



*Cuando el almanaque se detiene en Mayo, tenemos una efectiva grandeza el recordar una gesta, histórica y única que tiene mucho de admiración y miedo. Admiración al coraje de los hombres que no pensaron en concesiones ni consecuencias. Miedo a no comprender un sentimiento de Patria, que nos hace pensar si existe en nosotros.*

*Sea este, un homenaje a todos los hombres de ayer y de hoy. A todos los que luchan, con honor, con bandera, con orgullo de sentirse Patria. Legado magnífico que importa una responsabilidad extrema.*



Editorial por Enrique E. Agro

## Charles Chaplin:

"Con una sonrisa y quizás con una lágrima"



Afortunadamente Charles Chaplin llegó al mundo veinticinco años antes que la primera guerra mundial. De modo que primero el mundo aprendió reír y luego a llorar.

Nació en un ámbito muy humilde el 16 de abril de 1889, comenzando a vivir su niñez en Kennigton, una barriada lúgubre del sur de Londres. Al año sus padres se separaron. Cuando el niño tenía doce años, su papá, que era cantante, falleció por alcoholemia. Su mamá, que también actuaba en el vaudeville, sin mucho éxito, tuvo que ocuparse de la crianza de Charles y su hermano mayor Sydney. Y así llegaron tiempos de miseria y de hambre para los tres.

El sufrimiento hizo crisis y la madre perdió la razón. Los niños pasaron varios

años en orfanatos. Sydney, comenzó a triunfar en la troupe cómica del acróbata Fred Karno, y un día presentó a su hermanito en el grupo. Dos años más tarde, Charles se había convertido en un excelente cómico-estrella de la compañía y Karno lo integró en el equipo para realizar una gira por los Estados Unidos desde 1910 al 13. Hacia el final de la misma, la Keystone, de Mack Sennett, le ofreció un contrato por un año. Su sueldo, de 150 dólares, duplicaba al que pagaba Karno; él aceptó y fue enviado a California.

Los comienzos fueron difíciles, pero los actores del elenco notaron que su estilo era más sutil y refinado. Charles tuvo que adaptarse a su director (Henry Lehrman) y a su "partenaire" Mabel Normand, lo que le hizo todo muy difícil. Su primera película- "Carlitos periodista", resultó "algo floja", no obstante fue bien recibida por la crítica. Pero Chaplin, insatisfecho con el resultado, buscaba algo más impactante, y comenzó por pedir prendas usadas a miembros del elenco: unos pantalones enormes y un bombín del gordito Arbuckle, un ajustado chaleco, los zapatos de F. Sterling (que tuvo que usar inversamente) un bastón y un recortado bigote. Luego confesó: -"Desde aquel momento en que me vestí de esa ma-

nera, sumado al maquillaje, me instalé en el personaje y pasé a vivir su vida. No era yo... Él tenía vida propia." Ya no era el vagabundo que doblaba vertiginosamente las esquinas, sujetándose el sombrero con una mano, mientras era perseguido por policías bigotudos; y también comenzó a mezclar su capacidad histriónica con dulces toques de sentimentalismo.

Rodó veinte films en la Empresa Keystone y comenzó a dirigir sólo. Se inició con "Carlitos falso dentista". En enero de 1915 pasó a la empresa Essanay de Chicago. Cuando se desplazó a la costa oeste, se llevó al director de fotografía Roland Totheroh, con quien trabajaría treinta años seguidos. Allí conoció a una mecanógrafa sin experiencia de cine, Edna Purviance, a quien le concedió varios papeles cortos pasando a ser un complemento ideal, dado que agregaba una dosis de ternura y calidez a las películas. Y tuvieron así ocho años de éxito continuo con "Carlitos vagabundo" y "Carlitos en el banco", ambos en 1915. El último film para Essanay fue "Carlitos vigilante" (1916) para desembochar en "El pibe" (1921) y "Carlitos viajante" (1923).

En 1919 Charles Chaplin pasaba por un momento difícil. Las cosas anda-

ban mal con Milfred Harris, su esposa. Esto lo afectaba en su creatividad. Pero un día sin rumbo, fue a visitar el "Music Hall" Orpheum donde bailaba su amigo Jack Coogan. Su hijo Jackie, de cuatro años, efectuaba una breve aparición en el show. Chaplin, al verlo, quedó admirado por la rapidez y la picardía del pequeño actor. El padre acababa de firmar un contrato con "fatty" Arbuckle, pero su hijo, Jackie, estaba disponible. Sin perder un minuto Chaplin, contrató al niño. Con él filmó "Un día de farra", que fue como una introducción para lo que venía después: "El pibe", su obra más importante; film de larga duración que sirvió para que Chaplin confirmara que ese niño era un actor de alto vuelo. Este trabajo comenzaba con un subtítulo:

- *Esta es una película hecha con una sonrisa y quizás con una lágrima* -.

Era el año 1921 y el destino quiso que ambos siguieran su camino. Todos recordamos la triste escena (en la que Jackie llora suplicante) cuando los policías lo capturan para devolverlo al orfanato. (cabe aclarar que el llanto se logró cuando el padre lo amenazó diciéndole que si no lloraba lo pondría a trabajar en un taller). Cuarenta años después, Jackie Coogan reapareció para el público, pero lo hizo en la pantalla chica. Ahora bien, pregunto al lector ¿En qué conocida serie y con qué personaje resurgió Jacky Coogan? (respuestas al final)

Para Chaplin sus honorarios ascendieron a 10.000 dólares por semana más viáticos. En dieciséis meses hizo doce películas, de doble bobina, que rodó en los estudios Lone Star. Los trabajos estaban realizados en escenarios naturales y plagados de "gags": "Carlitos en el bazar", "Carlitos patinador", "Carlitos bombero", y "Carlitos en el balneario".- Luego seguiría "Carlitos vagabundo" (1916) y "Carlitos inmigrante" (1917). Y finalmente concretó su sueño. Firmó un acuerdo con la First Nacional y logró un estudio propio, donde trabajaría los veinticuatro años siguientes. El contrato le exigía filmar ocho películas en dieciocho meses. Pero no lo cumplió. Tardó cinco años en rodarlas por diversos motivos, aunque tres de ellas fueron consideradas obras maestras.

Fue un gigante. Trabajó 80 años. Nos hizo reír y también llorar. Y nunca lo olvidaremos.

**Respuesta:** Jackie Coogan reapareció en los sesenta interpretando al Tío Lucas de "Los locos Addams."



## 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*

## 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  
Mayo 2019 - edición N° 200

### EQUIPO DE TRABAJO

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



Pan Am Historical Foundation

## Cómo se viajaba en avión durante los años 50 y 60.

Con frecuencia, el periodo que abarca las décadas de los 50 y 60 es conocido como la “era dorada de la aviación comercial”. Un viaje resultaba una experiencia llena de lujo y glamour. Y sí, tenía sus ventajas, pero también había puntos en contra. Presentamos 7 diferencias entre viajar en avión durante los años 50 y 60, y ahora.

### 1. Los vuelos eran más caros.

El hecho de que exista mayor oferta de vuelos, hace que las tarifas bajen. Y, considerando la competencia, para las aerolíneas resulta más difícil recibir ganancias, explica Business Insider; por eso sentimos que cada vez reducen más nuestro espacio en la cabina. Sin embargo, podría ser algo bueno: de acuerdo con el diario Wall Street Journal, un viaje redondo entre Nueva York y Los Ángeles costaba unos 208 dólares en 1958; ajustado a la inflación, eso sería más de 1.500 dólares, mientras hoy en día existen rutas por solo 500.

### 2. Había mucho para comer.

Había cocteles, champaña y la comida jamás se servía en recipientes de plástico. Los sobrecargos pasaban con mesas tipo buffet y la hora de comer podía durar por horas. Entre los platillos, se servía langosta y cortes de carne.

### 3. Era más lento.

Hoy en día es posible viajar entre casi cualquier par de aeropuertos de Estados Unidos haciendo, en el peor de los casos, una escala. Hace algunas décadas, cruzar la mitad de aquel país tomaba dos o más escalas. Unos años antes, en 1947, iniciaron los vuelos entre Sídney y Londres; el viaje tomaba cuatro días e incluía seis escalas (pasando dos noches en tierra). Hoy en día, esa distancia puede cubrirse en vuelos de 22 horas con una escala; también ahora existen rutas sin escalas (desde Perth) que tardan 17 horas.

### 4. Era mucho más elegante.

En aquella época volar en avión era una oportunidad para derrochar glamour. Según The Cheat Sheet, en los 50 los hombres solían usar trajes de tres piezas, mientras que las mujeres llevaban vestido y tacones. El código de vestimenta se relajó un poco para 1960. Sin embargo, nadie se atrevía a entrar a la cabina usando una camiseta o su pijama. Era un poco peor para los sobrecargos. Además de lucir un cuerpo escultural casi por obligación, debían

usar corsés, sombrero y, a veces, hasta guantes blancos.

### 5. Era menos seguro.

En su libro “Cockpit Confidential”, el piloto Patrick Smith afirma que volar hoy en día es cinco veces más seguro que en 1980. Además, todos esos filtros que debes pasar tienen propósito: entre 1968 y 1972, más de 130 aviones fueron secuestrados en Estados Unidos. El proceso de registro era muy rápido. Podías llegar hasta 30 minutos antes del despegue, sin importar tu destino.

### 6. Sólo existía una clase.

Al menos, esto perduró hasta que terminaron los años 50. Según cuenta Skyscanner, la experiencia era igual de lujosa para todos. Los pasillos eran más amplios y los asientos se reclinaban más. Posteriormente, las aerolíneas comenzaron a introducir la clase económica.

### 7. Se permitía fumar.

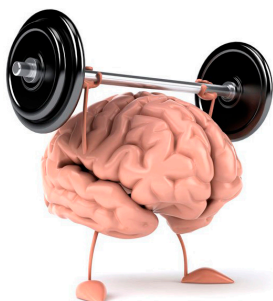
Desde cigarrillos comunes, hasta puros y pipas. El único momento en que estaba prohibido fumar era cuando el avión se encontraba en tierra, porque se temía que pudiera provocarse un incendio a causa del combustible.

**Fuente:** Samantha M. Guzmán

El Universal

**Foto:** Pan Am Historical Foundation

## BENEFICIOS DEL DEPORTE EN EL CEREBRO



- Disminuye los niveles de estrés y ansiedad.
- Libera Endorfinas y da sensación de bienestar.
- Retardiza la aparición de enfermedades neurodegenerativas.
- Impulsa la creatividad.
- Mejora la autoestima y la confianza.
- Potencia ciertas habilidades cognitivas.



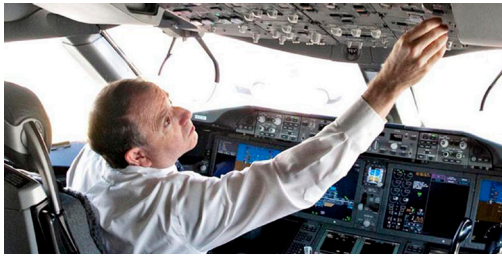
## Primer almuerzo del año

El 30 de mayo a las 12.30 hs. nos encontramos en **Siga la vaca** de Costanera.

Av Rafael Obligado Costanera Norte 6340, Buenos Aires



Estamos renovando nuestra website, próximamente novedades en:  
[www.cijupla.org.ar](http://www.cijupla.org.ar)



## Los aviones pueden ya volar 21 horas sin parar. ¿Están los pilotos preparados?

Las aerolíneas de todo el mundo están planeando vuelos más largos para competir con los rivales de bajo costo y cobrar una tarifa de aproximadamente el 20% menos en las rutas sin escalas, que son especialmente populares entre los ejecutivos y viajeros corporativos.

La australiana Qantas Airways está a la cabeza de esta carrera por dar medio giro al planeta sin escalas. Su máximo ejecutivo, Alan Joyce, desafió hace un año tanto a Boeing como a Airbus para que configuraran uno de sus modelos para permitir este tipo de trayectos. Y parece que ambos fabricantes estarían dispuestos a cumplir con ese desafío, tanto con Airbus A350 como con el Boeing 777X, cambiando la configuración de los asientos.

Qantas ha bautizado el proyecto como "Project Sunrise" (Proyecto Amanecer), y consiste en configurar una aeronave para que pueda transportar a unos 300 pasajeros y su equipaje lo más lejos que cualquier servicio regular lo haya hecho hasta la fecha, con combustible disponible para enfrentar vientos en contra y emergencias inesperadas. Si las primeras rutas resultan viables en 2022, podrían crearse conexiones directas de las principales ciudades de América, Europa y África a Australia.

La aerolínea australiana ha anunciado que espera comprar unos de esos modelos este año para que operen vuelos récord de 21 horas entre Sydney y Londres, pero han surgido dos obstáculos difíciles de superar: lograr que los pilotos y el regulador de aviación de Australia acepten tiempos de servicio sin precedentes.

Los pilotos de Qantas dicen que la duración sin precedentes de los nuevos vuelos debe ir acompañada de una investigación sobre los riesgos de fatiga y precisará de una capacitación previa que recibirían los pilotos más experimentados.

Se espera que el tiempo máximo de "servicio" de los pilotos en los vuelos Sydney-Londres sea de aproximadamente 23 horas, sobrepasando el límite actual de 20 horas. No obstante, el concepto de "servicio" incluye también el tiempo en tierra antes y después de los vuelos durante los cuales trabaja la tripulación de vuelo.

La Autoridad de Seguridad de la Aviación Civil de Australia (CASA) evaluará el tiempo de servicio más largo propuesto en base a un estudio de fatiga del piloto en la ruta Perth-Londres, dijo el portavoz de la agencia, Peter Gibson.

Y es que Qantas celebró el pasado 24 de marzo el primer aniversario de esa ruta entre la segunda ciudad australiana y la capital londinense, en un vuelo directo de 17 horas, el primero directo entre Australia hasta el Reino Unido, con un recorrido de casi 15.000 kilómetros (14.498 kilómetros).

Le supera la ruta Auckland-Doha de Qatar Airways, que tarda 18 horas en cubrir 14.535 kilómetros. La mayor diferencia de tiempo de vuelo respecto al de Perth-Londres, de 17 horas, es que el de Qantas atraviesa el globo terráqueo en dirección sur – noroeste, mientras que el de la aerolínea catari lo hace cruzando más usos horarios, en dirección al sureste.

CASA tiene ahora en su mano aprobar o rechazar la propuesta, acortar el período de servicio o requerir nuevas medidas como una tripulación más experimentada o períodos de descanso prolongados. "El cambio tecnológico está obviamente allí, pero el lado fisiológico humano no ha cambiado desde que volaron los hermanos Wright", dijo Mark Sedgwick, jefe del sindicato de pilotos de Qantas, The Australian and International Pilots Association

(AIPA). "Realmente necesitamos entender los efectos sobre el desempeño humano en la cabina de estos vuelos de largo alcance".

Otro problema al que se enfrentan es que los horarios de despegue que funcionan mejor para los pasajeros en vuelos largos no son precisamente los ideales para aliviar la fatiga del piloto. "Desde el punto de vista del pasajero, un vuelo nocturno al final del día facilita el ajuste a la hora local del destino", dijo el ex jefe de seguridad de Qantas, Ron Bartsch.

Las medidas para combatir la fatiga podrían incluir poner más tripulación de vuelo a bordo; añadiendo camas de tripulación; requiriendo más descanso antes y después de los vuelos; proporcionando transporte a domicilio; y reduciendo los períodos de servicio subsiguientes, dijo Gibson.

Actualmente, el récord del vuelo más largo sin escalas lo tiene Singapore Airlines, con su ruta directa entre Singapur a Nueva York que cubre con un A350-900 de ultra largo alcance de Airbus, en 19 horas de media, aunque ha llegado a reportar tiempos de vuelo de 17 horas y 25 minutos.

Para ello, el regulador de aviación de Singapur ha requerido a la aerolínea que tenga dos capitanes y dos primeros oficiales en turnos de más de 18 horas, incluido el tiempo antes y después del despegue, para "optimizar su estado de alerta durante todo el vuelo".

Qantas, que tiene un período de servicio máximo de alrededor de 20 horas en sus vuelos Perth-Londres, también tiene cuatro pilotos. La tripulación puede descansar en literas. Pero la aerolínea australiana utiliza un capitán, un primer oficial y dos segundos oficiales. A los segundos oficiales se les paga menos, pueden volar solo en altitudes de crucero y no pueden despegar o aterrizar.

**Fuente:** Ramón Muñoz  
Reuters – El País

## ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

Se realizó en nuestras oficinas el 25/04/2019  
Renovación de comisión directiva (Año 2019 / 2022)

### Presidente:

Cmte: GIANNINI Víctor

### Vicepresidente:

Cmte: AGRO Enrique

### Tesorero:

Sra: TARRIO Alicia NAYA de

### Secretaria de actas:

Sra: CASTRO, Marta Heude de

### Secretario de prensa y relaciones públicas

Cmte: PASCUAL Juan Carlos

### Secretario de relaciones Institucionales

Cmte: DELA MATA Gerardo

### 1ª Vocal:

Cmte: MUNARI Fernando

### 2ª Vocal:

Cmte:ROSSI Pedro Miguel

### 1ª Vocal suplente:

Cmte:ADLERCREUTZ Axel

### 2ª Vocal suplente:

Cmte: FIORAVANTI Sandro

### Comisión de disciplina

Cmte: SCHONFELD Bernardo

Cmte: LOZA Emilio

Cmte: HARAMBURU José María

### Comisión fiscalizadora de cuentas

Cmte: D'ORTONA Carlos Atilio

Cmte: MACADAM Eduardo



## Pekín-Daxing: 5 datos sobre el futurista diseño del que será el aeropuerto más grande del mundo

El Aeropuerto Internacional de Pekín está llegando a su límite. Será el segundo más transitado y de mayor tamaño del planeta después del de Atlanta, Estados Unidos - pero China tenía un plan: construir "la terminal más grande del mundo".

Pekín-Daxing, situada a 46 km al sur de la capital china. Estará operativo en octubre y se espera que lleguen a pasar por él unos 100 millones de pasajeros al año. El proyecto pasó por tres fases de ampliación desde que comenzó a construirse en diciembre de 2014. Su costo se estima en US\$12.000 millones, aunque no hay cifras oficiales. Tiene una capacidad de vuelos abrumadora: sobrepasará a la de los seis aeropuertos que tiene Londres, una de las ciudades más visitadas del mundo.

### 1. Tiene forma de estrella de mar

El aeropuerto fue diseñado por el equipo de arquitectos de la premiada Zaha Ha-

did, fallecida en 2016. También trabajaron en él la empresa de ingeniería francesa ADP, especializada en aeropuertos. El proyecto fue ejecutado por el Instituto de Diseño Arquitectónico de Pekín (BIAD). La terminal tiene forma de estrella de mar y cuenta con cinco salas conectadas entre sí a una principal. En los extremos de cada ala, junto a las puertas de embarque, habrá grandes jardines al aire libre, según la tradición china.

### 2. Más de un millón de metros cuadrados

"La capacidad de carga y descarga del aeropuerto es de 72 millones de pasajeros y su área de construcción es de 1,43 millones de metros cuadrados", explicó en un video promocional Li Jianhua, ingeniero jefe de la nueva terminal del aeropuerto. Se espera que tenga un total de siete pistas.

### 3. Doble entrada y salida

"A diferencia de otros aeropuertos, colocamos una doble entrada y una doble salida", dijo Li Jianhua. Eso significa que, en la entrada, el edificio se divide en dos pisos. "Después de ingresar, los pasajeros pueden ir al tercer y al cuarto piso". En cuanto a la doble salida, "la salida internacional está separada de la nacional", explicó el técnico, "y los pasajeros se dividen en dos pisos". "En las terminales suele ser imposible ver más allá de los controles de seguridad. Pero en esta los familiares podrán observar cómo sus seres queridos ca-

minan hacia la puerta de embarque", dijo Zhang Ru, vocero del proyecto de construcción del aeropuerto, en declaraciones a los medios a finales de 2018.

### 4. Tren propio de alta velocidad

Este aeropuerto "es el primero del mundo en un tren de alta velocidad que pasa por la terminal principal", según Li Jianhua. El ingeniero señaló que también estará conectado a través del metro: "Hay seis vías en el metro con 16 estaciones directamente en el edificio de la terminal", señaló.

### 5. Usará energía renovable

El nuevo aeropuerto tendrá varias funciones que le permitirán ahorrar energía. Para ello, combinará el uso de energía solar y geotérmica con fuentes de energía tradicionales, de acuerdo con datos de la Comisión Municipal de Desarrollo y Reforma de Pekín. Recolectará el 100% del agua de lluvia y contará con una granja solar -sistemas fotovoltaicos en los tejados de aeropuerto- que se espera genere hasta 6,1 millones de kilovatios por hora de electricidad al año. También tendrá bombas de calor geotérmico cerca de la cuenca de un río cercano que permitirán alimentar los sistemas de calefacción y refrigeración de las instalaciones, así como vehículos de energía limpia.

Fuente: BBC

Desde 1997 concurreo al café "Varela Vareleta" de la esquina de Scalabrini Ortiz y Paraguay. Allí concurren escritores, gente de cine, de la Justicia, algunos deportistas, vicepresidentes, poetas, estudiantes, mujeres interesantes y hasta parejas que discuten. Y se escuchan frases y opiniones que pasan en vuelo rasante sobre las mesas, matizadas por el buen humor de los mozos. Muchas son dignas de recordar...

- Si los salames tuvieran antena... yo agarraría radio Pekín...
- Este es un país de locos, donde los cuerdos se ubican en la platea y se mueren de risa...
- Dejad que los hombres vengan a mi... pero de a uno. (mi tía, la solterona).
- El cementerio es un lugar donde todos los que creían que sin ellos, el país o el mundo no podría continuar...
- No sueñes más... los molinos de viento se combaten con un caballo flaco, una lanza y mucha locura...

- Mirá... es tan lerdo, pero tan lerdo que si le piden que le saque una foto a una tortuga... ¡le sale movida! –

- Mirá... los idealistas construyen castillos en el aire, los locos los habitan y los psicólogos cobran el alquiler...

- ¡Cuidado!.. la vida es un dibujo sin goma de borrar...

- ¡Tenés razón!!! Nos traen al mundo sin nuestro consentimiento y nos sacan de él contra nuestra voluntad!

- Estoy más desconcertado que Maradona en el pasapalabra...

- Santa María... tu que has concebido sin pecado, déjanos pecar sin concebir...

- Cuanto más conozco a la gente, más contento estoy de estudiar veterinaria...

- Un hombre bien educado nunca le pega a una mujer - sin anteojos!-

EEAgro

## Cumpleaños de Mayo

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

Cadelli, Hugo Daniel  
Castellani, Romeo  
Castro, Hugo  
Cavalli, Eduardo José  
Cernello, César Augusto  
Cooke, Franklin William  
Creta, Héctor  
Elizathe, Hugo Mariano  
Ford, Eduardo C.  
Loza, Emilio

Mazziotti, Julio Adrián  
Napp, Rubén  
Paone, José  
Papa, Marcela Rudel de  
Paz Videla, Arturo  
Pereyra, Alfredo  
Reynoso, Alberto Adolfo  
Rodríguez, Hugo Antonio  
Sala, Graciela Avila  
Sauza y Carmona, Carlos Leopoldo

Semería, Julio César  
Spalla, Miguel Ángel  
Tarrío, Alicia  
Vartabetian, Estrella Ashardjian  
Ymaz, Enrique Alberto  
Perrone, Carlos Leopoldo  
Schmid, Juan  
Larroca, Miguel Ángel  
Mastrocola, Víctor Hugo  
Torroella, Eduardo Alberto

### Teléfonos útiles

APLA: 4958-5114 - [apla@apla.org.ar](mailto:apla@apla.org.ar)  
UALA: 4795-14812 - [uala@uala.org.ar](mailto:uala@uala.org.ar)  
OSPLA: 4958-2956/4983-8270 - [ospla@ospla.org.ar](mailto:ospla@ospla.org.ar)  
CAJA COMP.: 4983- 8969 - [info@cajacomplementaria.org.ar](mailto:info@cajacomplementaria.org.ar)  
DR. HORACIO GONZALEZ: 5254-1049 - [hgonzalez@gemceabogados.com.ar](mailto:hgonzalez@gemceabogados.com.ar)  
UPSA/VOLAR: 4381-3237  
AERONAVEGANTES: 4953-7277/9 - [comisionjubilados@aeronavegantes.com.ar](mailto:comisionjubilados@aeronavegantes.com.ar)  
ATVLA: 4635-9010 - [jubiladosatvla@fibertel.com.ar](mailto:jubiladosatvla@fibertel.com.ar)  
AA/AUSUBLOS - [sublos.aerolineas.com.ar](http://sublos.aerolineas.com.ar)  
ULAT. Dra Cecilia Mutis - Solicitar turnos a - [ulat@apla.org.ar](mailto:ulat@apla.org.ar) - Tel. 4981-6701

