



*Hombre, pueblo, Nación, Estado, todo: todo está en los humildes bancos de la escuela.*

*Domingo F. Sarmiento*

## El testamento

Editorial por Enrique E. Agro



La vida activa ya pasó y cada día de jubilado va adquiriendo más sabor a una vacación. Deseada o no. Y sabemos que hay que tener cuidado con esta liberación y falta de compromiso. Ya que puede generar cierto desinterés por la existencia que nos resta. Pero atrás vienen galopando los hijos y los nietos. Y surge una pregunta: ¿Alguna vez has sentido la necesidad o el deseo de escribir un testamento en vida? Ese documento, parecido a una directiva médica anticipada, tiene valor legal y proporciona a tus familiares, la información necesaria sobre las cosas que te gustaría hacer y destinar cuando llegues a una situación en la que te sea difícil comunicar tus deseos. Hay ciertos aspectos que los pilotos *están acostumbrados* a tener en cuenta. Uno de ellos es el factor de la previsión. ¿Qué hacíamos al llegar al aeropuerto? Leer los pronósticos (Met), los aeropuertos de alternativa, las condiciones para el vuelo de regreso, si teníamos que volver. “Siempre con la mente delante del avión”, se decía. Esta vez nos ubicamos en el caso de una enfermedad terminal o un accidente serio que nos sorprenda. Es decir, tomar una previsión mediante un testamento en vida que, llegado el caso (esperemos que no) transmitirá tus instrucciones para el tratamiento médico, y además dará el nombre de la persona que servirá como agente, usualmente el esposo(a) o un miembro de la familia.

Sin un testamento en vida corremos el riesgo de que aquellas cosas que tenemos a cargo (y aun ciertos tratamientos médicos) se hagan sin tu consentimiento (entubamientos, por ej.) Esto incluye iniciar, mantener y terminar con un sistema de soporte vital. Además, sin un testamento en vida, los miembros de tu familia pueden estar en desacuerdo sobre la forma correcta en la que deben actuar en caso de emergencia.

Lo normal es que surjan discusiones y hasta conflictos entre los familiares. (“yo los llamo tironeos”). Veamos...

Mientras que el documento provee claras instrucciones para disponer de tus propiedades después de tu muerte (con la excepción de la donación de órganos), un testamento vital no cubrirá cualquier situación. Por lo tanto, si llegas a necesitar un tratamiento que no ha sido contemplado en la declaración, un agente será el encargado de tomar las decisiones por ti cuando estés incapacitado. También debe contemplarse la posibilidad de poder descalificar a las personas que no quieres que te sirvan como agente, sobretodo si hay sospechas de que alguien trate de anular o de no cumplir tus deseos. O también, si después de haber escrito tu testamento, éste puede ser cambiado, modificado o cancelado. En caso de un cambio de ideas, esto se puede notificar de inmediato a alguien que tenga una copia (esto incluye al abogado). Ante la idea de efectuar cambios en el texto, es mejor destruir todas las copias y redactar uno nuevo. También se puede crear un poder médico, lo que permitirá designar a una persona para tomar decisiones médicas en tu nombre.

Es recomendable elegir a alguien que no se oponga a tus deseos y que se sienta cómodo con tus decisiones. Normalmente, las personas escogen a sus esposos o a sus hijos mayores para esta labor. Ellos deben saber que los “empoderas” como agentes tuyos y que tienen que cumplir tus decisiones. Es además conveniente hablar con la familia para tener una idea de cómo se sienten al respecto, y también con un abogado experimentado para discutir tu testamento y otras cuestiones, como el poder médico y los términos legales que, a veces, pueden ser confusos. Antes de firmar tu testamento,

es importante que hables con tu médico para asegurarte que entienda tus decisiones.

Cambio de ideas: Incluso después de haber escrito tu testamento, éste puede ser cambiado, modificado o cancelado. En caso de un cambio de idea, puedes notificarlo inmediatamente a alguien que tenga una copia de él, incluyendo a tu agente.

También será importante definir la fecha desde la cual tu testamento será efectivo. Generalmente se da cuando “el escritor” (paciente) no pueda tomar “decisiones médicas.” Por

ello será necesario el establecimiento de límites específicos. Las instrucciones tales como transfusiones de sangre, terapia electroconvulsiva, amputación y/o ciertos tipos de cirugía y reanimación deberán ser aclaradas.

Será conveniente especificar si deseas o no donar tus órganos. Y luego de completado el documento se deberá firmar y fecharlo para que entre en vigor. (En algunos países se requiere que el documento tenga testigos). Aclarados los detalles, podrás elegir un féretro con aire acondicionado y no salir a deambular por el camposanto en las noches de invierno. Resto OK.-



## Almuerzo de Septiembre

Los invitamos para volver a encontrarnos en el Restaurant SIGA LA VACA Costanera Norte a las 12.30 hs. del jueves 26 de Septiembre.

Los esperamos!!!

Av. Rafael Obligado 6340 - Buenos Aires



### 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

Septiembre 2019 - edición N° 204

#### 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



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



## La lenta jubilación de los Airbus A340

Nacido en 1993, el Airbus A340 llegó a ser uno de los aviones de largo alcance más populares del mundo entre los pasajeros. Pero comercialmente no tuvo el éxito de ventas esperado, y poco a poco lo están jubilando de los cielos del mundo, aunque lo más probable es que tenga una década más de vida en Oriente Medio.

Este avión de cuatro motores, a diferencia del B747 o el A380, no tiene un piso superior. Con una capacidad mayor a 300 pasajeros (según el modelo y la configuración

de la aerolínea), podía presumir de ser una de las aeronaves con mayor autonomía del mercado, entre 12.400 y 17.000 kilómetros.

Airbus solo pudo vender 379 unidades hasta noviembre de 2011, cuando decidió cancelar el programa por el fracaso comercial. El avance de la nueva generación de modelos bimotores construidos en materiales compuestos, representaban un consumo menor que lo hacían más atractivos que el potencial ofrecido por el 340.

Virgin Atlantic es una de las aerolíneas que anunciaron su retiro. Cuenta con seis A340-600 y tienen una edad media de 13 años. Los mismos serán reemplazados por los A350 en sus rutas de largo alcance.

La misma estrategia está utilizando Iberia que llegó a tener 48 aviones de este tipo. Ya retiró los A340-300 y le quedan 17 del modelo 600 siendo los últimos que llegaron en 2010 y serán reemplazados por 20 unidades

A350-900, de los que ya tiene cinco en su flota.

Lufthansa es el mayor operador mundial con 12 aeronaves del tipo 300 y 17 del modelo 600. El grupo alemán anunció que los A350 y los B787 irán reemplazando a los cuatrimotores de las operaciones. Ya recibió 15 aviones de Airbus y espera otros 30 que finalizará en el 2027. En tanto que la Boeing comenzará a integrar su flota a partir del 2022 al igual que Swiss y Austrian.

Las otras aerolíneas que todavía lo vuelan son South African Airways con 17 unidades, Mahan Air con 12, Air France con 11, Swiss International y Etihad Airways ambas con 10, Scandinavian Airlines System con 8, Air Mauritius, Philippine Airline y Thai Airways con 6 cada una, en tanto Aerolíneas Argentinas todavía conserva a 2.

**Fuente:** Cerodosbe

## Embraer: el sueño de Brasil

Desde julio del año pasado Embraer se llama Boeing Brasil – Comercial. El gigante norteamericano compró el 80% de la división comercial (aunque sea privada, el Gobierno no iba a permitir la entrada en el sector de la aviación militar), y en sus manos está el desarrollo de los E-Jets de la generación E2, capitaneados por el E190 E-2, que competirán contra los A220 que Airbus vende en el mundo tras haber absorbido a Bombardier.



El traspaso, valorado en 4.200 millones de dólares, sufrió algunas paralizaciones de la Justicia, pero la nueva sociedad espera que tras la aprobación de los organismos reguladores, los E-Jets se presenten en sociedad

con una marca definitiva en su nueva constitución empresarial.

Ahora bajo el control de Boeing busca nuevos horizontes con proyectos como los eVTOL y los coches voladores que desarrolla la filial Embraer X. A sus espaldas tiene un lugar ganado a fuerza de haber vendido más de 8.000 aviones en su historia.

**Fuente:** Cerodosbe



### 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. Elizabeth 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*



## Las aerolíneas que halagan a los pasajeros de la clase económica

Algunas aerolíneas apuestan por cuidar al pasajero de la clase económica, que sufre cuando ve que sus asientos son cada vez más pequeños y que debe pagar por servicios que antes estaban incluidos.

Hay compañías que buscan que la experiencia del viaje sea más cómoda ofreciendo plazas más grandes, mientras que otras aerolíneas mejoran el servicio a bordo con kits de amenities, cócteles, elaborados snacks y otros detalles que reconfortan al pasajero.

Como si fuera un pasajero de business, Turkish Airline entrega a sus pasajeros de

clase económica un kit de amenities con calcetines, antifaz, crema facial, pasta dental y cepillo de dientes. Dichos elementos se ofrecen en los vuelos de medio y largo alcance como los que parten desde España al resto de Europa o Asia. A ello se agrega el de presentar una carta como menú para que los pasajeros elijan su plato principal.

En tanto Virgin Atlantic, a los vuelos que parten del territorio británico ofrece el tradicional té de las cinco de la tarde. Además de elegir varias opciones de infusiones, son acompañadas con bocadillos, golosinas artesanales y bombones de chocolate mentolados.

Por su parte Southwest Airlines ofrece la posibilidad de despachar dos maletas con tarifa de una, a la inversa de otras aerolíneas que limitan el despacho de ellas.

Delta presenta el derecho a un coctel, como lo tienen otras aerolíneas para pasajeros de primera clase. Este es un Bellini con vino espumoso y crema, acompañado con camarones a la brasa y chocolates.

Hawaiian Airlines ofrece una carta con el Koala Breeze Rum Punch (combinación de

jugos tropicales y ron), mientras que Singapore Airlines prepara el mítico Singapore Sling, el coctel más famoso del pequeño país asiático.

Air France promociona algunas de sus bebidas más famosas, como una copa de champagne o una degustación de brandy o cognac. En caso de vuelos de largo alcance, dispone de un auto servicio de snacks dulces y salados, bocadillos y helados.

Air New Zealand es una de las aerolíneas que permite a los pasajeros de clase económica conviertan sus asientos en camas. Para ello deben pagar una tarifa especial que bloquea tres plazas y que se reclinan hasta 90 grados. Luego se levantan los apoyabrazos y tienen una especie de cama a su disposición.

A ello se agregan otros entretenimientos de abordaje como Qatar Airways con pantallas de alta definición 4k con opciones de series, películas y juegos.

Fuente: Juan Pedro Chuet-Missé, Cerodosbe

## LATAM anuncia vuelos directos entre Santiago de Chile y Sydney a partir de octubre

A partir del 27 de octubre de 2019, LATAM Airlines comenzará a operar una ruta directa entre Santiago de Chile y Sydney, Australia. Los boletos ya están a la venta, señaló la aerolínea. De esa manera ofrecerá tres vuelos semanales, a bordo de un Boeing 787-9. El consorcio sudamericano reducirá el número de servicios que actualmente mantiene entre Santiago-Auckland-Sydney de siete a cuatro.



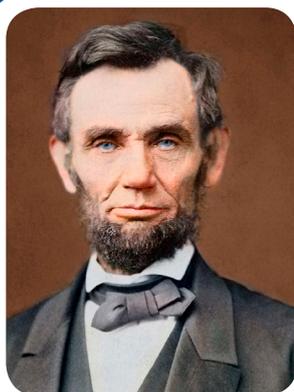
“Este vuelo sin escala entre Santiago y Sydney seguirá fortaleciendo la conectividad entre Sudamérica, Australia y Asia, mientras seguimos adaptando nuestra red para satisfacer las necesidades de nuestros pasajeros en ambos lados del Pacífico” señaló Roberto Alvo, presidente comercial de la aerolínea.

Esta ruta se da en el marco de las negociaciones que entablaron los gobiernos de Brasil y Australia para también lanzar un vuelo directo entre Sao Paulo y Melbourne, con LATAM como posible operadora para la ruta (la otra candidata es Qantas).

En 2018, cerca de 135 mil turistas australianos visitaron Chile, como consecuencia de la ruta entre ambas ciudades, con escala en Nueva Zelanda.

Fuente: A21

Foto: Konstantin von Wedelstaedt



"No puedes ayudar a los pobres destruyendo a los ricos.  
No puedes fortalecer al débil debilitando al fuerte.  
No se puede lograr la prosperidad desalentando el ahorro.  
No se puede levantar al asalariado destruyendo a quien le contrata.  
No se puede promover la fraternidad del hombre incitando al odio de clases.  
No se puede formar el carácter y el valor mediante la eliminación de la iniciativa e independencia de las personal.  
No se puede ayudar a las personas de forma permanente haciendo por ellos lo que ellos pueden y deben hacer por si mismos."

Abraham Lincoln.

17:30	SIA	JAKARTA	SQ182
18:00	SIA	BANGKOK	SQ68
18:10	Vueling	JAKARTA	LH778
18:35	SIRAJA	PHUKET	M1758 SQ5058
18:45	SIA	JAKARTA	SQ186
18:45	SIA	PENANG	SQ198 MH9028
18:50	SIA	DHAKA	SQ436
18:50	SIRAJA	KUCHING	M1378 MH9032
			SQ5078
18:55	Malaysia	KUALA LUMPUR	MH616
19:00	SIA	BALI	SQ148
19:00	SIA	HONG KONG	SQ868
19:00	SIA	K4LSRTZ	1R5*# 1S280
			SQ5078
19:55	Malaysia	KUALA LUMPUR	MH616
20:00	SIA	BALI	SQ148
20:00	SIA	HONG KONG	SQ868

*Viene del número anterior*

## La ciencia y los datos dicen una cosa y las aerolíneas otra

Algunas aerolíneas, eso sí, tratan de mejorar en este apartado. American Airlines invirtió dos años en estudiar sus procesos de embarque y llegaron a la conclusión que un sistema parcialmente aleatorio basado en zonas era el más adecuado. Algo más tarde introdujo una modificación, y permitió a los pasajeros que no necesitaran guardar nada en los compartimentos de cabina tener prioridad en el embarque.

Cada aerolínea hace uso de unos procedimientos de embarque diferentes en los que intervienen distintos parámetros. Entre esos parámetros están la prioridad de los pasajeros -si son miembros de programas de fidelización, viajeros frecuentes, etc.-, lo que han pagado por el billete o incluso los sistemas de embarque que utilizan en esa aerolínea. Mientras, grupos con menor prioridad pueden haber alquilado un coche junto al pasajero o un hotel y un grupo que embarque más tarde podría hacerlo porque ha pagado solo el billete sin ningún extra, pero este argumento

a menudo se suele mezclar con otros que dan como resultado distintas situaciones.

En StackExchange explicaban por ejemplo cómo en American Airlines la prioridad es para pasajeros de primera clase, luego de clase Business, luego pasajeros frecuentes de alto nivel, de bajo nivel y luego los grupos 1 a 4. El grupo 1 habría pagado un extra para embarcar antes o que ha pagado con tarjeta de crédito. En el grupo 2 estarían la gente que usa el check-in online o que tienen un vuelo de conexión con otra aerolínea, el grupo 3 es gente que usa uno de los terminales de emisión de billetes del aeropuerto y el grupo 4 el que obtiene la tarjeta de embarque con un agente, por ejemplo al facturar.

Ese sistema es distinto al de United Airlines, que usa grupos del 1 al 5 muy distintos. El grupo 1 engloba a los pasajeros de primera clase y clase Business además de a viajeros frecuentes de alto nivel. En el grupo 2 estarían los pasajeros frecuentes restantes, gente que ha pagado por un embarque más pronto y gente con tarjetas de crédito colaboradoras de United.

En el grupo 3 estarían todos los pasajeros que van en asientos de ventanilla, mientras

que el grupo 4 englobaría a los pasajeros que quedan y que se sientan en el asiento de medio y el grupo 5 a los restantes (asientos de pasillo).

En España ocurre lo mismo y cada aerolínea tiene su procedimiento. Iberia, por ejemplo, dispone de cuatro grupos, mientras que Vueling dispone de tres grupos distintos y Ryanair, tiene su propio método para maximizar los ingresos extra tras comprar el billete.

Hay procesos de embarque de grupos de todo tipo, y por ejemplo Lufthansa tiene distintas políticas para distintos tipos de vuelo. En los de larga distancia (fuera de Europa) mientras que Japan Airlines tiene un proceso en el que tras el pre-embarque que usan muchas aerolíneas (gente con discapacidad temporal o permanente, familias con niños pequeños) embarcan los pasajeros con prioridad (Primera, Business, viajeros frecuentes) para luego acudir a un embarque de atrás hacia delante.

Muchas son las conclusiones que podemos sacar tras este análisis. La primera y más importante, que las aerolíneas no tienen un proceso unificado y estándar que podría ayudar a que todo fuera más fácil para los pasajeros, que se ven perjudicados por esas diferencias. La segunda, que los ingresos económicos vuelven a mandar. Y la tercera, que la ciencia y los datos parecen importar muy poco: existen métodos teóricamente mejores que los que las aerolíneas utilizan para el embarque, pero no parecen interesadas en aprovecharlos. Como se indicó al principio, esperemos que algunas de ellas nos lean y se planteen cambios en un sistema que no solo sería beneficioso para los pasajeros, sino también para ellas gracias al ahorro de tiempo.

**Fuente:** Javier Pastor – Xataka

### Hace 90 Años...

Nos recuerda Charlie L. de Guevara que el 1º de noviembre de 1929, nació la Aviación Comercial Argentina con el primer vuelo de cabotaje piloteado por Jean Mermoz y Ricardo Gross, desde el campo de Gral. Pacheco hasta Comodoro Rivadavia, con un Laté 25 3R siguiendo esa misma ruta. Gracias a gente como ellos, la Patagonia quedaba unida al mundo.-



### Felicitaciones!

A los camaradas de UALA en su aniversario y les envidiamos su magnífica sede de la calle Aristóbulo del Valle, de Vicente López. Muchos brindis felices para todos!!!

## Excepción (ambos en la cama)

- Vea Susana, sepa que salvo una rara excepción, yo me acuesto sólo con mujeres interesantes –  
- ¡Ah!... Entonces... ¿debo considerarme una mujer interesante? –  
- ¡No!... usted es una rara excepción... -

-----

## Vamos a salir

Los novios se encaminan hacia la puerta y, súbitamente, se interpone la madre de ella:  
- ¿Dónde piensa llevar a la nena? –  
- Él novio, tembloroso, responde: - Sólo al cine, señora. Su esposo acaba de contarme por qué tuvo que casarse con usted.-



## Último momento

Se ha registrado oficialmente que la delincuencia en nuestro país estaría disminuyendo. Casi todos los delincuentes están dedicados a su campaña electoral.-

-----

## Justicia

En Arabia Sauditalos ladrones son amputados...  
En Latinoamérica son diputados.

-----

E. E. Agro

# Cumpleaños de Septiembre

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

Bouzas, Susana Barreiro de  
Cremona, Horacio César  
de Anchorena, Enrique  
Manso, Pedro  
Meyer, Marta Rodríguez de  
Mogliá, Hilario  
Piacenza, Rubén Pedro  
Rodríguez López, Jaime

Spinzanti, Marta S. Habermann  
Wals, Gerardo  
Falvo, Ma. Cristina Mehlín de  
Ledesma, Luis Francisco  
Caponelli, Néilda Ramos de  
Uliana, Eduardo  
Sister, Carlos  
Levaggi, Ángel

Díaz, Eduardo  
López Camelo, Alejandro  
Alvarado, Ricardo  
Ferretti, Armando  
Pfizenmaier de Fernández, Liliana  
Vidal Domínguez, Francisco  
Casanova, Daniel  
Mundet, Ma. A. González Tapia de

## 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

