Cada pasajero puede llevar dos maletas de hasta 30 kilos y por solo 59 euros puede contratar el servicio para traslado desde la ciudad de París o sus alrededores hacia el aeropuerto de Orly. Poco más que un taxi.

Periódicamente la aerolínea realiza eventos culturales a bordo para promocionar la experiencia de volar en un avión que solo sea business. Por ejemplo el artista urbano Kevin Lyons presentó la primera galería de arte en pleno vuelo, con una exhibición de 40 obras basadas en las personalidades de los pasajeros.

El detalle que llama la atención es que los vuelos de La Compagnie se ofrecen desde menos de 1.200 euros por ida y vuelta, prácticamente el costo de un billete en clase económica entre Norteamérica y Europa.

De esta manera La Compagnie se suma al segundo frente de la batalla del Atlántico: la competencia por volar en clase business, que está subiendo de intensidad con la llegada de las nuevas categorías ejecutivas en British Airways, Virgin Atlantic y Air France, compañías que las están renovando en sus A350-900.

Fuente: Juan Pedro Chuet-Missé

Foto: Philipp Schütz



Airbus celebró su 50° aniversario

Un 29 de mayo de hace 50 años, fue el día en que el ministro de Transporte francés Jean Chamant y el ministro de Economía alemán Karl Schiller, firmaron el acuerdo para desarrollar conjuntamente el programa A300, dando el puntapié formal inicial de lo que hoy es Airbus. Por esa razón el fabricante con raíces europeas pero ramificaciones globales lanzó una campaña para celebrar sus cinco décadas.

La historia de Airbus es una de ambición y progreso, como un ejemplo de integración europea. A lo largo de cinco décadas hemos acercado a empresas de aviación civil y militar de todo el continente. En muchas oportunidades fuimos los primeros gracias a nuestra pasión e innovación, transformando la industria y ayudando a que la sociedad avance. Airbus es una historia de hombres y mujeres increíbles, una historia de grandes logros del pasado y, sobre todo, del futuro –comento Guillaume Faury, CEO de Airbus-.

Entre el 29 de mayo y el 17 de julio, todos los días publicarán historias a través de los diferentes canales de comunicación de Airbus, destacando a las personas y a las innovaciones que los han impulsado.

Por aquel entonces, Boeing ya lleva-

ba más de medio siglo consolidando su liderazgo en la industria aeroespacial, por lo que no muchos en Seattle habrán pensado que aquel lejano día de 1969 se estaba dando a luz al otro lado del Atlántico a la compañía que se iba a transformar en su acérrimo rival en el siglo XXI. Y como son rivales, no enemigos –al margen de las siempre presentes disputas ante diversos tribunales-, ambas empresas en varias oportunidades han intercambiado mensajes a través de las redes sociales. En esta ocasión fue Boeing quien aprovechó para saludar a Airbus con un video bastante simpático en el que recrean una visita a las instalaciones para sorprenderlos con un festejo. Pero el mismo cierra con un saludo de Dennis Muilenburg, CEO de Boeing, el que señala el mensaje de Boeing por sus 50 años: “Airbus, nos alegra que estés aquí”

Fuente: Edgardo Gimenez Mazó

Foto: P. Masplet



Nueva oportunidad de los A380 para sobrevivir.

Airbus dejará de fabricar el A380 en 2021, cuando las últimas seis aeronaves sean entregadas a Emirates, el principal operador de este gigantesco avión. Pero esto no significa que este modelo desaparezca de un día para el otro, todavía le quedan muchos años de vuelos. Y para ello se está adaptando a los tiempos.

El alto costo operativo por sus cuatro motores, así como su elevado precio de catálogo, son algunos de los factores que condenaron a este avión, que fue soñado como la solución para descongestionar los grandes aeropuertos del mundo.

Pero todavía quedan 230 A380 que son operados por 15 aerolíneas. La última que se sumó al club es la japonesa ANA, que recibió el primero de sus tres aviones de este tipo el mes pasado, y que serán usados en los vuelos de Tokio y otros aeropuertos a Hawái.

Las compañías que tienen al A380 en sus flotas, además de las citadas Emirates y ANA, son Air France, Asiana Airlines, British Airways, China Southern Airlines, Etihad Airways, Korean Air, Lufthansa, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Singapore Airlines y Thai Airways.

Alguna de estas compañías recortaron las operaciones con el A380 para reducir costos. Qatar Airways jubilará sus diez aviones cuando cumplan una década de servicio, Air France devolvió cinco de las diez aeronaves alquiladas y Lufthansa acordó con Airbus venderle seis unidades que dejará de usar entre 2022 y 2023. Además Emirates está desplazando al A380 en gran parte de sus rutas, a favor del A330neo y el A350.

La clave de la supervivencia de los A380 pasa por el maquillaje. Varias de las aerolíneas propietarias están realizando importantes in-

versiones para actualizar los interiores de las cabinas para seducir a los usuarios de las clases más exclusivas y optimizar el rendimiento económico de estos modelos. Tal el caso de Singapore Airlines, que recibió cinco nuevos A380 en los últimos dos años y mejoró los interiores de 14 de sus 19 aeronaves.

La aerolínea del Sudeste Asiático está actualizando las suites de la primera clase, donde los pasajeros pueden dormir en una cama de dos plazas, que se encuentran en la parte delantera del piso superior.

En tanto todas las plazas de la clase business tienen salida al pasillo, y estos asientos se pueden extender como una cama doble si se viaja con una pareja, o se pueden separar por medio de una mampara retráctil si se pretende tener más privacidad.

Cambios en Air France. Air France también someterá a los cinco A380 que se queda a un intenso proceso de mejoras que se iniciará en el 2020, y que comprenderá la instalación de un área donde los pasajeros de primera clase se podrán cambiar de ropa, asientos que pueden extender o reclinar con un mando a distancia y un bar con exclusivos alimentos y bebidas para los pasajeros de primera clase.

En tanto las futuras plazas de business tendrán un largo de dos metros, que se pueden transformar en una cómoda cama.

En cuanto a los 12 A380 de Qantas aumentarán las plazas de business de 64 a 70 y los asientos Skybed II serán reemplazados por los Business Suite de Thompson Advantage XL, similares a los que se utilizan en los B787 Dreamliner.

La renovación también llegará a la clase económica premium, que contará con 25 plazas adicionales y alcanzará un total de 60 sitios, con una disposición de 2-3-2.

Fuente: Cerodosbe

Homenaje a mi bandera



Magnífica bandera de tus héroes
fuente de inspiración
gema brillante que flameas
en tus alas tienes alma

Cuando miro el firmamento
en su azul profundo
descubro el oro de tu sol
en dalmática blanca

Me recuerda cada día
la presencia de Belgrano
protegida de María
advocación de la Merced

Mantente triunfante amada mía
siga en tu carro de guerra
que ante del corrupto
eres un trapo
y del poeta un objeto

Recuerda siempre siempre
que del soldado
eres cobija
y por ti entregara hasta el alma

Cmdte. Jub. Jorge Raimondi
(Veterano de la guerra de Malvinas)



Informamos a nuestros socios que el estacionamiento ubicado en la calle Gascón 146 ofrece un descuento en el importe, tanto por hora como en la estadía.

Solamente para acceder a este descuento se deberá presentar el ticket correspondiente con el sello identificatorio de CIJUPPLA.

Comisión Directiva

Dieciséis razones por las que es más fácil vivir con aviones que con mujeres

- 1.- Un avión con frecuencia te mata rápido. Una mujer se toma su tiempo....
- 2.- A los aviones los puedes encender y apagar con un interruptor.
- 3.- Los aviones no se enojan si haces un "toque y despegue".
- 4.- Los aviones no se oponen a una inspección de pre vuelo.
- 5.- Los aviones vienen con manuales que explican su correcta operación.
- 6.- Los aviones tienen estrictas limitaciones de peso y balanceo.
- 7.- Los aviones sirven en cualquier momento del mes.
- 8.- Los aviones no te ensartan con suegros.
- 9.- A los aviones no les importa en cuantos aviones has volado antes.
- 10.- A los aviones no les importa si mirás otros aviones.
- 11.- A los aviones no les importa si comprás revistas de aviones, incluso si salen sin pintura.
- 13.- Los aviones esperan que cuando los desocupes los asegures con amarras.
- 14.- Los aviones no hacen comentarios sobre tu habilidad como piloto.
- 15.- Los aviones no lloriquean a menos que algo realmente malo este pasando.

16.- Sin embargo, al igual que con las mujeres, cuando un avión se queda en silencio, usualmente no es por nada bueno... –

Dado de baja

-Un hombre ya maduro contrató una secretaria. Era una chica joven, ingeniosa, gentil y, sobre todo, muy hermosa. Un día, mientras tomaba dictado, notó que su jefe tenía la bragueta abierta. Cuando el jefe terminó el dictado y se dispuso a salir de la oficina, ella consideró que sería adecuado advertir a su jefe del olvido; y le dijo:

- "¡Por cierto, señor, la puerta de su cuartel está abierta!" El hombre no entendió inmediatamente el comentario; no obstante, al poco rato se dio cuenta de que el cierre de sus pantalones estaba abajo. Pero al hombre le hizo gracia la manera en la que su secretaria se había referido al pequeño detalle y decidió aprovechar la oportunidad para agradecer con cierta picardía el mensaje, por lo que la llamó a su oficina:

- "Dígame, señorita, cuando vio que la puerta de mi cuartel estaba abierta, por casualidad... ¿no vio también a un soldado en posición de firme?"

- "¡Oh, no, señor! Lo único que vi fue un veterano de guerra, sin fuerzas, echado entre dos viejas mochilas de campaña.-"

EEAgro

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
García Lignac, Oscar Felipe
Giroud, Hilda Bini de
González, Daniel
Heslop, Ritchard Pedro

Horten, Diego
Jonas, Carlos
Magnano, Oscar José
Page, Roberto
Pastoriza, Carla Crousse de
Paviolo, Julio César
Spagnuolo, Miguel Ángel
Vázquez, Estela Pesenti de
Begue, Guillermo

Carnero, José Edgard
González, Daniel
Ventimiglia, Luis
Brunacci, Augusto Mario
Giometti, Gustavo César
Vega Fernández, César
Cabero, Roberto
Monzón, Daniel

Teléfonos útiles

APLA: 4958-5114 - apla@apla.org.ar
UALA: 4795-14812 - uala@uala.org.ar
OSPLA: 4958-2956/4983-8270 - ospla@ospla.org.ar
CAJA COMP.: 4983- 8969 - info@cajacomplementaria.org.ar
DR. HORACIO GONZALEZ: 5254-1049 - hgonzalez@gemceabogados.com.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
ULAT. Dra Cecilia Mutis - Solicitar turnos a - ulat@apla.org.ar - Tel. 4981-6701

