

Cronograma de Actividades durante el Proceso de Tesis

Etapas	Metodología y Técnicas	Actividades	Objetivos	Plazos
<i>Plan De tesis</i>	<p>Pre - Diagnóstico</p> <ul style="list-style-type: none"> • Observación <p>Entrevista informal.</p> <p>Entrevista en Profundidad.</p>	<p>Actividad N°1 Elección del objeto de estudio y definición del tema.</p> <p>Actividad N°2 Recorrido y primera aproximación al Aero Club La Plata. Descripción del lugar físico; del primer encuentro y presentación por parte de las tesisistas y de los representantes del Aero Club.</p> <p>Actividad N°3 • Entrevista al encargado de la administración.</p> <p>• Entrevista Alejandro Delfino: Tercer Revisor de Cuentas Titular.</p> <p>Actividad N°4 Búsqueda de antecedentes y Bibliografía.</p> <p>Actividad N°5 Entrega del plan de tesis.</p>	<p>Realizar un documento escrito, con el fin de esbozar los principales lineamientos para emprender la futura Tesis de Grado.</p>	<p>Febrero de 2008 a Julio de 2008.</p>
<i>Diagnóstico desde la comunicación</i>	<p>Mapa situacional.</p> <p>Observación participante.</p> <p>Entrevistas en profundidad.</p>	<p>Actividad N°1. Reconocimiento del escenario, contexto y personas interrelacionados con el Aero Club La Plata.</p> <p>Actividad N°2. Entrevistas a Instructores de vuelo, Administrador, Presidente de la Comisión Directiva y Secretario General.</p>	<p>Conocer y analizar la vida organizacional del Aero Club La Plata con el fin de abordar la realidad comunicacional de la institución.</p>	<p>Agosto 2008 a Abril del 2009.</p>

	<p>Entrevista por pautas o guías.</p> <p>Entrevista en profundidad.</p> <p>Encuestas.</p> <p>Análisis de contenido.</p> <p>Dinámicas de grupos: Mesa redonda y Foro.</p>	<p>Actividad N°3 Entrevistas a integrantes de la Comisión Directiva.</p> <p>Actividad N°4 Historiador, Ing. Iriberto Cena.</p> <p>Actividad N°5 Encuestas al total de los alumnos actuales.</p> <p>Actividad N°6 Analizar y conjeturar acerca de actas institucionales, página Web, informes de la fuerza Aérea; entre otros.</p> <p>Actividad N°7 Encuentro organizado para problematizar la comunicación organizacional, con los miembros de la Comisión Directiva.</p>		
<i>Planificación desde la comunicación</i>		<p>Construcción y diseño del plan estratégico de comunicación para la creación Manual Institucional.</p>	<p>Diseñar un plan de acción estratégico para generar viables aportes con respecto a la comunicación en escuelas de vuelo.</p>	<p>Mayo 2009 a Junio de 2009</p>
<i>Gestión</i>	<p>Selección, Análisis y Re significación.</p> <p>Diseño y producción creativa.</p>	<p>Actividad N° 1 Elaboración, selección y redacción de los contenidos del manual.</p> <p>Actividad N°2 Diseño gráfico del producto de comunicación.</p> <p>Actividad N°3 Trabajo conjunto con un profesional de la gráfica.</p> <p>Actividad N°4 Concreción definitiva del producto.</p>	<p>Gestionar un documento escrito que contenga herramientas de comunicación para reforzar el accionar organizacional y, a su vez, que permita conservar los rasgos identitarios.</p>	<p>Julio 2009 a Noviembre 2009.</p>
<i>Entrega de la tesis.</i>				<p>Diciembre 2009.</p>

Entrevistas a Integrantes Del Aero Club La Plata

Entrevista en profundidad a Alejandro Delfino, Piloto Comercial, Socio y Miembro de la Comisión Directiva

¿Cuál es el motivo de creación del Aero Club?

_Supongo la actividad de vuelo, la aviación empezaba a surgir a principio de siglo en el país y se fueron fundando aeroclubes y treinta años después de haber inventado el avión se fundó el Aero Club La Plata, siempre la función número uno del club fue escuela de vuelo.

¿Cuáles son las funciones y los actuales objetivos del club?

_La escuela de vuelo, número uno y vuelo deportivo con motor.

¿En qué consisten las actividades de enseñanza?

_En el curso de piloto se enseña a volar, y todas las maniobras que requiere la aviación, despegues, aterrizajes, como volar en distintas condiciones, aprender a volar, aprender a pilotar un máquina que en vez de moverse por tierra va por el aire, en realidad es eso, aprender a conducir una máquina que se moviliza por el aire.

El curso son 40 horas de vuelo, la hora se cuenta desde la puesta en marcha hasta apagado el motor, con instructor, cuarenta horas mínimo, que es lo que requiere Fuerza Aérea, y posterior a esas cuarenta horas, y si el alumno está en condiciones de rendir el examen, se llama a un inspector de de Fuerza Aérea, viene le toma un examen teórico, y son alrededor de cien preguntas, múltiple *choice* y un examen práctico, donde se le toma todas las maniobras que tiene que aprender durante el curso, despegue, aterrizaje, despegue con piso blando, con viento cruzado, los tipos de viraje, y las distintas maniobras, y ahí obtienen la licencia de piloto privado de avión, esto significa que no es piloto profesional, por lo tanto, no puede trabajar de piloto, no puede usar la licencia de piloto para beneficio propio, para lucrar.

Con esta licencia puede comprarse un avión o volar en los aeroclubes, sigue sumando horas, cuando obtiene 250 horas de vuelo, como piloto, ya si puede rendir el examen de piloto comercial de avión, que si es profesional, es una habilitación en la cual se habilita al piloto a volar con instrumentos, a realizar aproximaciones instrumentales, ahí ya con esa licencia puede lucrar.

Previo se hace un curso teórico de seis meses, donde tiene que cursar y aprobar 12 materias que las dan escuelas privadas. Bueno, se siguen sumando horas, a medida que van volando, piloto privado, enseguida nosotros les decimos a los alumnos que hagan el VCR controlado, que es una licencia, que se saca posterior a la de piloto privado de avión, en la cual el alumno aprende a utilizar instrumentos de navegación del avión, es decir, comienza a utilizar el equipo BOR y el equipo ADF, que son equipos de navegación aérea, cada aeropuerto tiene un equipo de este tipo, y poder guiarse donde están los aeropuertos a través de esos instrumentos que posee el avión y que trabajan en conjunto con los equipos de tierra, a través de una radio frecuencia.

Cuando se reciben de piloto privado, tienen que volar 25 horas solo, y se los habilita a llevar pasajeros, es lo que dice Fuerza Aérea, pero durante esas 25 horas pueden hacer en instrucción el VCR, entonces le es más fácil al alumno, porque volar 25 horas solo se les hace largo y aburrido.

A las 500 horas de vuelo, se puede sacar la licencia de instructor de vuelo, siendo piloto comercial, también hay que cursar durante seis meses en la misma escuela donde se cursa para Piloto Comercial, y a las 900 horas, se da el curso de Piloto Comercial de Primera Clase, que tenés que cursar también seis meses en las mismas escuelas, aprobar las 12 materias, no hay mucha diferencia entre la comercial de primera y la comercial, lo que mas diferencia tiene es la parte de aerodinámica, que en la comercia de primera se da aerodinámica de alta velocidad que es para aviones jett, también se les toma un examen cuando tiene 900 horas, como mínimo, vienen de la Fuerza Aérea, les toma el examen, rinden y son Pilotos Comercial de Primera, que es el requisito que hoy requieren las líneas aéreas para tomar pilotos.

¿Cuántos alumnos hay en este momento en la escuela de vuelo?

_Aproximadamente 25 alumnos, y el material es en cuanto a lo teórico el manual y después el club pone los mas costoso que son los aviones. El alumno puede elegir entre hacer el curso de Piloto Privado de avión en el Piper P-11, a una tarifa menor o en el Cessna 162, que es un poco mayor la tarifa, pero ya es un avión metálico con instrumental completo, para sentirse un poco más cómodo, pero el P11 al ser un avión muy básico, se enseña mejor a volar, después te resulta fácil pasar a otro avión, en cambio si aprendes a volar en un avión más moderno, después pasar al P-11 se complica un poco.

¿Cómo se informan las personas que vienen a estudiar aviación?

_Vienen a club y se les explica como es el curso, si vienen decididos a hacerlo, el Aero Club les hace una carta de presentación ante el Instituto Nacional de Medicina

Aeronáutica y el INMAE, para hacerse el examen psicofísico, con este examen aprobado, vienen al club, se hacen socios, se les asigna un instructor y comienzan el curso.

El tiempo mínimo, para cumplir las 40 horas, es de dos meses y el tiempo máximo es de dos años, es bastante elástico, para hacer 40 horas, lo ideal es hacer una hora por semana, porque requiere de cierta continuidad para que no te olvides, porque los primeros pasos es una adaptación, que necesita el propio organismo a estar en el aire.

¿Ese título por qué entidad esta avalado?

_Por Fuerza Aérea Argentina, lo emite la Fuerza Aérea Argentina.

¿Ellos qué tipo de relación establecen con ustedes?

_La actividad aérea depende de Fuerza Aérea. La Fuerza Aérea está dividida en regiones aéreas, nosotros pertenecemos a la región Centro, el aérea séptima de la región aérea Centro asíque estamos en contacto en cuanto a todo lo que es información, cambios de normas, normativas distintas, a todo eso lo emite Fuerza Aérea, y se comunica directamente con nosotros, y generalmente una vez al año viene Fuerza Aérea a inspeccionar las instalaciones, si hay algún cambio nos dicen para que nosotros mejoremos o tengamos que hacer lo que ellos autorizan, o hacer lo que ellos nos dicen, pero es muy franca la relación con Fuerza Aérea, de hecho nos piden documentación al club, nosotros, cuando hacemos la asamblea anual, hay que entregarle a Fuerza Aérea una copia del acta de la Asamblea, una copia certificada del balance, la memoria, con todas las actividades que se hacen, cualquier cosa que nosotros tengamos que hacer en el Aero Club con respecto a lo que es vuelo o aeronáutica, por ejemplo el balizamiento de una pista, hay que informar a Fuerza Aérea, después Fuerza Aérea, nos dice, como la tenemos que balizar, vienen, inspeccionan, entonces después nos habilitan la pista, y ellos mandan un notam, es un boletín informativo, informando que este Aeroclub a partir de la fecha tiene pista balizada, para poder operar nocturno y demás, nosotros teníamos, ahora no, pero teníamos un balizamiento que lo encendías con frecuencia de radio desde el avión, estaba en automático, y el avión que venís ponía la frecuencia de radio, apretaba el PTP del micrófono y se encendían las luces con una duración de 10 minutos y ahora nos robaron hasta los cables.

Somos Comisión Directiva, con 9 miembros titulares y ocho suplentes y estatutariamente tenemos que realizar reuniones de Comisión Directiva, dos veces al mes y anualmente se cierra el ejercicio del Aero Club, el 31 de Mayo, se hace el balance, y tenemos 90 días, estatutariamente para realizar la Asamblea, donde hay una orden de día y se eligen autoridades, se aprueba el balance, se aprueba la memoria, rendición de cuenta la hace la comisión Directiva a los socios.

¿Cuántos socios son aproximadamente?

_Seremos 125, 150 socios, no todos en actividad de vuelo.

¿Tienen un organigrama formal?

_Si, tenemos un organigrama formal, la Comisión Directiva está conformada por un Presidente, Vicepresidente, Secretario, Prosecretario, Tesorero, Pro tesorero, tres Vocales titulares, tres vocales suplentes, tres Revisores de Cuentas titulares y dos Revisores de Cuentas Suplentes. La Comisión Revisora de Cuentas es la que controla la tesorería. Esta es una asociación Civil sin Fines de Lucro. Hacemos también reuniones de camaradería entre todos los socios.

¿La relación que mantiene con otros aeroclubes como es?

_Es fantástica, porque los aeroclubes están agrupados en la Federación Argentina de Aeroclubes (F.A.D.A.), ésta es el nexo entre todos los aeroclubes y Fuerza Aérea, F.A.D.A. también tiene su Comisión, sus asambleas, estuvo un poco desactivada, pero ahora se está activando nuevamente.

La relación entre clubes realmente es muy buena, acá ha venido gente de otros aeroclubes, dejan el avión, no se les cobra garaje, hemos ido a otros aeroclubes y se nos ha atendido de manera fantástica.

Cuando F.A.D.A. hace la Asamblea anual nos juntamos todos los aeroclubes e intercambiamos ideas y nos reunimos.

El aeroclub Argentino fue el primer aeroclub fundado por Jorge Newvery.

Tenemos un LIBRO DE VUELO: el instructor va asentando toda la actividad de vuelo del piloto, horas de vuelo, que avión vuela, cuanto tiempo voló, de donde salió, para dónde fue, todo eso queda registrado en el libro de vuelo del piloto. Así mismo esa actividad queda registrada en el Aeroclub, en un anexo, ese anexo mensualmente se envía al edificio Cóndor, entonces el alumno o el piloto, una vez por año, o se puede hacer cada tres, tiene que llevar el libro de vuelo al edificio Cóndor, el edificio se lo folia, y ya quedan registradas esas horas en Fuerza Aérea, como lo folia, agarra el anexo y controla que las horas de vuelo que están volcadas al libro de vuelo del piloto, estén correctas en el anexo, firmadas por los instructores y el Presidente de la Comisión,

¿La gente común que quiere hacer el curso, cómo se entera?

_Supongo que de boca en boca, porque en este momento no estamos haciendo ninguna publicidad.

¿A ustedes les interesa hacer algún tipo de publicidad?

_En lo personal a mi, si, pero al resto de la Comisión Directiva por el momento no.

¿Están conformes con la forma en como se están comunicando?

_Si, si hicieron una publicidad una vez en la radio. Pero ahora no se está haciendo publicidad. Si esta la pagina Web pero todavía no está terminada, no esta conclusa, le falta información.

¿Ustedes porque la hicieron, porque creen de que es un medio de comunicación propicio?

_Primero porque nos tenemos que actualizar, además sabemos que por Internet el Aero Club se abre al mundo, que de cualquier lado nos pueden conocer, han venido chicos a estudiar de Ecuador, porque en Ecuador es más caro el curso, igual que en Europa, es muy caro, acá cuesta menos de una cuarta parte de lo que sale en Europa, y la validez depende de cada país, son locales en cada país, hay que hacer un trámite, se toma un examen con instructores y ahí se les da como una reválida, pero en realidad no puedes ir..." *hola soy Piloto*", no tiene que haber una documentación legal.

¿En relación a variables económicas que maneja el club?

_En este momento lo que ingresa es de la hora de vuelo, de los cursos de los alumnos, y de la actividad aérea que los pilotos tienen, la cuota de socio, que es de 25\$ por mes y 100\$ la matrícula, después es poco lo que ingresa, y después otro ingreso es aquellos pilotos que tienen aviones privados, como ultra livianos o aviones privados, pagan un garaje de \$200 por mes.

En relación a la fiesta anual con los socios se hace a modo de camaradería, no para que reditúe.

Nosotros cuando vienen alumnos nuevos, les decimos que traten de quedarse, porque muchos vienen, hacen su hora de vuelo y se van, y nosotros les decimos que se queden, porque el club se va haciendo entre todos, y la gente pasa, pero el club va a quedar, si Dios quiere, entonces, la idea es ir formándolos, hay que formar dirigentes, hacerles nacer un amor por el club que no lo traen, un sentido de pertenencia, el club es de todos, se hace una actividad aérea con mucho esfuerzo, porque se rompe algo de un avión, y es un repuesto que viene de Estados Unidos y hay que pagarlo en dólares, y hay que pagar el transporte, para que la gente lo rompa, porque está aprendiendo, entonces es esfuerzo que hace el club y es bueno que lo reconozcan, que lo empiecen a querer, y que empiecen a querer la historia del club, nosotros no inventamos la aviación, nosotros la agarramos hecha, la inventaron los

que fundaron el club y lo fueron haciendo desde el año 1933, cuando nace la aviación ya estaba fundado el Aero Club y no habían descubierto muchas cosas, a medida que corrieron los años, se fue haciendo historia y fueron poniendo su hombro, modernizándose los aviones y se fueron adquiriendo aviones nuevos y trabajando, eso tiene que tener un valor y tratamos de que el alumno lo valore, lo entienda, y lo empiece a querer.

¿Ustedes observan ese compromiso?

_Con alguna gente si, con otros no. Y ese es el sentido del club y lo que permite la continuidad.

Tanto el Aero Club La Plata, como todos los aeroclubes, son las escuelas de vuelo que existen, porque la actividad aérea lamentablemente en el país, no está reconocida por el Ministerio de educación, que es lo que a través de F.A.D.A., con la federación se está peleando, porque estamos haciendo profesionales, que en este último llamado de Aerolíneas Argentinas, cinco pilotos entraron, son pilotos profesionales que salen del Aero Club, sus primeros pasos lo hacen acá, la escuela primaria o el jardín de infantes de la aviación son los aeroclubes. El piloto es un oficio, ni siquiera es una carrera terciaria, no se lo considera carrera terciaria, y eso es lo que se está luchando a través de F.A.D.A., que el Ministerio de Educación reconozca la carrera de Piloto, por lo menos como una carrera terciaria, porque un piloto tiene que estudiar mucho y se va a haciendo en el avión también y se va haciendo con materiales nuevos, modernizando los instrumentos de navegación, y que están los aviones nuevos y hay que estudiar como se usan, que es lo que indican, y a todo eso hay que aprender a usarlo, el piloto está en constante estudio. Hasta ahora no hubo respuesta acerca de estas cuestiones planteadas.

El primer título de piloto te lo va a dar un aeroclub.

En los años 90, Cavallo, se deja sin efecto la ley de Fomento, pero la ley no se derogó, y esa es otra es otra cosa que está peleando la F.A.D.A., que se de continuidad al ejercicio de la Ley.

¿Y ustedes mantienen alguna relación con el club de planeadores?

_Si, si, la actividad aérea acá en La Plata está dada por cuatro clubes, el Aero Club, madre del club de paracaidismo que funciona acá al lado, y del club de aeromodelismo y Planeadores se hizo aparte. Y después aeródromo público Gómez, que está en Ruta 2, que lo fundó otra gente, pero es aeródromo público.

Un anhelo para un futuro...

_Ser un club grande, creo que somos un club grande, seguir creciendo, modernizándonos, tener más alumnos, tener la posibilidad de darle alguna otra cosa al

socio, poner una pileta, poder desarrollar otras actividades, pero no nos olvidemos que la función del club es aérea, es decir busquemos alguna otra actividad pero siempre dentro de lo que es la actividad aérea, porque estatutariamente no se nos permite aparte, y la actividad del club es actividad aérea, entonces venir y poner unas canchas de paddel y después dos de volley, medio como que se desvirtúa la actividad aérea y principalmente la escuela.

La idea es que tengamos un club grande, que tengamos la posibilidad de tener aviones modernos, hoy esos Pipper de la época de Perón, son aviones del 47, son casi de colección, por eso un repuesto sale más caro que otros, porque en Estados Unidos están considerados de colección.

También que concurra más gente, poder llegar a asfaltar las pistas, porque la aviación va creciendo, y creo que los aeroclubes y las escuelas deberían crecer y modernizarse al ritmo de lo que crece la aeronáutica hoy.

Entrevista a Julio Ciancio, Presidente del Aero Club La Plata

¿Cuánto hace que concurre al Aero Club La Plata?

_Hace más de 30 años. Ya hace que soy socio vitalicio, cuando cumplí 25 años.

¿Cuánto tiempo lleva de gestión como Presidente de la Comisión del Aero Club?

_Como Presidente del Aero Club creo que cumplo el séptimo año, a parte, como secretario, once años, algunas veces de vocales, ósea a que la gestión dentro del club, si tengo 30 años en el club, la gestión es de 28 años en la dirigencia. Hay una serie de categorías, en las que como integrante de la Comisión Directiva se va ascendiendo.

¿Qué recuerda de su primer acercamiento al Aero Club?

_Yo cuando decidí hacer el curso de piloto, ya estaba casado, entonces vine, y me inscribí para hacer el curso, y le dije a mi señora: "Estos se creen que yo alguna vez voy a cambiar alguna lamparita de luz, o voy a colaborar, yo acá vengo a volar. Lo dije en serio en ese momento, hago el curso y que no me digan nada, también creía que era caro el curso, y que la Comisión directiva no hacía nada para que el curso fuese más barato. Y después aprendí todo.

¿Cuáles son las transformaciones institucionales que percibe a nivel funcionamiento interno?

_ No, en funcionamiento interno no, yo no soy de los que cree que el mundo empieza cuando uno se sienta en un lugar. Yo no hablo de transformaciones, yo hablo de continuidades. Si nosotros siempre decimos que tenemos un legado, que tenemos que cuidarlo y mejorarlo, el esfuerzo es mejorarlo, pero yo no creo que sean transformaciones, acá lo que importa es la continuidad.

¿Qué información o mensaje le brindaría a la sociedad para que se acerque a compartir las actividades del Aero Club?

_ Cuando un chico tiene la inquietud de volar, de hacer un curso, que no debe ser desalentado nunca, porque es una actividad muy especial, porque es una actividad que forma mucho a los chicos.

Yo digo siempre que cuando uno ve venir a alguien a hacer el curso, se empieza a dar cuenta si va a seguir o no, porque muchos vienen porque queda lindo, esos enseguida desaparecen.

El chico que tiene vocación, no debe ser desalentado, por la formación que tiene, no solamente de formarse de algo que a él le agrada, yo siempre digo que cuando se hace el primer vuelo solo, ahí no está más papá y mamá, entonces el mensaje no desalentar a quienes tienen vocación.

Antonio (socio vitalicio):

_ “Y yo hice el curso cuando tenía 30 años, yo hacia aeromodelismo y en mi casa estaban pendientes de lo que iba a hacer, mi madrina me decía que no fuera a volar, en mi casa yo ni hablaba de volar, y después cuando llegue a los 30 años, acá era grande y un amigo, un hombre que fue como un padre para nosotros, me hizo socio porque yo no era socio, había sido socio de una Brigada de Aeromodelismo y después vine acá y ahí hice el curso, y no les dije nada en mi casa, no querían, tenían terror”.

Presidente:

_ Yo lo veo como una actividad muy formativa, en lo personal, más allá del vuelo en si, de pilotear un avión, se aprende a ser disciplinado, se aprende a ser ordenado, como muchas actividades no vale la carta de recomendación, no daría un mensaje publicitario. Y otra cuestión es que todos los seres humanos están capacitados para volar.

¿Qué información considera que los socios y alumnos no conocen acerca de la historia y de la organización?

_ Yo creo que todo esto que estamos hablando, lamentablemente, ¿sabes porque? Porque hoy quizás la gente que empieza a acercarse al club lo ve como una empresa, y no lo ve como una institución y no ven el esfuerzo que han hecho las generaciones para tenerlo. Y a nivel mundial es costoso, sin embargo acá hay una institución que trata de ayudar para que no sea tanto. Y yo creo que toda esa información es una falla que tiene el Aero Club, que quizá la misma gente que esta volando, muchos de ellos desconocen todo esto.

¿Considera como positivo que se brinde más información acerca del Aero club en los medios masivos de comunicación?

_Si como una cuestión lindando con lo comercial, para aumentar el numero de alumnos, mejorar la cantidad de pilotos, mas socios para el club, pero después honestamente, yo más que la mayor divulgación, debería ser mejor la calidad de información, porque lo digo, los aeroclubes o los aviones aparecen cuando hay accidentes, y no para mostrar estas cosas que estamos hablando. Entonces lo que capaz habría que modificar sería la calidad de la información.

¿Los alumnos conocen la categoría de socios y sus derechos?

_Lo van aprendiendo a medida que participan, pero también esa es una falencia del Club. Quizás por la misma necesidad, del club y de los instructores de tener activa la escuela, creo que también eso pasa en otros lugares, a veces faltan esas cosas, y me parece que de entrada, cuando uno esta dando un curso debería explicar que es la institución, como funciona, como se financia, para que la aprenda a querer un poco, de entrada. Pero bueno eso también es una falla nuestra.

Soy optimista en la idea de que veo que hoy los chicos empiezan a reconocer valores, pero creo que los chicos vienen con expectativas de aprender a volar, piensan que esto es una empresa, que se le tiene que dar el servicio, porque ellos pagan, y nosotros nos equivocamos al no enseñar las cosas que estamos hablando ahora.

¿Qué observa cómo potencialidades en el Aero Club? ¿Y que cree que se debería transformar?

_Y... yo diría que volver a las fuentes, y que se comprenda que es la institución, cual es el objetivo social que tiene la institución. Aunque parezca no material la meta creo que es mucho más importante. Eso es lo que tendríamos que desarrollar. Si esto tiene potencial o no, y eso depende de la sociedad, de cómo lo recepciona.

¿Qué frase utilizaría para definir al Aero Club?

En lo personal, yo digo que los lugares más gratos que yo pase en mi vida fueron en mi casa, y siguen siendo en mi casa, la segunda casa mía es esta. Por ahí no soy el único que digo esto, esta es nuestra segunda casa. Esto sería lo que me definiría a mí.

Entrevista a Iriberto Cena. Historia de Vida.

¿Cuánto hace que concurre al Aero Club La Plata?

_ Desde el año 1943

¿Y su relación cuál fue desde el primer momento?

_Papa es uno de los 43 fundadores del club. De los tres años que yo ya estaba acá, estaba en este club, desde esa época transito estos lugares.

¿Qué recuerda de esa época, de los primeros acercamientos al Aero Club La Plata?

_Fue una época muy bizarra, entre heroica y romántica. No volaba cualquiera, eso ha cambiado muchísimo, gracias a aquellos que empezaron, porque fueron ellos los que hicieron el camino, y no volaba cualquiera, pero los que no sabían que no podían optar a ser pilotos o arrimarse a aprender algo, concurrían y empezaban a barrer el hangar, a limpiar los aviones, ayudar en cualquier tarea que fuera necesaria en el aeródromo, que había pocos aviones, menos pilotos, a veces hubo mas aviones que pilotos, pilotos recibidos, que también en esa época volaba el que tenía ganas sin ir a dar examen en los centros, porque no había otra forma de sacarse las ganas y desarrollar esa pasión, ya era una pasión.

Y me acuerdo... la gente, que era un grupo muy unido, y lo que ahora recuerdo después de muchos años, porque aquel momento para mi era un ver y recordar nada mas, sin opinión, tenía cuatro años, pero ahora me doy cuenta que era un grupo muy unido, muy solidario y sobre todo, heterogéneo, que eso es lo que me llama la atención, había un señor juez de la Corte Suprema de la Nación, que no se si llegó a sacar la licencia, fue el primer presidente que tuvo el club, pero no se si saco el, creo que no.

No lo conocí, él ya era un hombre grande, era mas grande que papá, papá tenía en esa época un pibe, 30 años, asíque un hombre grande, y justamente esa

heterogeneidad es lo que hoy me da la pauta de porque llega con existo hasta hoy 75 años después, porque no hubo discriminación de ningún tipo.

Para nada, y hubo justamente eso da pie a que yo piense a que los dos intentos anteriores de hacer un aero Club no prosperaron, anduvieron un mes, dos meses, uno con acta y todo, con todo lo legal de la formación de una institución, pero no cuajaron uno porque era exclusivamente gente del Jockey Club.

En ese momento el Jockey Club era muy elitista, y habían contratado incluso instructores y pilotos para volar de Buenos Aires, o sea una idea respetable, a lo que hace a tener un aero club pero evidentemente el tiempo dio la razón a los que vivieron después, funcionaron solo un tiempo y antes que eso había habido otro intento también y eso era de gente que iba y venia que no era permanente de La Plata, por esa razón la principal figura del primer intento de aero club fue un héroe de la Primera Guerra Mundial platense, Juan José Estegui, y alrededor de él se nuclearon, Estegui se volvió a Europa a volar y el aero club quedo en la nada, tampoco se pudo formar, eso fue allá por el año 1922, 1923, y unos años después el tema del Jockey Club, y ninguno de los dos tuvo continuidad, en cambio este con esta característica que yo le veo, para mi que fue sin duda lo que lo hizo perdurar en el tiempo, la solidaridad, la camaradería, en ese momento los que volaban formaban brigadas y eran camaradas de vuelo, sin distinción de categorías, había mucha disciplina en lo que hacían, era un actividad nueva, peligrosa, actividad que recién empezaba a funcionar, mas o menos coherentemente en el país, no había muchos aeroclubes, antes que acá por ejemplo en Santiago del Estero, pero había gente de dinero con intereses, con campos, y bueno le interesaba ese medio de transporte, que hicieron un aero club antes que en La Plata con motivos personales, esto no, esto nació justamente algo vecinal. Venia hablando mucho, antes de formar una institución, por razones de trabajo, por falta de voladores que eran tres o cuatro en La Plata pilotos, viajaban mucho porque vivían de eso, entonces estaban poco en La Plata, los del Berdín, los Estegui, Atencio, viajaban porque era el medio de ellos, entonces ellos estaban menos acá que en otros lados y por eso quizá allá tardado un poco.

Un buen día se decidieron, hicieron reunión, se empezaron a juntar la gente, y fue muy notable que en tres meses juntaron las 43 firmas que debieron haber sido 47, y quedaron al margen cuatro personas por menores y que disciplina!, mi papá tenía 19, y la mayoría era a los 21, papá tuvo que venir con un papel firmado por el abuelo, autorizándolo a firmar en un acto publico.

No sé eran otros códigos, como dicen ahora, eran otros reglamentos de juego, se aceptaban porque sabían que funcionaba, entonces no había ni celos porque no puedo, no había rebeldía mucho menos, todos sabían que tenían su lugar, la firma

donde se juntan para formar la institución la de papá no estaba, está en el primer acta donde ya estaba formada.

En la primera no lo dejan ocho alumnos del último año eran adolescentes, que en esa época no eran tan adolescentes porque 19 años ya no era lo mismo, a los 19 era un tipo que salía del Industrial, era yo te diría por el nivel que tenía en ese momento era aun profesional, entonces no era simplemente un nivel secundario, era otro nivel, aun así, esos ocho en el primer acta de fundación no figuraron, vino después el tema, y eso si era rescatable, el tema de la variedad de personas, había comerciantes, la mayoría, pero había dos militares, exclusivamente, uno era piloto, el otro no se si estaba recibido de piloto, uno de ejercito, otro de marina, que fueron los que traían el aval en cuanto al material, al cuidado, al mantenimiento, acá había una escuela vieja de Cambaceres, muy antigua de la marina, ejercito no tenía base cerca, la más cerca era la de Palomar, no había Fuerza Aérea, dependía toda la aviación de ejército y Marina, y Marina estaba en Cambaceres.

Entonces, ellos proveían la infraestructura material, y bueno había comerciantes de todo tipo, y había vecinos comunes que como papá querían volar, no tenían otro interés, querían ser pilotos, algunos porque después se dedicaron a la profesión de pilotos, como pilotos de líneas, inclusive, uno solo que yo tengo conocimiento, pero la mayoría era gente así que quería volar y, muchos empezaron como deporte.

En ese momento era un deporte, tanto que era así, que salía en la revista El Gráfico, en la página de deportes aéreo, era un deporte exclusivamente, no era una profesión, y seguía siendo vista con mucho reparo, no loco!! Como vas a ir a volar!.

Papá para los primeros bautismos lo hizo con el de Berdín, él venía con los otros siete alumnos, barría el hangar, eran estudiantes de mecánica, estaban en el tema, entonces cuando el mecánico les decía "Dame una mano", sabían lo que tenían que hacer, y eso les facilitó muchísimo, reparaban las máquinas, de subirse, de ponerla en marcha, de ponerla en marcha en el hangar, eran imagínate. Y los primeros vuelos eran de contrabando, mi abuelo, el papa de él, el aeródromo estaba en el Dique, donde hoy esta gas del Estado, 126 y el camino a Ensenada, y mi abuelo trabajaba en La Plata Cargas, que todavía existen los galpones, en la barrera de 122 y 50, ahí esta la vía, de este lado están los galpones de La Plata cargas, el acopio, todo lo que venía a La Plata, para consumo de frutos del país, chapas, bulones, lo que Plata necesitaba llegaba ahí.

Y mi abuelo era concesionario del Club Todo País, porque como uno de once hijos de piamonteses se vino a La Plata por razones de salud y quedaron todos los hermanos en las colonias norte de Buenos Aires, parte de Santa Fé, trigueros, maiceros, entonces los hermanos le mandaban a La Plata, lo que La Plata necesitaba,

se hizo consignatario acá de todo eso, todo tipo de alimentos, estaba ahí nomás,, a unas cuadras.

Entonces, cuando papá empieza a volar, sin decirle nada sabía mi abuelo que iba al aeródromo, pero no que volaba, un día uno de los peones, que vivía ahí se le escapó o lo hizo a propósito, le dijo: *“así que tu hijo ya anda en el asiento de atrás de Berdín”*, el abuelo que se yo, lo retó un poco, pero más lo tomó como una aventura juvenil, que se yo, no pensó que podía llegar más que a eso.

¿No había una línea de tranvía ahí? (pregunta el presidente Julio Ciancio).
Cena: Ellos venían caminando, tomaban el tranvía y bajaban en 1 y 50 y se iban caminando por 50 hasta la Plata Cargas, mi papá desde el industrial se venía caminando por 1 hasta 50, venía caminando hasta la Plata Cargas y de ahí iban hasta el Dique caminando o en bicicleta, todos juntos los estudiantes, que eran muchos, quedaron ocho, pero venían muchos porque era un polo, un imán para todos los que estudiaban algo mecánico, era una atracción tremenda, aun el que no se decidió por la aeronáutica, pasaba por ahí porque era no se, te puedo decir hoy como tener un trasbordador espacial, ahí que ir a ver era una actividad totalmente nueva.

No nueva para La Plata, porque ya te digo viene de mucho antes, pero para el gran público sí, ya se podía llegar, en otra época el primer aeródromo tuvo un lugar inaccesible, entonces iban contadas personas, pero empezaron como deportistas, como apasionados, de una actividad mecánica, papá no paso más del hecho de ejercer ese deporte, que le apasionaba, si bien de entrada se hablaba con nosotros de aviones con los otros tíos más o menos porque todos tenían mucho miedo, mi familia todos tenían miedo, no querían, tanto es así, que a mi las revistas aeronáuticas en el último estante, en serio no las toqué hasta los 11 o 12 años, tenía muchas, porque tenía suscripciones que en esa época eran de Europa y por supuesto había una única revista nacional, había una colección acá que era de Viedma Recalde, era la única y se devoraban todas, y en casa, bueno sí, estaban fuera de alcance, porque la abuela no quería saber nada, y aun papá voló ni mucho ni poco.

Pero como él trabajaba en YPF y lo movían mucho de bases, entonces, acá no fue uno de los que tuvo más horas de vuelo, pero cada vez que pasaba cerca venía, se entrenaba, y fue mas que nada un deportista, como estaba en YPF, enganchaba entonces con tema de combustible y lubricante para aviación que también YPF fue el primero que fabricó, destiló combustibles lubricantes petroleros del país .lo demás se traía todo absolutamente desde afuera.

Así que bueno, con eso se metieron, otro motivo para estar dentro del tema, ahí ya no lo pudieron sacar, claro estaba todo el día, y mucha gente de YPF hizo el curso, y estos si, y es una anécdota que hay que leerla porque cuesta entender en el año 1940 se empiezan a hacer ensayos los primeros combustibles lubricantes oficializados para aeronáutica, porque todos los intereses de las compañías del

extranjero eran terribles a nivel de matar de entrada a cualquier intento de competir en el mercado, aun compañías nacionales,, sabotearon a YPF mil veces, hubo accidentes de aviación, inclusive todo no venia como ahora, no había gente de la CIA, eran autóctonos jugados por una bandera que se yo , cada uno elige, pero si hubo muchos problemas.

Y en el 1940, empezaron directamente a hacer pruebas en Palomar los militares, sino hubiera sido por los militares que a través de Moscón, inventor de YPF, antes de ser e inventor que no fue creador ni fundador, sino inventor, hay que hacerlo, por razones estratégicas.

Antes de eso había sido secretario de aeronáutica era coronel de ejército a partir de ahí se metió, fue uno de los pioneros de la aeronáutica y cuando le toca ser el primer administrador de YPF, dijo: *"mañana se empieza a volar en el ejército con combustibles YPF"*, le costó dos vuelos personales porque se insultaban en la calle, en el senado, en todos lados, como hoy era muchísimo dinero en juego, asíque le costó muchísimo y le costó perder amigos, a nivel de quedar muy mal anímicamente. Terminó sus últimos años a nivel anímico por esa cuestión, enfermo, de pelear contra molinos de viento, contra el Congreso, contra los senadores, que pateaban para otro lado, y así y todo el ejército mandaba las raides a Brasil, las cuadrillas Sol de Mayo, montones de cosas, los hizo volar si o sí, como era milico, y así que usaban esos combustibles, los ensayos en vuelo, necesarios como para decir, es un aeronaftha más, calificada, como cualquier otra y en algunos casos para determinados motores que ya se empezaban a fabricar en el país, era mejor que los combustibles extranjeros porque estaban adaptadas a las características de los combustibles a los motores fabricados acá, esa es una avivada de Francisco de Arteaga, otro pionero también, ingeniero, como Mosconi. Pero Mosconi era más ingeniero que cualquier otra cosa, en el sentido de como programó todo lo que hizo, le costó pero si lo sacó porque lo programó todo muy fríamente calculado.

La anécdota de porque el inventó, él era secretario de un ministro de guerra de una de las tantas secciones del ejército, tenía las oficinas de diagonal norte, muy cerca de la WICO y de la ESSO, la WICO que era la principal abastecedora de combustible y lubricantes del país, inglesa. Y la otra, entre holandesa y americana, y como militar tenia que preparar ese año las maniobras, antes se hacían las maniobras militares anuales , que reunían 60, 70 mil hombres, y se iban a La Pampa, o a el Chaco, a reproducir escenarios de guerra y hacían todo de película, todo, no imitaban, y la aviación ya tomaba parte.

Bueno, él prepara para el año, creo que fue en el 20, prepara las maniobras, hace un cheque para los combustibles y lubricantes que él calcula que va a usar la aeronáutica a su cargo y se lo da a su secretario, tome y vaya a la oficina, que quedaba ahí a dos cuadras, para comprar los combustibles y lubricantes, a la WICO,

un cheque firmado por un coronel de ejército, como todos los años se hacía, viene a los 20 minutos, esta anécdota esta en el libro de él, un caso absolutamente real, comprobado, todo, viene el tipo y le dice: "Coronel tengo muy malas noticias, me rechazaron..."

"-El cheque?, - No, no, tiene orden el gerente de no vender sino es con plata al contado,"*A partir de este año.....*", el tipo no dijo nada, se puso la gorra, cazo la charrasca, se puso el saco, le dijo al secretario, acompañeme, ármese, sabia con quien trataba, y se mandó, dice que pateó la puerta del gerente, te imaginas el escándalo que debe haber hecho el gringo, hijo de gringo, lo agarró de la solapa...."

A un coronel esta Patria no se le niega...", el gerente general de la WICO que el no le puedo dar si no paga al contado y que el haga lo que quiera, y el tipo dice *¿Qué hago lo mato!!?*, con toda la bronca, que quede como instancia que esto...*Traición a la Patria*, le dijo, y el otro se defendía, mire son combustibles extranjero, no meta la pata, todavía el otro, no levantes polvareda porque termina todo mal, que hace, sabe que el no iba a poder pasar por arriba de eso y se va hace una nota, urgente llama a Casa de Gobierno, que estaba a cuatro cuadas, audiencia especial con Irigoyen:

- *Señor Presidente...* - *¿Qué pasa coronel?*, ya lo conocía, no que por favor me tiene que recibir, le lleva la nota, le presenta la nota y le dice: -Mire señor Presidente, hoy yo tuve que preparar la salida de tres escuadrillas de avión, no tengo combustible porque el enemigo posible de mañana no nos vende combustible, usted *¿se da cuenta lo que tenemos que hacer?*, el peludo dice que como de costumbre, como buen radical, le dijo:

-Coronel hágase cargo!, que era lo que más quería, además sabia a quién se lo delegaba, bueno a los dos meses el tipo tenía hecho todo el organigrama de la primera institución de hidrocarburos del país.

Ciancio: _"o sea que YPF nace gracias a los aviones..."

Cena: _Fue un hecho de estrategia, de soberanía pura, y lo hizo un gringo de estos atravesados, con traje verde, muchas veces se habla mal...

Yo siempre pongo a Moscón, a Marcos Sar, de marina, Nicolás Sabio, de los conocidos de esta época,

Mario Lesa, si no hubiera sido por Mario Lesa la isla Marambio hoy sería norteamericana, asíque todo tiene su explicación, y sus pro y contras, y esto no está escrito, eso es una infamia que no este escrito, y hace a todos, hace a una forma de vida que muchos dicen que se perdió, yo digo que esta oculto, nos han pasado una mano por encima, estamos ocultos, han sabido cómo se hace, son formas de vida, y son formas de pensar que algo van a tener que rescatar por lo menos haciendo algo informando .

Hubo otra manera de pensar, otra manera de vivir, otra manera de soñar, y en qué soñar, a mi me da mucha pena cuando los chicos solamente ven lo inmediato, lo vistoso, lo mediático. Y claro, lo que sucede que todo lo que nosotros aprendimos no es mediático, seis años de la escuela industrial, ocho en una universidad, no son mediáticos, no son fashion, es otra construcción cultural, pasa por ahí, y antes, y han sabido, no fue casualidad, han sabido ganar y torcer toda una filosofía de vida, están, como yo digo no han desaparecido, están ocultos, no se que tendremos que hacer.

De viejo uno pierde fuerzas, mas que hablar y comentar, mis hijos me creen, porque son mis hijos, pero a los amigos de mis hijos tengo que explicarle mucho más, y ustedes tienen también eso que le han sabido torcer, que si no lo tocan no existe, lo que no se toca no existe, el artista esta ahí por eso se lo va a ver y se lo aclama porque esta ahí, es real, si yo te cuento de cómo se formó una ero club, que se yo, yo también no estaba, pero le creí a mi viejo, y veo los resultados.

Ahí está el tema, no se fijan en los resultados, no van mas allá de lo que te muestran los diarios, yo a los diarios les creo poco, les creo poco, vos te metes en Internet, ves las noticias, TELAM...y ves lo que dice La Nación, la prensa lo que sea y ves lo que dice el tipo que hizo la noticia...

Nada que ver viste, a partir de ahí, son años, no son casualidades, esta todo muy bien pensado, para manejar a la gente y decirle bueno no hay que ser mas idealista hay que ser consumista, mas que soñador hay que ser materialista, y insisto es fashion y esta bien, le han dado mucho, lo han convencido con hechos, han convencido a dos o tres generaciones con hechos, es real, sácale vos el celular a alguien hoy, nada más, yo recién o empiezo a usar, y lo empiezo a usar porque mis hijos me lo colgaron, porque sino tampoco lo tendría, yo le digo no quiero que me encuentren, yo se donde ir, cuando necesito a alguien, voy y toco timbre, jamás voy a decir que no sirve, esta bien, es una maravilla.

Yo soy un ingeniero electricista, eso es una cosa fantástica, pero como todo, como el celular, como los aviones, como el auto, fueron hechos para algo específico y hoy esta muy tergiversado el uso del auto, del avión y del celular.

Y la tergiversación no es casual, tiene todo un fin claramente ideológico, materialista, esta dirigido, esta inducido por supuesto te convencen, no son tontos, por eso han hecho lo que hicieron, sin embargo a pesar de eso sigo, por ser de otra generación, no por inteligente, no quiero decir por viejo pero, pero soy de otra generación por eso mantengo convicciones, porque puedo demostrarlas.

No por hacerme el Mosconi, se puede demostrar lo que uno dice, esa forma de fabricar un Aero Club es muy difícil que ocurra ahora, hay lugares donde todavía se están haciendo grupos, se hacen grupos hablando del ambiente aeronáutico, se fabrican, se une gente, pero siempre son sectoriales, no elitistas, no es lo mismo, pero son muy sectoriales, el que fabrica avión de madera, no esta mal.

Digo que en aquella época había un espíritu muy amplio, muy solidario, progresista en el excelente sentido de la palabra, progresista de progreso, no en el sentido político, progresistas porque querían que la ciudad de La Plata tuviera un Aero Club como la mejor ciudad y como otras ciudades, no era simple orgullo de decir, no tenemos un club de regatas, porque estamos al lado del río.

No, necesitamos un aero club porque la ciudad de La Plata debe estar, siguiendo los legados de los fundadores, debe estar conectada con el resto de la Provincia, somos la capital, somos el ejemplo del resto de la pcia. de Buenos Aires, y por eso cuando hablo de los alrededores de La Plata, digo, los alrededores de La Plata llegan al límite de la Provincia...

Porque lo dijeron aquellos, y estos tipos que se juntaron, hicieron un Aero Club, lo hicieron poniendo plata, no fue gratis, en esa época, había que poner dinero para las máquinas, para las instalaciones, para comprar los campos, no fue gratis, se dio pero había que poner plata para la provincia, porque era una sesión provisoria después fueron comprando terrenos, etc.

Mucho sacrificio, y el sacrificio lo hacía el juez de la suprema corte y el mecánico y los alumnos del industrial, y los comerciantes, y cada uno tenía algo para dar, algo para ofrecer y lo bueno de todo es que había tres o cuatro cerebros que eran los que conjugaban todo eso, y no eran los pilotos precisamente.

El Berdín se dice que fue uno de los menos visionarios en ese sentido, había otra gente, comerciantes. Por ejemplo: Atención sí, y este comerciante Ambrosio, que tenían una luz para los negocios, no nos metamos en esto porque,, y tenían razón los tipos, porque eran expertos en eso, porque sabían de que se trataba, trabajaban con mayoristas, no conviene comprarle a fulano, conviene comprarle a mengano, uno de los presidentes más prestigiosos que tuvo el Aero club fue Barrera Gutiérrez, no llegó a piloto, era un hombre semi-invalido, tenía una deformidad en una de las piernas, por eso tampoco voló, pero le dijeron que sí, que podía, él no quiso pasar por encima, él podría haber ido a Palomar, y sacar la licencia, porque había formas de poder volar, y él no quiso forzar ninguna situación, y se metió de Presidente del Aero Club, primero porque era de YPF, estaba en la destilería al lado, fue un administrador de destilerías, y el mejor administrador del Aero Club, en la época que estuvo de Presidente y después, un administrador nato.

Entonces, esa gente daba lo que tenía aún no siendo piloto, eso para mí es maravilloso, un ejemplo de persona, de altruismo, son todas cosas que hoy no se usan mucho.

Igual yo insisto que no han desaparecido, solo que no se usan nada más, desgraciadamente se usan cada vez menos palabras en el idioma, yo cada vez que tengo que escribir algo lo hago al revés del idioma. Me revelo por convicciones: Estamos en un lugar que tiene 75 años, de vida continuada, no todos los aeroclubes

del país, muy pocos tienen una vida permanente continuada, han tenido siempre como parte de la vida altibajos, interrupciones, instituciones grandes. El Aero Club Argentino anduvo en situaciones críticas,

El Aero Club Argentino, fundador de aeroclubes, anduvo muy mal. Este tiene 75 años ininterrumpidos, una herencia, se transmitió mucho. Yo no soy socio de este Aero Club, soy socio de Planeadores, soy piloto de Planeadores, el tema es el espíritu, el tema es el ambiente, uno pone acá, en planeadores o en aeromodelismo, para mí es lo mismo, todo igual, y eso se transmite, transmisión oral, familiar, ideal. Los ideales son concretos, son materialistas, uno lo trae eso de la cuna. Todos tenemos cuna, algunos la honran, y otros la ensucian, lo mismo pasa con esto, las instituciones tienen cuna.

¿Cuál fue y cuál es la relación del Estado con los aeroclubes?

En la primera época del Aeroclub hubo muchísima buena intención, de escribir se escribió poquísimo. Se pedían de lo que se llama ahora subsidios, que eran partidas extraordinarias de fomento, partidas de Fomento se llamaban.

Todo lo que conseguía era a nivel personal, iba Fazio y se chapeaba con fulano de tal, pero condición legal no existía...

La fundación del Aero Club sería la culminación de una época, acá se empieza a volar por primera vez en globo por primera vez fue en 1905. La Plata era un montón de casas, llegaba hasta la avenida 13, de ahí no pasaba, llegaba hasta 59 o 60, lo demás eran quintas, tambos que abastecían a La Plata.

La Plata era lo que hoy es el macrocentro. Me encuentro que de 1905 a 1908 hay un lapso, que voló un gringo en un globo, que se terminó, porque era una cosa muy especial. A partir de 1909, empieza lo que se llama aeronáutica platense, la aviación platense, se fabrica un avión en La Plata, el primero en Sudamérica y en Latinoamérica, desde México para acá. El primer biplano se fabricó acá en La Plata. Y después, de esa época, hay una época intensísima hasta el año 25, incluida la Primera Guerra Mundial.

Presidente Julio Cianico: “hubo en algún momento, eso si tenemos conocimiento, una cuenta especial que permitía subsidiar a los aeroclubes, para determinadas cuestiones, esa cuenta estaba financiada por un porcentaje del impuesto que se cobraba a las naftas y a los lubricantes”.

Iriberto Cena: “Pero eso es del 40 en adelante”. Si el estado tiene participación.

Presidente: _ “Permitió comprar máquinas, el 100 %, otorgaban un porcentaje, el resto lo tenía que poner la institución Y alguna, muy pequeña contribución hasta el año 1989.”.

Iriberto Cena: Hubo épocas brillantes para la aeronáutica en la época de Perón, se fabricaban aviones y se daban enormes facilidades. Yo digo desde los comienzos hasta la fundación del Aero Club, el estado estaba pero era como no se aceptaba todavía.

Miguel Fasciolo: _ “Después hubo un ranking que de más pilotos tenía y menos accidentes y según horas de vuelo”.

Presidente: _ “En el año 89, el Doctor Cavallo, como Ministro de economía eliminó todo tipo de cosa, y a partir de ahí no tenemos absolutamente nada, eso si por ahí hemos conseguido cosas, si existe algún contacto con algún funcionario político, más o menos se consigue algo”.

Cena: _” Hasta la fundación del Aero Club, en las primeras épocas, del 18 en adelante, lo que se hacia típico era el festival, se mantenía el Aero Club con festival y hacían dos o tres por año, y venían multitudes porque a la gente le interesaba.

Porque insisto la herencia que venía hasta llegar a la fundación del Aero Club era de servicios, acá el primero que construye el avión, el Ingeniero Borelo, que construye el avión en La Plata, primero latinoamericano, él tenía como reglas, él decía “*yo quiero volar y enseñar a volar*”, y a partir de ahí todos los que lo seguían tenían altruismo, ese espíritu progresista, de dar por ese grupo de gente, ponían los intereses personales, hubo gente que quedó en pampa y la vía.

Inclusive después de la fundación del Aero Club se fundió Elvernís, se fundió Altersio, ponían plata, los tipos compraban aviones porque había que mantener en vuelo, había que hacer servicios, y eso era lo que se proponían todos, los primeros Aeroclubes que no llegaron a concretarse, aun ellos en las actas decían: es para uso y servicio de la ciudadanía platense. Ya estaba incluido, era para deporte era para dar servicios.

El Estado estaba, iba la gente y pedía las máquinas de vialidad, las máquinas de la Municipalidad en la época de Astiegui, le hicieron dos o tres veces la compactación, y venían las máquinas pero la acción legal del estado no estaba.

YPF crea dentro de la institución lo que se llamaba Institución Aeronáutica YPF, esa institución aeronáutica le pagaba lo totalidad del curso piloto aviador a los empleados de YPF que quisieran. YPF hizo pilotos a paladas, de la destilería han salido instructores, de ahí que eran foguistas, mecánicos, administrativos, pagaba el curso y lo único que exigía dentro del pedido que le hacia era que tenía que tener

determinada actividad de vuelo y no que venga hacer el curso y desaparecer. YPF lo que hacia era facilitar el 100% costo de curso de piloto aviador, si vos después quería optar por piloto de línea ya era tu problema, pero ya se formaba como piloto aviador nacional. Y lo que hacia YPF, no siempre pero tenía cuotas de combustible para cada piloto que volara tantas horas, YPF regalaba, traía, donaba al Aero Club tanta cantidad de litros.

Uno de los principales en promover esto fue Barrera Gutiérrez, antes de ser Presidente. En Buenos Aires, incluso el piloto civil, el piloto de planeador, daba becas para la aviación naval. Después tenía precios preferenciales para Aero Clubes, no se cuanto habrá durado eso.

Pero el Estado como Estado en sí, orgánicamente yo creo que en las primeras épocas no participó.

Presidente: _La anécdota del estado, hoy el combustible que vamos a comprar acá en YPF es importado.

Miguel Fasciolo: _No hay ninguna destilería que produzca combustible para aviones, pero están todas en condiciones.

¿Qué considera usted que no debería faltarle a un manual de comunicación para escuelas de vuelo sin fines de lucro?

_No eso no lo tengo que decir yo como investigador, eso lo tiene que decir un profesional del vuelo, un administrador de aeroclubes, alguien que esté manejando la institución. Esa pregunta es para elaborar.

Héctor Daniel Gulo (Segundo Revisor de Cuentas Titular):

_Por principal hay que decir que no es casual que este vinculado al desarrollo aeronáutico a la Soberanía Nacional, lo que bien señala el Ingeniero Cena, quisiera reforzar que el primer ingeniero que desarrolla la primera torre de extracción para combustible livianos, para aeronafra, era un muchacho salteño, Ingeniero mecánico, todavía no se había creado la ingeniería química, y él trabaja en el desarrollo, inclusive la hace como una vocación *ad honorem*, porque el quería vincular y que se desarrollara la industria aeronáutica en el país, con fines de comunicar esta Nación.

Socialmente, tendría que llevar como mensaje que el avión es un medio de unión y de comunicación. Y el niño que vuela, tiene otra apertura social, el avión es importante con el desarrollo industrial de cualquier Nación porque el hombre primero camino, después nado, después utilizó las bestias para andar en carro, después los motorizo a los carros y, pero quiso volar desde mucho tiempo atrás, antes que nadar, se tuvo que frustrar muchas veces, lo que pasa que acá nunca había llegado a cómo

volaba el hombre, pero los primeros observadores aéreos incluso datan antes de Cristo.

Los primeros observadores aéreos fueron los chinos, por eso China tuvo el primer desarrollo. Igual que el misil, los primeros misiles no datan desde ahora sino datan desde muchísimos años atrás, de más de 2000 años atrás.

Y, un Manual de Comunicación debería llevar que la actividad aérea es capaz de unir y fortalecer los pueblos y es un medio cultural donde se plasma.

Desde el avión se plasma todo el desarrollo de las ingenierías, y es lo que une culturalmente a cualquier pueblo – Nación. Cuando uno viaja a otro país, se produce un colapso metabólico porque me muevo más rápido que el sol.

Eso culturalmente nunca se lo capitaliza de esta forma, y siempre se ha puesto un velo de oscurantismo en la actividad aérea. Y esto está mal, porque no favorece al aprendizaje de la física, de la química, del espacio aéreo, nunca se advierte que somos biorreactores, que estamos diseñados para escudriñar y habitar el océano atmosférico.

No obstante eso, nosotros en el avión o en el planeador o en el globo, lo único que hacemos es buscar distintas alturas, inclusive tiene que ver con mucho desarrollo y yo pienso que un manual lo primero que debe plasmar es que justamente es un medio donde confluyen todas las tecnologías del hombre, es decir las máquinas más sofisticadas, comunicación, el advenimiento de lo tecnológico, de la física, es decir el avión ha desarrollado un montón de industrias que eran insospechadas, la aeronáutica nace con el primer avión.

La libertad de América tiene que ver con el cruce de los Andes, si alguien observa como cruzaron los Andes, una de las principales estrategias que se utilizó fue gracias a los jesuitas, sino no hubiesen llegado, por lo que le daban de comer. Sin esa estrategia no hubieran podido cruzar porque no eran aviadores, pero estaban más alto de lo que hoy volamos en avión nosotros, entonces, las características atmosféricas, las formas de permeabilizar las alturas, la forma de permear el oxígeno a través de la hemoglobina, y por la comida que comían, hicieron muerto todos.

Sin embargo, se le dio una ración adecuada y esto plasmó que se llevara a cabo lo que fue la libertad de Chile, y el cruce de los Andes, que es para la época, fue más grande que la proeza militar que se hizo Napoleón, pero como era Argentina, eso no se lo ha escrito, nunca se lo exaltó, eso está mal, porque en realidad se hizo con un grado científico y técnico extraordinario. Si hubiesen sido aviadores, si se hubiese utilizado un medio aerostático para trasladarse, hubiese sido lo mismo, nada más que se hizo a pie, y por otras condiciones estratégicas, el padre de la Patria, asignó en su momento.

Miguel fasciolo: _ Otra cosa que me parece bien con lo que respecta al manual para todos los aeroclubes, es que los aeroclubes no fueron formados caprichosamente sino hubo también una estrategia, que entre todas las redes de aeroclubes se tejía, una intercomunicación entre ellos, en distancia, y en posibilidad de llegar de uno a otro, o de lugar de ciudades más chicas a ciudades más grandes, donde también había otra medicina, otras posibilidades de sanación para cosas graves, toda esa red de aeroclubes que esta distribuida en todo el país, con las máquinas que había en ese momento, se podía llegar de un Aero Club a otro.

Bueno por supuesto había otro tipo de tecnología, otros aviones, con más performance, con más desplazamiento en distancia, pero básicamente fue eso, yo creo que eso es lo que se tiene que volver otra vez, si hay una intercomunicación entre todos los aeroclubes que liga las escuelas de vuelo, que fomentan esos pilotos, pero si es la red, nosotros, cuando se hicieron las inundaciones del año 78, nosotros íbamos con el 182 y con el 172 a llevar cosas, habían habilitado las Flores, que estaba todo inundado, habían arado los campos que estaba alto.

Como también, en las inundaciones de Entre Ríos, los floristas de acá mandaban flores porque las florerías allá no tenían, una flor que significaba mucho para la gente que la podía recibir, esa interrelación entre todos los aeroclubes que son todas familias, esto es una familia, tenemos discusiones, pero en definitiva siempre es una familia.

Presidente: _Esto hoy y siempre fue una escuela de vuelo. Hablar de enseñanza es un tema social. Todavía es parecido a como cuando se volaba en el Dique, esos loquitos que vuelan. Y lo que nosotros tenemos que hacer hincapié en que esto es una escuela.

Hace muy poquito Miguel rescato un billete de la Lotería, que decía La Patria necesita pilotos. Estaba escrito en el billete, y los aeroclubes se fundaron con esa intención, los aeroclubes se fundan en los pueblos porque muchas veces, es el único nexos que hay, hoy en caso de una problemática o una catástrofe quedamos todos a disposición. Los pilotos quedan a disposición inmediatamente. Porque sabemos que es el medio de comunicación rápida, que uno puede llegar a tener.

En los estatutos está muy claro, el alcance que se le dio en aquel momento.

Esta es una escuela sin fines de lucro, yo siempre digo que deber haber pocos lugares en mundo, eso es lo bueno de la Argentina, que tienen un Aero Club, que pagan una cuota de ingreso mínima, para sentarse a volar en una máquina que vale 80 – 90 mil dólares. Que ha sido comprada con un esfuerzo de la institución. Y que ese curso cuando lo pagan los alumnos, no va a amortizar nunca el gasto que tiene el club para que ese chico vuele.

Por una razón muy simple, si nosotros le cobrásemos todo, la amortización del equipo, los alumnos hoy pagarían siete u ocho veces más, por eso es el orgullo de esta escuela de vuelo.

Héctor Gulo: _Eso es cierto, eso es un servicio a la comunidad, el Estado cuida mucho a la escuela pública, tal vez ahora le pueda dar un poquito de luz a través de que salga afuera de Fuerza Aérea a un ámbito civil.

Presidente: Eso es para la parte privada, que tiene dinero, información de último momento.

Entrevista a Miguel Fasciolo. Primer Vocal de la Comisión Directiva

¿Cuánto hace que concurre al Aero Club?

_ Yo lo conocí en 1974 cuando vine de Junín a Estudiar, ya siendo piloto de planeadores. Ingrese al Aero Club en el año 75 o 76. Hice el curso de piloto y me recibí en 1978. No es que tarde tanto en hacer el curso, sino que tarde en empezarlo. El curso era de 14 o 15 horas, porque al ser ya piloto, tuve la adaptación. Después estuve en Comisión Directiva, a partir de ahí en dos períodos, con la presidencia de Carlos Algeor, como primer vocal.

¿Qué recuerda de esa época?

_ De esa época recuerdo lo mejor, el Aero Club, al margen de lo que uno puede sentir volando, digamos no es actividad de riesgo, para nosotros no tiene ningún tipo de riesgo, porque hay más riesgo en la vía terrestre con los autos, de los que es la actividad de vuelo. Todo el ámbito del Aero Club, el hangar, las charlas de camarería con los otros pilotos, con los otros integrantes de la Comisión Directiva, los proyectos, las ganas de hacer cosas, meterle garra y digamos que el transito de la vida, en esta porción de la vida que uno eligió, que es el Aero Club, no sea en vano, sino que deje algo para la institución.

¿Nos puede relatar alguna anécdota?

_ Tengo una que se puede contar, que hace a la necesidad de lo que a uno hace que se le pegue adentro la actividad de vuelo. Por cuestiones familiares y económicas tuve que dejar de venir al Aero Club, entonces cuando podía me acercaba

al predio, y miraba las aviones desde lejos, luego me acercaba y las tocaba, los alas y metía la mano en el drenaje y sentía el olor a nafta, era algo... Y una vez, hacia años que no venía, y uno de los chicos, me dijo señor tenga cuidado no se acerque al avión, y yo le dije qué querés que haga, esta bien, no lo voy a tocar, yo lo voy a mirar de cerca nada más.

¿Cuáles son las transformaciones institucionales que usted percibe desde el momento que ingreso al Aero Club, hasta la actualidad?

_ Las distintas Comisiones Directivas hicieron que este Aero Club, hace 75 años, tengan un vuelo ininterrumpido, no es fácil, porque estás instituciones que no es con fines de lucro, que no puede hacer que los avances sean muchos, como son los clubes deportivos de futbol, que mueven mucho dinero.

Lo que si se vio acá es el reflejo que nos dejaron nuestros mayores, en seguir manteniendo la actividad y en hacer acrecentar al Aero Club. A pesar de que hubo algunos accidentes y hemos perdidos algunas máquinas, y sin embargo el Aero Club ha tenido ahora, siete aviones, una institución formada, un campo de vuelo excelente.

Entrevista a Carlos Ferrer. Secretario de la Comisión Directiva.

¿Cuánto hace que concurre al Aero Club?

_ Yo, tuve mi acercamiento hace muchos años, año 82, 83, hasta el 86, después tuve un evento, no grato, un accidente, y mis hijos eran chiquitos, por decisión familiar, no mía, un poco de mi mujer, deje la actividad y volví hace dos o tres año. Me reintegre por mi hijo, porque me salió un hijo piloto, y actualmente está volando y eso me hizo volver al club, o sea apoyarlo, así es la vida, a mí, mi mujer no me dejó y al él si lo deja. En ese momento yo corte la carrera, mi hijo en ese momento tenía dos meses. Mi mujer se asustó le tomo miedo a la actividad.

Y ahora me reintegre, muy bien recibido y entre en una suplencia rápida del secretario anterior, me preguntaron si me podía hacer cargo, y eso da indicio de la confianza que me tenían históricamente mía, ellos necesitan gente que aprecia al Aero Club, y me aceptaron y me integre. es Algo que lo pensé primero, porque yo soy de dedicarle, lo pensé un tiempo. La función mía actualmente soy secretario del Club, socio del club.

¿Qué recuerda de esa época?

_ Bien, yo vine como un alumno más, a prepararme en algo que me gustaba, porque lo estaba buscando como carrera, igual, paralelamente yo estudiaba una

carrera universitaria, por las dudas, analista de sistemas por un lado que era técnica y licenciatura ...en ese momento estaba con analista que era muy nuevo.

Lo lindo de esa época era el grupo que se había armado, como una especie de brigadista no oficial, gente joven con muchas ganas de volar, nos divertíamos muchos, o sea que no se da como ahora que vienen vuelan y se van, porque es así, se había echo una cosa muy linda.

¿Nos puede relatar alguna anécdota?

_ Anécdotas son muchas, en el avión sabes que pasa, viste cuando vas a una comida, a una reunión, sabes como te das cuenta que hay pilotos, porque te lo cuentan, anécdotas hay un millón, el tipo que es piloto te va a contar enseguida, para un piloto, para un tipo que hace ese tipo de deporte siempre hay anécdotas, es como un velero. Yo te voy a decir que el accidente no es una mala anécdota es un buen aprendizaje. Yo aprendí mucho de ese accidente, que es lo que respecta a seguridad, todo ese tipo de cosas, no lo recomiendo. Pero si recomiendo todo lo que hay que hacer para mejorar todo ese tipo de cosas.

¿Cuáles son las transformaciones institucionales que usted percibe desde el momento que ingreso al Aero Club, hasta la actualidad?

_ Como toda organización civil, esta en movimiento constante, yo te puedo nombrar que ediliciamente hay transformaciones, más aviones, otros modelos, esta actividad es cara, así que si transformamos muchos ediliciamente nos estamos olvidando de volar, acá hay transformaciones que no se ven, hoy puedes encontrar siete aviones en perfectas condiciones, y esas son las transformaciones son al nivel administrativo, es fundamental que la transformación sea de vuelo, que el chico que va a volar este seguro, a que hacer un edificio de dos pisos, siempre va a tener prioridad esa plaqueta que le cambiamos al avión, que tiene un costo importante, podemos comprar algo que a la vista no se vea, a mi no me interesa que no se vea, sino lo que interesa es que el que esta arriba del avión tenga protegida la vida. Hay un avance a nivel humano, los instructores también son nuevos, de aquel entonces a hoy, aunque los conozco, a nivel humano se crece mucho, aca se creció mucho pero lo vamos a ver adentro de un motor, de un avión, aca si sobra un dinero se va a querer cambiar un avión...

**Entrevistas en Profundidad a Néstor Cámara, “Polilla”, Socio activo,
ayudante de mecánico**

¿Cuánto hace que concurre al Aero Club La Plata?

_25 años.

¿Usted es socio, aficionado, alumno, integrante de la Comisión Directiva?

_Soy socio y empleado.

¿Qué recuerda acerca de la época en el momento de su acercamiento a la escuela de vuelo?

_Estoy en el Aero Club desde los 11 años, mi abuelo era piloto del Aero Club y me traía siempre desde más chico, y me fue quedando esto y empecé a venir solo, me llevaron a volar, hasta que me hicieron entrar a trabajar acá, desde los siete años. La estructura edilicia era igual, la cantidad de aviones eran más, fue variando, según la parte económica.

¿Qué anécdotas nos puede contar?

_Una vuelta compramos un avión, el Pipper amarillo, lo empezamos a armar en el taller, y con el armado del avión, me pagaron el curso, porque como era un momento económico malo, me pagaron con el curso, no había plata, hice el curso a los 20 más o menos. Otra, una vuelta me hicieron tirar unas cenizas de un muerto, de una persona externa al aeroclub, yo le explique al familiar como lo tenía que hacer y lo hizo al revés, tiro todo adentro de la cabina, volaban las cenizas adentro, aspiramos, toda la boca tapada, igual los hice varias veces.

¿Cuáles son las transformaciones institucionales que percibe?

_Se mejoró la escuela por un lado, la administración, todo se puso en orden. Con respecto a las comisiones directivas, hubo algunas que fueron muy negativas, en contra de la gente un poco. En relación a los alumnos, vario bastante en los años 90 hubo bastante escuela, y ahora se mantiene más o menos.

¿Qué relación observó y observa actualmente entre la sociedad de La Plata y el Aero Club La Plata? ¿Observa una participación activa?

_Hay muchísima gente que no sabe que es una escuela de vuelo, por lo que veo, mucha gente conoce más al aeroclub por el club de paracaidismo, están confundidos. Ellos tienen muchísima propaganda, salen en muchos programas de televisión, yo le digo vengo diciendo a la gente acá para que abran los ojos. Los sábados y domingos hay gente que viene a visitar al Aero Club.

¿Tiene conocimiento de las notas que se publicaron en el diario LA ZONA acerca del Aero Club?

_Si, de eso si, porque llaman por teléfono todos los días, pero es por paracaidismo

¿Qué repercusión tubo acá en el Aero Club?

_Se habla con la gente que llama y nos dicen de todo, les explicamos pero para ellos somos un aeroclub. No respondieron anda, y según el avión que usen, es el avión que hace ruido, según la hélice, hacen actividades todos los días, la gente sabe que salen de acá, del Aero Club, el avión sale de acá y para ellos es acá, no entienden. Están toso el día, y el ruido es mas fuerte, es por la hélice, según la cantidad de hélice, y eso la gente no lo entiende.

¿Les alquilan el lugar o se lo prestan?

_El lugar es de ellos pero, el club es nuestro, están acá adentro, no hay forma de separar porque están hace mucho tiempo, desde que esta el Aero Club, primero nació como los paracaidistas del Aero Club, en el Dique, y después se separaron.

¿Qué información o mensaje le brindaría a la sociedad para que se acerque a compartir las actividades del arte de volar?

_Hacer mejor publicidad, una vuelta se hico en radio y en los diarios, en el 2000 y la gente se acercaba mas, teníamos un convenio con la Red 92, en un avión aparecía un cartel de la radio.

¿Cuál fue y es la relación entre el Estado y los Aeroclubes?

_El Estado no nos apoya en este momento, en una época había una subvención, compraba aviones nuevos, ahora no, hace poco tuvimos una ayuda económica pero en forma aislada.

¿Qué información considera que es necesaria para comunicarle a la sociedad acerca de las actividades del Aero Club?

_Informaría para que puede servir esta actividad, que haciendo un curso de piloto privado podes llegar a hacer una carrera de aviación y salir piloto comercial, , mucha gente salio de acá piloto de línea, esta es la base y mucha gente no sabe, se piensa que damos una vueltita los domingos. También la actividad de recreación, Cualquier persona puede venir y hacer un vuelo de Bautismo, es un vuelo de 25 minutos, se da una vuelta en donde se ve toda la ciudad.

¿Qué información considera que los socios y alumnos no poseen acerca de la vida histórica y organizacional?

_Muchos vienen a hacer el curso de piloto, para hacer las horas, y seguir la carrera en otro lado, y desconocen la historia y el accionar. Les interesa sacar la licencia y nada más.

¿Observa como positivo que se brinde más información acerca del Aero Club como organización social a través de medios gráficos, audiovisuales, digitales? Si ¿Cuál considera que es más pertinente para dirigirse a la sociedad, a los alumnos, a los socios, a la Comisión Directiva?

_Radio, Internet.

En relación a la página Web: ¿Tiene conocimiento de la misma? De ser afirmativa: ¿Qué público piensa que la visita? ¿Qué información especula de que falta?

_Hay mucha gente para averiguar por los cursos de piloto, también vienen muchos extranjeros, porque es mas barato, hay muchos extranjeros, en las escuelas de por acá. E en quilmas hay ecuatorianos y nigerianos

¿Cuáles son los valores que representan al Aero Club La Plata?

_Compromiso, el respeto y la misma enseñanza de vuelo.

¿Qué características percibe que tiene el Aero Club La Plata que no lo tienen otros Aeroclubes Argentinos?

_Es uno de los que mas ha perdurado en el tiempo, que sobrevivió, es uno de los pocos que viene aguantando todo, ha bajado mucho pero siguió volando, bajones muy fuertes, se rompieron aviones, hubo que poner plata entre todos para arreglarlos. Pero se hizo lo que se podía. Nunca dejo de hacer las actividades., no cerraron las puertas.

¿Cómo definiría específicamente la actividad o lo que hace el Aero Club La Plata?

_Todo depende de la economía de todo el país, si mejora el club avanza, también la participación de los jóvenes. Las comisiones, la gente. Los jóvenes recién ahora están poniendo chicos jóvenes para que vayan agarrando el manejo del club, porque la mayoría viene les interesa hacer la carrera de piloto comercial y después se van. Y la idea es conservar a eso jóvenes. Muy pocos gente queda volando y vienen los días de semana, cuando tienen lo que necesitan se van. Los que están la misma comisión los integra a esos jóvenes.

Modelo de Encuestas para los Alumnos del Aero Club La Plata

1- Edad Sexo

2- ¿Cómo llego?

Recomendación Publicidad Otros

3- ¿Cuánto tiempo hace que es socio?

4- ¿Qué motivo/s lo llevo a concurrir al Aero Club La Plata?// ¿Por qué lo eligió?

Enseñanza Prestigio Trayectoria Otras ¿Cuáles?

5- ¿Conoce otras escuelas de Vuelo o Aero Clubes? ¿Cuáles? ¿Qué importancia cree que merecen los Aero Clubes?

6- ¿Con qué frecuencia concurre al Aero Club La Plata?

7- ¿Qué actividades desarrolla en sus visitas?

8- ¿Conoce todas las formas de participación a las que como socio puede acceder?

SI NO

¿Cuáles?

9- ¿Conoce la historia, trayectoria y crisis que atravesó el Aero Club La Plata?

SI NO

10- ¿Visita usualmente su Página Web?

SI NO NO LA CONOCE

¿Mediante qué medio se entero?

11- Frente a una duda o consulta, usted:

Visita la Página Web

Se comunica por teléfono

Asiste a la sede ¿con quien se comunica en este caso?

12- ¿Cómo toma conocimiento acerca de las actividades que se realizan en el Aero Club La Plata?

¿Tiene el deseo de hacerlo?

SI NO

13- ¿Posee conocimiento que el Aero Club La Plata es una asociación sin fines de lucro?

SI NO

14- ¿Conoce la relación que existe entre las escuelas de vuelo sin fines de lucro y el Estado?

SI

NO

15- ¿Conoce la estructura de la Comisión Directiva?

SI NO

Y ¿Las reuniones que llevan a cabo?

SI NO

16- Considera que el Aero Club La Plata necesita brindar más información acerca de sus actividades y su accionar como institución?.

SI NO

¿Qué tipo de información?

17- Considera que el Aero Club necesita fomentar su actividad socialmente para atraer nuevos públicos?

SI NO

¿De qué forma?

18- ¿Conoce lo que establece el estatuto del Aero Club como organización civil?

SI NO

19- Conoce acerca de lo que establece el Estatuto acerca de:

Deberes y Derechos de los socios

Deberes y Derechos de la Comisión Directiva

Categorías de Socios

La posibilidad de presentar proyectos por parte de los socios activos

20- ¿Tiene algún comentario o sugerencia que formular sobre el funcionamiento institucional del Aero Club La Plata?

Entrevistas en Profundidad a Julián Ibarrolaza, Socio y piloto del Aero Club La Plata.

¿Cuánto tiempo hace que concurre al Aero Club La Plata?

_Hace 2 años

¿Usted es socio, aficionado, alumno, integrante de la comisión directiva?

_Como socio y alumno, me recibí hace poco, un Julio. Actualmente soy socio y piloto, de la Comisión Directiva no.

¿Qué recuerda acerca de la época en el momento de su acercamiento a la escuela de vuelo?

_Que era todo muy nuevo para mi, porque yo no tuve relación con los aviones, vine un día a tomar una cerveza a la confitería hice un vuelo de bautismo y después hice la carrera, me acordé después que de chico me interesaban los aviones. Lo que más me acuerdo son las primeras sensaciones, la aventura, la gran adrenalina, más antes de volar que volando.

¿Cuáles son las transformaciones institucionales que percibe?

_No estoy muy al tanto de los miembros de la Comisión, sé que ha cambiado pero no estoy muy seguro. La relación entre el socio y la administración es muy buena, es muy accesible, hay una contemplación con respecto a eso.

¿Qué relación observó y observa actualmente entre la sociedad de La Plata y el Aero Club La Plata?

_La relación es muy escueta, porque es una actividad en la que se interesa poca gente, creo q es el 2% de la sociedad, que se dedica a la aviación, es una actividad como desconocida, está en esos dos extremos el que se dedica y el que no, no tiene conocimiento, hay gente que no sabe que hay una escuela de vuelo. Para la sociedad, el Aero Club cumple una función recreativa, porque el lugar es lindo, arbolado, los fines de semana lo visitan, no como antes, porque a partir del accidente de julio Benvenuto, disminuyó, porque atraía mucha gente que venía a verlo a él, se notó mucho la pérdida de Julio, era recibido acá, campeón argentino, muy destacado, brindaba un show artístico.

¿Qué información o mensaje le brindaría a la sociedad para que se acerque a compartir las actividades del arte de volar?

_Que Volar no es un misterio, como se cree, o como dicen los folletos de acá, y que es una oportunidad para hacer algo nuevo en la vida, algo único. Darle un sentido diferente a una parte de tu vida.

¿Cuál fue y es la relación entre el Estado y los Aeroclubes?

_Supongo que es un poco alejada entre el Estado y el Aero Club.

¿Qué información considera que es necesaria para comunicarle a la sociedad acerca de las actividades del Aero Club?

_Que es muy seguro volar acá porque hay un buen equipo con la instrucción, hay tres instructores muy buenos, que enseñan muy bien, y la parte mecánica también es muy buena, así que uno puede volar tranquilo, sin miedo o con el miedo necesario que hay que tener.

¿Vos crees que hay difusión de los cursos o que el interesado se acrece?

_No, no hay difusión, uno puede llegar de casualidad o por el boca en boca, o porque tiene un familiar en la aviación, pero sino no creo. No sé si vendría más gente porque se difunda más, es algo muy atípico, la aviación, algo muy específico, no es como otras cosas que con mayor publicidad se atraería más gente, por ahí si se atraería para venir a mirar, a la confitería, a nivel recreativo.

¿Qué información considera que los socios y alumnos no poseen acerca de la vida histórica y organizacional?

_Por ahí uno va descubriendo la historia a medida que se relaciona con la gente de acá, en charlas o asado, de boca en boca, la persona que tiene vinculación es la que más se entera a través de charlas. En las clases teóricas también se ve la historia también en los asados, en el aniversario, en las reuniones siempre se habla.

¿Observa como positivo que se brinde más información acerca del Aero Club como organización social a través de medios gráficos, audiovisuales, digitales?

Si, sería positivo cualquiera de los tres.

¿Cuál considera que es más pertinente para dirigirse a la sociedad, a los alumnos, a los socios, a la Comisión Directiva?

_No sabría decirte cual es el más adecuado.

En relación a la página Web: ¿Tiene conocimiento de la misma? De ser afirmativa: ¿Qué público piensa que la visita? ¿Qué información especula de que falta?

_Se podría transmitir a través de al Web, la información de las clases que se dan acá, las clases teóricas, los contenidos, hay una parte teórica que es muy interesante, que no tienen que ver con el vuelo, es muy interesante.

¿Cuáles son los valores que representan al Aero Club La Plata?

_Los que tenían los clubes antiguos, las organizaciones sin fines de lucro, la amistad, el trabajo en grupo, el encuentro, la parte social y el coraje.

¿Qué características percibe que tiene el Aero Club La Plata que no lo tienen otros Aeroclubes Argentinos?

_Yo no tuve oportunidad de conocer otros aeroclubes, así que no podría decirte.

¿Cómo definiría específicamente la actividad o lo que hace el Aero Club La Plata?

_Es una actividad de riesgo controlado, es una actividad muy libre, con mucha libertad, mucho alcance de libertad y de autogestión.

¿Cómo percibe y desea para con el Aero Club en un futuro?

_Sería interesante que tenga mayores adeptos, alumnos. Se percibe que va en crecimiento, sería bueno que se haga un poco mas masiva y que se pueda abaratar en al algún momento, porque es muy caro.

¿Qué observa como potencialidades en el Aero Club y que considera que se debería transformar? ¿Por qué?

_Como potencialidades algunos alumnos que siguen la carrera para piloto comercial y se tiran a vivir de la aviación, no solo por hobby. Destinan todo para hacer la carrera.

¿Qué frase utilizaría para definir al Aero Club La Plata?

_Es una actividad de riesgo controlado.

Entrevista a Leandro, Piloto y Socio Activo del Aero Club La Plata

¿Cuánto tiempo hace que concurre al Aero Club?

_Y al Aero Club hace desde marzo del año 2007.

¿Cómo condición de socio, aficionado, alumno, integrante de la Comisión?

_Ingresé en condición de alumno, y hoy ya soy piloto privado.

¿Qué recuerda acerca de la época del momento de su acercamiento al Aero Club?

_Hay anécdotas que tengo, todos hechos negativos que me han sucedido, pero bueno. Finalmente pude quedar.

¿En relación al Aero Club?

_No, en relación a todo lo que me ha sucedido para empezar hacer el curso.

¿Alguna anécdota que nos puedas contar?

_Si, un día me levante y se me ocurrió hacer el curso, llegué acá, estaba administración cerrado, estaban de vacaciones, y el problema mío que tengo es de vista, así que eso podía ser una contra, me informaron me asesoraron, fui al oculista, estaba de vacaciones también, concurrí a otro que me había atendido en su momento, me dieron lentes de contactos.

Con eso fui al IMAI, la primera vez me rebotaron porque había tomado un café con azúcar y no iba para los análisis, así que tuve que seguir esperando.

Y después ya pude entrar. Después de la insistencia.

Después se me fue atrasando el curso por las horas de vuelo, hubo muchas tormentas entonces no podía volar, y además, como las dos pistas son de tierra, después había que esperar que se mejoren y se sequen, entonces me atrasé un poco. Son trabas que le suceden a cualquiera.

¿Percibe algún tipo de transformaciones institucionales?

_Transformaciones no. Como socio del Aero Club puedo participar de las asambleas, veo que siempre hay mucho entusiasmo acá, los aviones siempre tratan de tenerlos en condiciones, veo que hay un grupo de trabajo y un grupo de gente.

¿En relación a la participación de los socios, es activa?

_Veo que hay un cierto grado de participación, todos los veteranos de acá nos dicen: “participen porque ustedes van a ser la Comisión del mañana”.

¿Qué relación observó y observa entre la sociedad de la ciudad de La Plata y el Aero Club?

_No es solamente con respecto al Aero Club, se ha venido muy abajo lo que respecta la participación en espacios abiertos, yo soy de la época de los barriletes, de los aviones madera, soy aeromodelista desde hace muchos años. Te sale mucho más barato darle al hijo 5 pesos para que vaya al cyber, que ir a comprar una docena de facturas, agarrar el auto, poner combustible e ir a recrearse. Esa es la visión que yo tengo. Creo que toda la actividad de espacios abiertos se está perdiendo. Y más con los costos que implica la aviación. Eso es una traba muy grande.

Capaz comparto un concepto de gente de acá, que dice que es un deporte de ricos, practicado por pobres. Si bien requiere invertir bastante plata, es un deporte practicado por gente común, toda gente de trabajo, debe haber alguno que tiene un poco más de recursos que otro pero bueno, se ve que es practicado por gente común.

¿Qué información o mensaje le brindaría a la sociedad para que se acerque al Aero Club?

_Hay mucha gente que capaz no viene por desconocimiento, hay que experimentar el vuelo, hay que estar ahí arriba, y sentirlo. Hay gente que viene por curiosidad hacer un vuelo de bautismo, nunca estuvo en un avión, o capaz estuvo en un avión de aerolíneas, pero es totalmente diferente, acá se vuela, es uno el que lleva el avión y hay que estar y sentirlo para darse cuenta de lo que es.

Además, yo tengo una opinión particular de que estoy más seguro arriba que acá abajo. Arriba estamos más seguros, fijate la cantidad de accidentes que hay. Lo que ves diariamente acá abajo no es lo que ves arriba, arriba es diferente.

¿Qué relación percibe que existe entre el Estado y el Aero Club?

_Cada uno puedo pedir que le bajen los materiales de la actividad que practique, pero creo que esta actividad específicamente no esta muy fomentada. Antes era más accesible, por ejemplo la nafta de aviación era más barata que la nafta de auto. Ahora vale el doble. Dentro de esta actividad, sería lindo que haya un incentivo, una ayuda para poder llevar esto adelante. Lamentablemente acá si no tenés el dinero no podes hacer nada.

Había recursos de combustible que había dado provincia, creo que 60.000 litros, se consumieron, ahora el Aero Club tiene que pagar el combustible, por eso ahora aumenta la hora de instrucción, la hora de vuelo. Este aumento fue chico, pero

hay personas que si tienen que sumar horas, es un aumento considerado. No todos pueden afrontar este aumento, el tema es netamente económico.

¿Qué información considera que es necesaria para comunicar a la sociedad?

_Hacer propaganda en todos los medios, lo único que se publica en los diarios y la televisión son los accidentes, y no lo lindo que es la actividad, si se publica algún que otro evento pero falta más información, falta interiorizar a la gente, yo por mi parte fomento la actividad aerodeportiva.

Yo veo que no hay mucho incentivo aplicado a esto. Siempre se ve la misma gente que esta en esta actividad, salvo que se haga algún evento, hace poco se hizo el asado anual, al que concurre gente de planeadores. Y es un ambiente familiar y eso es lo que se fomenta. Y acá se quiere formar grupos, pero por distintas cuestiones familiares, económicas el grupo siempre termina desarmado.

Nos queremos juntar siempre acá a comer algo, pero a veces no se puede, seguimos dentro de todo separados.

¿Qué información considera que los socios y alumnos no poseen acerca del Aero Club, acerca de la vida histórica y organizacional?

_Que el que quiere tener información aquí la puede encontrar, información hay mucha y se puede encontrar en muchos lados, y está en cada uno adquirir el conocimiento, de la historia, de lo que fuere. Información hay en todos lados.

¿Observa cómo positivo que se brinde más o información acerca del Aero Club como organización social en los medios gráficos, digitales, audiovisuales?

_Si, y en todo sentido, ya sea para promocionar o publicidad escrita, publicidad aérea, lo mismo.

En relación a la página Web, ¿tiene conocimiento?

_La Página Web estuvo en su momento y en la actualidad, y creo que en la actualidad también, pero no está actualizada. La del Aero Club La Plata no está funcionando en este momento. Igual estoy desactualizado si en este momento esta funcionando.

Considero que debe haber todo tipo de información para incentivar a la gente, todos los servicios que brinda el Aero Club, acá hay vuelos de bautismo, lugar de esparcimiento, hay un quincho, mesas, sillas, hay una escuela de paracaidismo.

¿El quincho se puede alquilar?

_No, no se, eso escapa de mi información, no lo conozco.

¿Qué valores percibe que representan al Aero Club?

_Compromiso, porque la gente que hay acá pone mucho esmero para que este todo en condiciones para que disfrutemos, el quincho hace poquito que se construyó, tiene parrilla, todos los servicios, si bien no es amplio pero tiene capacidad suficiente para hacer reuniones.

Todos los días le debemos la vida a la gente del taller, porque están los aviones en condiciones, los instructores están muy capacitados.

¿Qué características percibe como particulares tiene el Aero Club en relación a otros?

_Lo que yo noto de los aeroclubes visitados, he notado que hay más actividad que en otros, la escuela de vuelo es muy reconocida en todos los aspectos, en muchos lugares, gente de afuera viene a hacer el curso, gente que por ahí tiene el curso por la mitad y lo quiere continuar acá, es muy buen visto el Aero Club La Plata, por algo funciona.

¿Cómo definiría específicamente la actividad del Aero Club?

_Esta faltando información para incentivar a la gente para que concurra, que se acerque y tome conocimiento, la información puede estar pero cuando llegan se encuentran con la traba del bolsillo, yo he hecho el curso después de haber hecho un vuelo de bautismo, que no es muy caro y es accesible, el valor es de \$150 y pueden viajar tres personas, siempre alguno se engancha y empieza a hacer el curso.

¿Qué desea para el Aero Club en un futuro?

_Y a largo plazo, lo que a mi me gustaría tener alguna de las pistas asfaltadas, que es el sueño de muchos, que las condiciones climáticas suele ser una traba para poder volar, incluso se han pintado unas lajas, que desde que yo estoy acá ha habido cambios positivos, si, las pistas están visibles, faltaría la iluminación de las pistas, que en su momento cuando estaban, todos los que rodean acá han roto, como no está alambrado pueden entrar y bueno, se sabe quienes son, la gente de acá del barrio, sin conducta que han roto todo el balizamiento, que acá estaba habilitado el Aero Club para actividad nocturna.

Cuesta mucha plata pero sería buscarle la vuelta para que estén más seguras las luces y no las vuelvan a romper tan fácilmente, pero si, hay unos cambios para bien.

¿Qué frase utilizaría para definir al Aero Club?

_Estamos más seguro arriba que acá abajo. Experimentar la sensación de volar para poder saber lo que es, y para algunos miedosos, algo que también está

escrito en la oficina, es mejor estar acá abajo pensando en estar arriba, y no estar arriba pensando en estar acá abajo. Eso va para lo que es la seguridad del vuelo, de volar.

Noticias en Diarios Locales y Nacionales, donde el Aero Club La Plata fue protagonista

Noticias en ediciones impresas

Reclamos de los vecinos en Suplemento "Nuestra Zona"

Página 2, La Plata, Viernes 17 de octubre de 2008 - NUESTRA ZONA

Crecen las quejas vecinales por los ruidos molestos en Tolosa

Los vecinos de Tolosa, que viven cerca del aeroclub, se quejan porque "debemos soportar los ruidos que en forma permanente producen los aterrizajes, sobre todo sábados y domingos, días de descanso".

"¿Es posible que los mismos no atraviesen áreas residenciales?. Creemos que debería haber una normativa y cambien la ruta, la de Punta Lara, por ejemplo planeando sobre el río", sugirieron otros vecinos que se comunicaron con NUESTRA ZONA.

Los vecinos han planteado que "es un tema de contaminación sonora y por lo tanto se debería trabajar para que esto no suceda. Ya no sabemos a quién recurrir".

Según los afectados por estos ruidos molestos, quienes se expresaron a través del correo electrónico nuestrazona@eldia.com, "estos inconvenientes los hemos denunciado hace muchos años, pero no



El paso de los aviones genera reclamos de los vecinos tolosanos

hemos tenido suerte y la situación se agrava con el correr de los días".

"Coinciden -agregan- que la mayor actividad se desarrolla el

fin de semana, casualmente cuando nosotros tratamos de descansar. Hasta el momento, nadie defiende a los vecinos ante estas situaciones".

Los vecinos piden medidas para poder descansar ante el constante paso de los aviones y aeroplanos por el aire de Tolosa y Ringuelet

Más reclamos por contaminación sonora en Tolosa y Ringuelet

Vecinos de Tolosa y Ringuelet han sumado sus quejas por el paso de los aviones que llegan o parten del Aeroclub de la Región.

Patricia Etcheverry, apunta que "a cada momento tenemos sobre nuestras cabezas el ruido molesto de los aeroplanos o aviones, que como todo los días, impactan en nuestra vida cotidiana, que no la dejan llevar con la mínima tranquilidad que requerimos".

"Es increíble que no se respete el descanso de los vecinos. Vivo en Ringuelet y también sufrimos los ruidos molestos de estos deportistas. La idea es reunirnos todos los vecinos afectados por esta actividad, para que se tome alguna medida al respecto", agregó la vecina.

Otro reclamo que se recibió en NUESTRA ZONA provino de la gente que vive en Tolosa, en la zona de 117 a 120 y de 521 a 526, donde los vecinos aseguran que "todos los días resulta imposible conciliar el sueño en la siesta, y es peor aún los fines de semana. Alguien debiera tomar cartas en este asunto para que disminuya la actividad o bien se acuerde alguna otra medida que permita vivir a la gente que quiere descansar un poco".

Los vecinos también apuntan que "hemos solicitado la presencia de Control Urbano y de organismos provinciales que están para resguardar la salud ambiental con el fin de que midan los decibeles que producen estas naves, pero hasta el momento no hemos tenido una respuesta favorable, ya que el mayor tránsito se produce los fines de semana y prácticamente no hay gente en las dependencias oficiales".

La contaminación auditiva es un problema que perjudica la salud de cientos de personas, y lamentablemente es ignorado casi en todo el mundo, aseguran especialistas en distintos portales digitales.

La Organización Mundial de la Salud ha establecido 65 decibeles como tolerancia máxima para el oído humano, sin embargo hay distintas situaciones cotidianas que producen 80 decibeles.

Los otorrinolaringólogos aseguran que "arriba de 80 decibeles puede haber deterioro de esas células y el daño puede ser irreversible si el problema persiste durante mucho tiempo, si es ocasional podríamos decir que no, pero si la persona está expuesta a más de 80 decibeles constantemente puede haber un deterioro".

ESTRÉS, MAL HUMOR Y NERVIOS

Estrés, mal humor, insomnio y nerviosismo, en el mejor de los casos, son las consecuencias de la contaminación auditiva, pero estas pueden ir desde la pérdida paulatina de la audición hasta un traumatismo acústico que puede ser generado en un solo instante.

"Puede ser exposición a un sólo ruido intenso, por ejemplo: tener un balazo, escuchar un petardo muy cerca, que fuera en una sola exposición o cuando van a las fiestas los jóvenes y el ruido está muy fuerte, y puede ser una sola exposición; la otra puede ser un ruido no muy intenso pero constante", comentaron.

Todas las personas están expuestas a este daño, sin embargo quienes viven cerca de zonas de alto ruido, como los aeropuertos, aeródromos, avenidas sumamente transitadas, son las más vulnerables, y son ellos quienes deben acudir a revisiones especializadas como la audiometría.

"Muchas veces el daño por ruido no solamente es la baja de audición, muchas veces el daño por ruido también es el acufeno o zumbido. O vértigo por exposición al ruido", explicaron quienes han realizado estudios sobre contaminación auditiva.



15 de Enero de 2009

Denuncia contra Secco y directivos del Aero Club por megafiesta frustrada.

El organizador de una frustrada megafiesta de fin de año en la laguna conocida como "del Aero Club", ubicada sobre diagonal 74 camino a Punta Lara, denunció penalmente al intendente de Ensenada, Mario Secco, y otras dos personas vinculadas al Aero Club La Plata por los presuntos delitos de "extorsión y exacciones ilegales", mientras que desde la comuna vecina rechazaron la acusación y plantearon que se pretendió realizar un evento comercial en un lugar no habilitado para ello.

Según el denunciante indicó en el escrito, le habrían requerido 17.000 pesos para autorizar la realización de la fiesta que iba a tener lugar el pasado 31 de diciembre. Y desde la Municipalidad se aseguró que "si autorizábamos eso, nos arriesgábamos a un nuevo Cromañón" y se señaló que los organizadores del evento habrían "engañado" a las autoridades del Aero Club pidiéndoles el salón que esa entidad posee para realizar "una celebración íntima" pero que luego se promocionó masivamente como "la mejor noche al aire libre de toda la Ciudad, donde esperaban convocar a 25 mil personas y tirar fuegos artificiales".

La denuncia, presentada en las últimas horas ante la fiscalía en turno, fue radicada por Mauro Damián Palummo con el patrocinio del abogado Darío Saldaño, contra el intendente de Ensenada, Mario Secco; el concesionario gastronómico del Aero Club La Plata, Diego Castro, y el presidente de la comisión directiva del Aero Club La Plata, Julio Facio, y contra "quien resulte penalmente responsable de la presunta comisión de los delitos de extorsión y exacciones ilegales".

Según el denunciante, tras acordar con las autoridades del Aero Club la realización de la fiesta fueron informados sobre "la imposibilidad de llevarla a0 cabo por decisión de la comuna ensenadense". En esas circunstancias, de acuerdo a lo indicado en la presentación judicial, los organizadores del evento "nos comunicamos con Diego Castro, quien nos dijo que si pagábamos la suma de 10.000 pesos la Municipalidad (de Ensenada) permitía (realizar) la fiesta". En la demanda se afirma también que "el día lunes 29 (de diciembre) nos solicitaron 7.000 pesos más, es decir un total de 17.000 pesos para que la municipalidad (de Ensenada) permitiera la realización de la fiesta".

En la denuncia se expresa luego que "el 30 de diciembre Emanuel Jiménez (miembro de la organización del evento) fue a la municipalidad de Ensenada, entrevistándose con el intendente Mario Secco, quien en groseros y autoritarios términos, abusando de su autoridad, se negó a permitir la autorización de la fiesta aún cuando se llevaron casi la totalidad de los requisitos de habilitación y permiso, negando inclusive la posibilidad de presentar el pedido (de habilitación) en la mesa de entradas".

"HUBIESE SIDO UN CROMAÑÓN"

Consultado por este diario, Luis Blasseti, presidente del Concejo Deliberante de Ensenada e intendente interino por licencia del jefe comunal Mario Secco, aseguró que los organizadores de la fiesta "engañaron a la gente del Aero Club diciéndoles que iban a hacer una celebración

reducida, casi íntima, en el salón-comedor, y después empezaron a promocionar una fiesta para 25 mil personas, con lanzamiento de fuegos de artificio y paracaidistas cayendo sobre el lugar. Ensenada nunca hubiese autorizado algo así, sin las medidas de seguridad acordadas porque hubiese sido otro Cromagñon".

Blasseti agregó que "ante esa situación, los directivos del Aero Club enviaron al Municipio una nota por la que deslindaban cualquier responsabilidad sobre la fiesta que se estaba promocionando masivamente". El intendente interino ensenadense indicó también que "este municipio jamás hubiese autorizado un evento en la laguna del Aero Club, porque además no tiene toda la jurisdicción sobre ese predio cuyo borde pertenece a Vialidad provincial, organismo ante el que los organizadores tampoco tramitaron permiso alguno".

WWW.BUENOSALIENS.COM/AGENDA.CFM/COD.33061.T.MATIAS-MINGHINELLI-NADIN-L-I-S-A-DJS-FAMILY-Y-MAS-EN-LAGUNA-AERO-CLUB-LA-PLATA.

Comunicado en Internet

La presente nota fue publicada durante la semana del miércoles 31 diciembre 2008 y actualmente no está en vigencia.

¡ATENCIÓN!

Miércoles 31 de diciembre de 2008

Matías Minghinelli, Nadin L.i.s.a., Djs Family y más en Laguna & Aero Club La Plata.
Este miércoles se hará una gran fiesta en La Laguna y Aero Club de La Plata en donde los encargados de recibir en nuevo año pinchando sus disquitos en el sector electrónico serán Matías Minghinelli y Nadin L.i.s.a., mientras que la pista V.I.P. contará con el housero set de Martín Magic y el colectivo Djs Family y también habrá lugar al eclecticismo en la pista Disco Pogo que estará a cargo de Andrés Sabat vs. Ultralimado (Billordo dj set).

El valor de la entrada en puerta será de \$ 25.-

Los horarios son los siguientes:

1 a 4am Matías Minghinelli
4 a 7am Nadin L.i.s.a

La Laguna & Aeroclub será en Diagonal 74 y Camino a Punta Lara, La Plata, Pcia. de Buenos Aires.

Publicidad de la mega Fiesta en el Aero Club La Plata



Diario El Día 15/01/2009

Denuncia contra Secco y directivos del Aero Club por megafiesta frustrada

El organizador de una frustrada megafiesta de fin de año en la laguna conocida como "del Aero Club", ubicada sobre diagonal 74 camino a Punta Lara, denunció penalmente al intendente de Ensenada, Mario Secco, y otras dos personas vinculadas al Aero Club La Plata por los presuntos delitos de "extorsión y exacciones ilegales", mientras que desde la comuna vecina rechazaron la acusación y plantearon que se pretendió realizar un evento comercial en un lugar no habilitado para ello.

Según el denunciante indicó en el escrito, le habrían requerido 17.000 pesos para autorizar la realización de la fiesta que iba a tener lugar el pasado 31 de diciembre. Y desde la Municipalidad se aseguró que "si autorizábamos eso, nos arriesgábamos a un nuevo Cromañón" y se señaló que los organizadores del evento habrían "engañado" a las autoridades del Aero Club pidiéndoles el salón que esa entidad posee para realizar "una celebración íntima" pero que luego se promocionó masivamente como "la mejor noche al aire libre de toda la Ciudad, donde esperaban convocar a 25 mil personas y tirar fuegos artificiales".

La denuncia, presentada en las últimas horas ante la fiscalía en turno, fue radicada por Mauro Damián Palummo con el patrocinio del abogado Darío Saldaño, contra el intendente de Ensenada, Mario Secco; el concesionario gastronómico del Aero Club La Plata, Diego Castro, y el presidente de la comisión directiva del Aero Club La Plata, Julio Facio, y contra "quien resulte penalmente responsable de la presunta comisión de los delitos de extorsión y exacciones ilegales".

Según el denunciante, tras acordar con las autoridades del Aero Club la realización de la fiesta fueron informados sobre "la imposibilidad de llevarla a cabo por decisión de la comuna ensenadense". En esas circunstancias, de acuerdo a lo indicado en la presentación judicial, los organizadores del evento "nos comunicamos con Diego Castro, quien nos dijo que si pagábamos la suma de 10.000 pesos la Municipalidad (de Ensenada) permitía (realizar) la fiesta". En la demanda se afirma también que "el día lunes 29 (de diciembre) nos solicitaron 7.000 pesos más, es decir un total de 17.000 pesos para que la municipalidad (de Ensenada) permitiera la realización de la fiesta".

En la denuncia se expresa luego que "el 30 de diciembre Emanuel Jiménez (miembro de la organización del evento) fue a la municipalidad de Ensenada, entrevistándose con el intendente Mario Secco, quien en groseros y autoritarios términos, abusando de su autoridad, se negó a permitir la autorización de la fiesta aún cuando se llevaron casi la totalidad de los requisitos de habilitación y permiso, negando inclusive la posibilidad de presentar el pedido (de habilitación) en la mesa de entradas".

"HUBIESE SIDO UN CROMAÑÓN"

Consultado por este diario, Luis Blasseti, presidente del Concejo Deliberante de Ensenada e intendente interino por licencia del jefe comunal Mario Secco, aseguró que los organizadores de la fiesta "engañaron a la gente del Aero Club diciéndoles que iban a hacer una celebración reducida, casi íntima, en el salón-comedor, y después empezaron a promocionar una fiesta para 25 mil personas, con lanzamiento de fuegos de artificio y paracaidistas cayendo sobre el lugar. Ensenada nunca hubiese autorizado algo así, sin las medidas de seguridad acordadas porque hubiese sido otro Cromañón".

Blasseti agregó que "ante esa situación, los directivos del Aero Club enviaron al Municipio una nota por la que deslindaban cualquier responsabilidad sobre la fiesta que se estaba promocionando masivamente".

El intendente interino ensenadense indicó también que "este municipio jamás hubiese autorizado un evento en la laguna del Aero Club, porque además no tiene toda la jurisdicción

sobre ese predio cuyo borde pertenece a Vialidad provincial, organismo ante el que los organizadores tampoco tramitaron permiso alguno".

Diario el Día, edición impresa.
La Plata, 17/01/2009

Salen al cruce de una denuncia en Ensenada

La municipalidad de Ensenada emitió un comunicado en el que señaló que de la denuncia penal efectuada por un particular contra el intendente Mario Secco "no surge de forma alguna que el mismo (el jefe comunal) tenga participación alguna en el hecho".

La Comuna sostuvo que "se desconoce por completo al señor Diego Castro, concesionario del Aero Club La Plata, a quien se le endilga el pedido de una suma de dinero, y a cualquier otra persona vinculada al tema, ni ha tenido (el Municipio) conocimiento de ninguna solicitud de dinero para la realización de la fiesta, poniendo de relieve que los funcionarios municipales han actuado conforme lo establecen las normas procedimentales, intentando en todo momento velar por la seguridad de las personas, no habiéndose iniciado por ante la Comuna ninguna solicitud de habilitación, permiso ni actuación administrativa para la realización del evento".

La denuncia había sido presentada por Mauro Damián Palummo, organizador de una frustrada megafiesta de fin de año en el predio conocido "la laguna del Aero Club", ubicado sobre diagonal 74 camino a Punta Lara.

Palummo, como este diario informó, denunció penalmente al intendente Secco y a otras dos personas vinculadas al Aero Club La Plata por los presuntos delitos de "extorsión y exacciones ilegales" al señalar que se le habrían requerido 17 mil pesos para autorizar la realización de la fiesta que iba a tener lugar el 31 de diciembre del año pasado.

Noticias en Internet sobre la caída de un avión que despegó del Aero Club La Plata



Diario El Día.
Edición Digital.
Miércoles 14 de Enero, 2009

Cayó una avioneta en Ensenada y de milagro no fue una tragedia

Por causas que aún se desconocen, una avioneta se precipitó a tierra en la zona de El Dique, a metros de donde hay casas, mientras realizaba un vuelo de bautismo de un grupo de paracaidistas. El piloto sufrió algunas fracturas, pero salvó su vida.



Una avioneta cayó hoy en la ciudad de Ensenada durante un vuelo de bautismo de paracaidistas y resultó herido el piloto, pero no hubo víctimas fatales, informó una fuente policial.

El grupo había despegado del Aeroclub La Plata, que utiliza el Club de Paracaidismo local para los vuelos de práctica de sus socios, que en este caso ya habían saltado al vacío cuando la aeronave cayó y se incendió a pocos metros de un grupo de viviendas, relataron fuentes de la investigación.

La policía identificó al único lesionado como Fernando Vargas, un joven de 19 años que es piloto del Club de Paracaidismo de nuestra ciudad y comandaba la avioneta, pero había quedado solo a bordo cuando ocurrió el accidente.

Vargas transportaba, en un Cessna 180, a cinco tripulantes que realizaban un vuelo de bautismo de paracaídas; uno a uno fueron saltando de la aeronave como estaba previsto y el joven quedó solo en la máquina, que luego debía aterrizar.

A la altura de las rutas 43 y 125, en la localidad de Ensenada, la avioneta tuvo un desperfecto técnico y, ante el inminente accidente, el piloto se arrojó al vacío con su paracaídas.

Vargas quedó enganchado de la rama de un árbol que se rompió y cayó al suelo, sufriendo golpes y heridas leves, aunque en una primera instancia se creyó que se había quebrado las dos piernas.

El joven fue trasladado rápidamente en una ambulancia que circulaba por la zona y fue internado en el Hospital Cestino de Ensenada, donde se le realizaron controles y curaciones.

"Vargas se encuentra consciente y en buen estado", informó el sargento Tolosa de la Comisaría Tercera de Ensenada, que investiga el hecho.

La avioneta cayó en una zona de escasa vegetación y quedó "absolutamente destruida", afirmó el oficial.

El accidente ocurrió este mediodía en un descampado de esa localidad bonaerense cuando por un desperfecto técnico, según las primeras estimaciones-, la máquina se precipitó a tierra, se incendió y quedó destrozada.

"La aeronave quedó destruida contra el suelo, pero por suerte cayó en un lugar descampado y sin demasiada arboleda", explicó Gabriel Tizzone, piloto de la Policía Federal que se encargó del operativo de rescate de su joven colega.

"Lo único que se puede reconocer de la avioneta es el timón de dirección en el que se ve la matrícula, que sería LV-FLA, porque se incendió de golpe al chocar contra el suelo y quedaron los hierros retorcidos", detalló Tizzone.

El piloto de la Policía Federal destacó que "es una tranquilidad que este accidente no tenga víctimas fatales y que no haya afectado a las viviendas cercanas, que están a unos 50 metros de donde cayó la aeronave".

Pese al incendio que ocasionó la avioneta al estrellarse contra el suelo, el fuego sólo quemó algunos árboles aledaños, que los bomberos extinguieron rápidamente.

El desperfecto que causó el accidente es investigado por el fiscal de turno, Marcelo Romero y personal de la Comisaría Tercera de Ensenada.

**Diario El Día.
Edición Digital.
Jueves 15 de Enero, 2009**

Cayó una avioneta y el piloto salvó su vida al eyectarse

La nave se precipitó en Ensenada luego de un vuelo de bautismo que casi termina en tragedia

Una avioneta cayó ayer en la ciudad de Ensenada durante un vuelo de bautismo de paracaidistas y sólo resultó herido el piloto, ya que los cinco pasajeros que llevaba se tiraron de la máquina minutos antes del accidente, según informaron fuentes policiales.

El grupo había despegado del Aeroclub La Plata, que utiliza el Club de Paracaidismo local para los vuelos de práctica de sus socios, que en este caso ya habían saltado al vacío cuando la aeronave cayó y se incendió a pocos metros de un grupo de viviendas, relataron fuentes de la investigación.

La policía identificó al único lesionado como Fernando Vargas, un joven de 19 años que es piloto del Club de Paracaidismo de La Plata y comandaba la avioneta, pero había quedado solo a bordo cuando ocurrió el accidente.

Desperfecto técnico

Vargas transportaba, en un Cessna 180, a cinco tripulantes que realizaban un vuelo de bautismo de paracaídas; uno a uno fueron saltando de la aeronave como estaba previsto y el joven quedó solo en la máquina, que luego debía aterrizar.

A la altura de las rutas 43 y 125, en la localidad de Ensenada, la avioneta tuvo un desperfecto técnico y, ante el inminente accidente, el piloto se arrojó al vacío con su paracaídas.

Vargas quedó enganchado de la rama de un árbol que se rompió y cayó al suelo, sufriendo golpes y heridas leves, aunque en una primera instancia se creyó que se había quebrado las dos piernas. El joven fue trasladado rápidamente en una ambulancia que circulaba por la zona y fue internado en el Hospital Cestino de Ensenada, donde se le realizaron controles y curaciones.

"Vargas se encuentra consciente y en buen estado", informó el sargento Tolosa de la Comisaría Tercera de Ensenada, que investiga el hecho. La avioneta cayó en una zona de escasa vegetación y quedó "absolutamente destruida", afirmó el oficial.

El accidente ocurrió en un descampado de esa localidad bonaerense cuando por un desperfecto técnico, según las primeras estimaciones-, la máquina se precipitó a tierra, se incendió y quedó destrozada. "Lo único que se puede reconocer de la avioneta es el timón de dirección en el que se ve la matrícula, que sería LV-FLA, porque se incendió de golpe al chocar contra el suelo y quedaron los hierros retorcidos", detalló el efectivo de la Policía Federal Gabriel Tizzone, encargado de las pericias

Edición Impresa. Diario El Día

La Plata, 15/01/2009





La nave quedó destruida en el bosquecito de El Dique, a pocos metros de viviendas, una planta industrial y el parque Martín Rodríguez

Cayó una avioneta en El Dique y el piloto salvó su vida de milagro

Iba con cuatro tripulantes más que se habían arrojado antes porque era un vuelo de bautismo

Una avioneta cayó en El Dique -Ensenada-, en medio de un sector del Parque Martín Rodríguez, a escasos metros de una zona de viviendas. El piloto que la conducía, un joven de 19 años, salvó su vida de milagro, luego de tirarse de la aeronave en paracaídas, pocos segundos antes de que el aparato se estrellara contra el suelo

SILVINA DURANTE

Hoy hace 7 años... sin tu presencia, sentimos tantas cosas por seguir disfrutando, tu imagen brilla y nos sigue guiando en nuestro camino, te pedimos hija querida, que nos des la luz que siempre tuviste.

Nosotros te extrañamos cada vez más. El tiempo no curará nunca esta herida.

Te amamos

Mamá, Papá, Gabriel, Cecilia y los tres Sólicos que no conociste Pablo, Agustín y Francisco. Hoy celebraremos una misa en su memoria en la Iglesia Sagrado Corazón a las 19:30 hs.

ALICIA A. URSULA SPINEDI de RIMOLDI

15-01-99 15-01-09

La fuerza de los recuerdos nos ha obligado a tener dos vidas. Esta que transitamos y la de aquellos días que no desvanecen, de eléctrica infancia, de luz joven, de mancomunión familiar. Vidas paralelas que hoy se funden en la obligación de crecer y avanzar, aunque siempre evocando y mirando vanamente hacia atrás.

"Explosión y fuego"



Yeni Andrada, vecina de 42 bis y 126:

"Escuché un estruendo. Fue como si hubiese temblado la tierra. Vine rápido y me encontré con este cuadro. Lo que menos me hubiera imaginado es que podía ser un avión que se había venido abajo acá, en esta zona".



Jorge Cantero, vecino de 42 bis entre 125 y 126:

"Lo vi desde el cielo, cuando empezó a hacer trompas. Fue impresionante, porque lo seguí con la vista y vi cuando se cayó, explotó y se prendió fuego. Pensé que los tripulantes se habían matado todos".

gas, es vecino de Lomas de Zamora y piloto del Club de Paracaidistas de Tolosa. El joven comandaba la avioneta en uno de los tantos vuelos de práctica de los socios de la entidad. Los paracaidistas fueron saltando uno a uno como estaba previsto y el piloto quedó solo en la aeronave que después debía volver al Aeroclub y aterrizar.

En la emergencia intervinieron varias fuerzas de seguridad, como cuerpos de bomberos de Ensenada, Defensa Civil de esa ciudad y la Policía. El capitán Fernando Gras-

so, jefe policial del distrito vecino, informó que el accidente se debió a un desperfecto técnico. "Al avión se le habría roto el comando de las alas; se desprendió una y el piloto saltó y quedó colgado de un árbol. De ahí cayó al suelo y por eso habría recibido algunos golpes, pero está fuera de peligro", detalló el efectivo.

Minutos después de haber efectuado una exhaustiva revisión al accidentado, el jefe de la guardia de ayer del Cestino, Luciano Alessi, indicó a este diario que Vargas iba a quedar internado en ese establecimiento asistencial durante unas horas "para su observación". El médico ya había ordenado ecografías y radiografías, pero restaba la práctica de un análisis traumatólogo más profundo para descartar cualquier fisura o fractura ósea. "Ingresó sin heridas visibles. Chequeamos la parte abdominal y no hay lesiones, tampoco neurológicas, pero tiene que estar

Estruendo al mediodía

Ni bien se precipitó la avioneta en las inmediaciones del Parque Martín Rodríguez, llegaron los bomberos de El Dique, personal policial y numerosos curiosos que querían saber el origen de la explosión que había sacudido la jornada del martes.

La cercanía del lugar de la caída de la nave a las casas y a una planta industrial de combustible generó sensaciones de estupor al pensar que hubiera ocurrido si la avioneta se desviaba en sus últimos metros hacia esos dos puntos de referencia.

"Mejor no pensarlo. Vemos que estuvo muy cerca de las casas la nave ya destruida y creemos que hubiera desatado un desastre de haberse desviado en el último trayecto de la caída. Por suerte, o por obra del piloto, el accidente no tuvo consecuencias más graves de las que registró", dijo uno de los vecinos que se acercó al lugar y formó parte del grupo de curiosos que quería indagar sobre los detalles del accidente.

La nave, que tiene un costo cercano a los 60 mil dólares, y al observar los restos esparcidos en el bosquecito ensenadense cuesta creer que sus tripulantes salvaron la vida minutos antes, tanto los paracaidistas como el piloto al que se le reconoce cierto grado de experiencia a pesar de sus 19 años.

(Segue en Pág. 15)

HELI LAMBRE

15-1-2008 / 15-1-2009

Hoy aforamos la presencia. Pero quien ha hecho de la amistad un culto sagrado, deja a su paso huellas indelebles y trascendió el vacío que provoca la ausencia material. Estás en cada uno de nuestros corazones y en nuestro pensamiento. Con nosotros, por siempre. Ana P., Graciela, Tere, Elena, Mónica, Miriam, Ana F.

LA CIUDAD



El joven piloto fue internado inmediatamente en el hospital Cestino de Ensenada

(Viene de Pág. 14)

unas horas por precaución", afirmó el profesional.

Al cierre de esta edición, el paciente había sido trasladado al Hospital San Roque de Gonnet, donde le practicaron una tomografía. A partir de ese estudio se determinó que a raíz de los golpes se lesionó la primera vértebra lumbar y la torácica 12, es decir, la zona de la cintura, por lo que deberá someterse a varias semanas de reposo y completar el tratamiento con el uso de un corset.

CONMOCION ENTRE LOS VECINOS

El accidente aéreo causó una enorme conmoción en la zona del camino Vergara y 126. Varios vecinos sintieron el estruendo que provocó la aeronave al estrellarse y luego pudieron observar las llamas que originó la explosión. Incluso, hubieron quienes alcanzaron a verla en el momento que daba trompos en el aire antes de venirse a pique. Cuando llegaron los primeros bomberos —una dotación del destacamento de El Dique que salió con la autobomba al escuchar la explosión— ya había decenas de personas que se habían acercado al lugar.

Hilda Cepeda, que estaba haciendo mandados a tres cuadras del accidente, contó, todavía muy impresionada por lo que había

Habilitación

Entre las preguntas que tienen los instructores de la causa sobre el episodio de El Dique, se supo que se investiga si la nave estaba habilitada, como así también si el vuelo se hizo en condiciones regulares o irregulares

visto: "creí que el avión estaba haciendo piruetas, pero sentí un ruido raro y lo vi caer. Enseguida escuché las sirenas de los bomberos y me dio como una crisis nerviosa. Después me di cuenta de que el piloto había querido evitar que la avioneta cayera sobre las casas".

En principio, el desperfecto que causó el accidente comenzó a ser investigado por el fiscal de turno, Marcelo Romero y personal de la comisaría tercera de Ensenada. "Tengo a cargo el caso 'prima facie' —aclaró el funcionario judicial— porque este tipo de hechos los debe abordar la Justicia Federal".

Detalles de la nave

Cessna 180

Clase:	Utilitario
Fabricante:	Cessna Aircraft Co.
Producción:	1953-1981
Fuselaje:	aleación de aluminio
Capacidad:	4-6 pasajeros
Longitud:	7,98 m.
Envergadura:	10,98 m.
Altura:	2,29 m.
Peso:	690 kg.
Velocidad máxima operativa:	267 km/h
Techo de servicio:	20.000 pies (6.000 m)

Es un avión monomotor de propósito general, con tren de aterrizaje convencional; muchas unidades aún se emplean en aviación privada, vigilancia de parques nacionales o vuelos a lugares extremos.





Milagrosa caída de una avioneta

Un Cessna 180 se estrelló en El Dique, en un sector del Parque Martín Rodríguez, a escasos metros de una zona de viviendas. El piloto, de 19 años, se tiró en paracaídas, segundos antes que la nave impactara contra el suelo y ardiera. Solo sufrió dos lesiones en la columna que no son graves. Previamente, cuatro tripulantes se habían arrojado en un vuelo de bautismo. Fue una desgracia con suerte.

La Plata, jueves 15 de enero de 2009

POLICIALES

Se trataba de un vuelo de bautismo

Una avioneta cayó en El Dique y el piloto se salvó por milagro

Otros cuatro tripulantes se habían arrojado minutos antes

Una avioneta cayó en El Dique, Ensenada, en medio de un sector del Parque Martín Rodríguez, a escasos metros de una zona de viviendas. El piloto que la conducía, un joven de 19 años, salvó su vida por milagro, luego de tirarse de la aeronave en paracaídas, pocos segundos antes de que el aparato se estrellara contra el suelo y ardiera en llamas tras una fuerte explosión. Está internado y de acuerdo a los resultados de los estudios que se le habían practicado hasta el cierre de esta edición, tendría dos lesiones en la columna vertebral que no revisten gravedad.

El pequeño avión -un Cessna 180, con capacidad para seis pasajeros- se vino abajo en horas de la mediodía muy cerca del camino

del polo petroquímico ensenadense y de casas que conforman un barrio. El aparato terminó incendiándose en el suelo, entre dos árboles, y quedó totalmente destruido. Lo único reconocible entre los bascos retorcidos fue el timón de dirección. Quien estaba al mando de la avioneta se llama Fernando Vargas, es vecino de Lomas de Zamora y piloto del Club de Paracaidistas de Tolosa. El joven comandaba la avioneta en uno de los tantos vuelos de práctica de los socios de la entidad. Los paracaidistas fueron saltando uno a uno como estaba previsto y el piloto quedó solo en la aeronave que después debía volver al Aeroclub y aterrizar.

VARIAS FUERZAS

En la emergencia intervinieron varias fuerzas de seguridad, como cuerpos de bomberos de Ensenada, Defensa Civil de esa ciudad y la Policía. El capitán Fernando Grasso, jefe policial del distrito vecino, informó que el accidente se debió a un desperfecto técnico. "Al avión se le habría roto el comando de las alas; se desprendió una y el piloto salió y



La nave quedó destruida en el bosquecito de El Dique, a pocos metros de viviendas, una planta industrial y el parque Martín Rodríguez

el profesional. Al cierre de esta edición, el paciente había sido trasladado al Hospital San Roque de Gonnet, donde le practicaron una tomografía. A partir de ese estudio se determinó que a raíz de los golpes se lesionó la primera vértebra lumbar y la torácica 12, es decir, la zona de la cintura, por lo que deberá someterse a varias semanas de reposo y completar el tratamiento con el uso de un corset.

El accidente aéreo causó una enorme conmoción en la zona del camino Vergara y 126. Varios vecinos sintieron el estruendo que provocó la aeronave al estrellarse y luego pudieron observar las llamas que originó la explosión. Incluso, hubieron quienes alcanzaron a verla en el momento que daba trompos en el aire antes de venir a pique.

Cuando llegaron los primeros bomberos -una dotación del destacamento de El Dique que salió con la auto-

bomba al escuchar la explosión- ya había decenas de personas que habían acercado al lugar.

Detalles de la nave

Cessna 180

Clase:	Utilitario
Fabricante:	Cessna Aircraft Co.
Producción:	1953-1981
Fuselaje:	aleación de aluminio
Capacidad:	4-6 pasajeros
Longitud:	7,98 m.
Envergadura:	10,98 m.
Altura:	2,29 m.
Peso:	690 kg.
Velocidad máxima operativa:	267 km/h
Techo de servicio:	20.000 pies (6.000 m)

Es un avión monomotor de propósito general, con tren de aterrizaje convencional; muchas unidades aún se emplean en aviación privada, vigilancia de parques nacionales o vuelos a lugares extremos.



"Explosión y fuego"



Yoni Andrada, vecino de 42 bis y 125:
"Escuché un estruendo. Fue como si hubiese temblado la tierra. Vine rápido y me encontré con este cuadro. Lo que menos me hubiera imaginado es que podía ser un avión que se había venido abajo acá, en esta zona".



Jorge Cantero, vecino de 42 bis entre 125 y 126:
"Lo vi desde el cielo, cuando empezó a hacer trompos. Fue impresionante, porque lo seguí con la vista y vi cuando se cayó, explotó y se prendió fuego. Pensé que los tripulantes se habían matado todos".

AL MEDIODÍA, EL ESTRUENDO

Ni bien se precipitó la avioneta en las inmediaciones del Parque Martín Rodríguez llegaron los bomberos de El Dique, personal policial y numerosos curiosos que querían saber el origen de la explosión que había sacudido la jornada del martes.

La cercanía del lugar de la caída de la nave a las casas y a una planta industrial de combustible generó sensaciones de estupor al pensar qué hubiera ocurrido si la avioneta se desviaba en sus últimos metros hacia esos dos puntos de referencia.

Edición Impresa. Diario Diagonales
La Plata, 15/01/2009

Diagonales
El nuevo diario de La Plata

Jueves 15 de enero de 2009
Año 1 - Número 214
Edición de 40 páginas
Precio: \$1.50
Recargo venta al interior: \$0.40



Los restos del Cessna 180 en el Parque Martín Rodríguez, en 126 y 43. Los bomberos sólo tuvieron que apagar una pocas llamas

Al filo de la tragedia

Una avioneta perdió un ala y cayó a metros de un barrio de Ensenada, frente a la Refinería de YPF. Minutos antes saltaron cuatro paracaidistas. El piloto, que evitó un desastre, fuera de peligro **P. 9, 10 Y 11**

Fernando Vargas, el piloto

- Se desprendió la hélice y le arrancó el ala al aparato, dijo el aviador.
- El piloto, en segundos, se puso el paracaídas y saltó. Quedó colgado de un árbol.
- Un ala, cargada de combustible, cayó sobre la calle 43, justo en la entrada a YPF.




Cayó un avión en Ensenada y el piloto se salvó de milagro al saltar en paracaídas

La nave cayó a 30 metros de un barrio. Cuatro paracaidistas habían saltado minutos antes

PABLO ROESLER
proesler@diariodiagonales.com.ar

"Vi el ala que venía cayendo aparte. Entró en tirabuzón. Fue impresionante". El relato es de uno de los cientos de testigos que ayer vieron caer un avión en el barrio El Dique de Ensenada. A la avioneta se le soltó la hélice, que le seccionó un ala. La nave impactó en una arboleda y el piloto salvó su vida de milagro: saltó con su paracaídas y quedó colgado de un árbol. Está fuera de peligro. Antes de saltar al vacío guió el aparato hacia un predio libre y evitó una tragedia. La nave cayó a 30 metros de un barrio y a 40 de una parrilla.

El avión marca Cessna 180, matrícula LV-FLA, cayó a las 11.50 en el parque Martín Rodríguez, ubicado en calle 126 y 43, en Ensenada. El piloto, Fernando Gabriel Vargas, de 19 años, volvía de lanzar a cuatro paracaidistas, cuando por un desperfecto técnico el avión se precipitó.

El joven, oriundo de Lomas de Zamora, es un piloto del Club Escuela de Paracaidismo que había



Fernando Gabriel Vargas (19), al ser trasladado desde el hospital Cestino al San Roque de Gonnet

partido minutos antes del Aeroclub La Plata.

Fuentes de la investigación informaron a Diagonales que "al ser atendido por los bomberos, el piloto dijo que la hélice se le había desprendido del rotor del motor y le había seccionado el ala".

Aunque el accidente dejó a la nave sin sustentación, el piloto guió el avión hacia un lugar deshabitado y luego saltó, detallaron las fuentes. El joven quedó colgado de un árbol del parque, a metros del Cessna, que se destruyó por completo.

ILESO Vargas fue asistido por los Bomberos de Ensenada, quienes lo trasladaron al hospital Cestino de esa localidad.

El médico Pablo Palumbo informó que el piloto sufrió "aplastamiento de la primer vértebra lumbar" y un corte en la cabeza. A las 18, le realizaron una tomografía en Gonnet, para descartar más lesiones vertebrales.

De todas formas, "neurológicamente, no tiene nada", se explicó.

AL FILO DE LA TRAGEDIA



Escuchamos la explosión y salimos corriendo. Buscábamos por todos lados a alguien, pero no veíamos nada. De golpe, el piloto cayó de un árbol."

Tomás Penillero



Primero escuché un ruido, después vi que se caía y empecé a gritar: 'se cae un avión'. Enseguida veo que un ala cayó justo enfrente nuestro."

Ricardo De Turri
Camionero



El paracaídas con el que saltó al vacío el piloto

El ala cayó justo después de que pasara una moto. El golpe fue seco y empezó a desprender combustible. Nosotros corrimos a cortar el tránsito."

Luis Divirgilio
Camionero

Primero escuché una explosión, después el ruido del motor, que sonaba mal y se acercaba, y después otra explosión, mucho más fuerte, que fue cuando cayó."

Roberto Vecino de 124 y 43



AL FILO DE LA TRAGEDIA

La caída 1

Se desprende la hélice y secciona el ala

2

Comienza a perder otras partes

3

Cae en tirabuzón

4

Se estrella entre los árboles

11.50

El paracaídas del piloto, debajo del árbol donde cayó

Pedazos de ala y la luneta, en el Parque

La avioneta estrellada, entre los árboles

Parque Martín Rodríguez

Complejo Industrial La Plata de Repsol-YPF / Gas Licuado

Centro Integral Comunitario

Hipódromo

Calle 270

Calle 43

Cessna 180 Skywagon

Tipo: utilitario

Fabricante: Cessna Aircraft Co.

Primer vuelo: 26 de mayo de 1952

Introducido: 1953

Producción: 1953-1981

Nº construidos: 6.193 unidades

Valor de Mercado: u\$430.000 apróx.

ALEXANDRO GONZALEZ

RAFAEL G. ESPINOSA

Vuelo de bautismo

El avión que guiaba el joven es un Cessna 180 que se encuentra registrado en La Plata. La aeronave no pertenece al piloto que la comandaba, y era utilizada por el Club Escuela de Paracaidismo, que ayer realizaba un salto de bautismo.

"La avioneta es de acá, está registrada en el Aeroclub", explicó a *Diagonales* una fuente policial. El jefe de aeródromo del Aeroclub de La Plata, Ernesto Fasciolo, contó a este diario que la entidad y la de los paracaidistas "son instituciones diferentes", y aclaró que "el Club de Paracaidismo funciona en el predio del Aeroclub". "Compartimos las pistas y el lugar, pero ellos tienen, incluso, un hangar separado del nuestro". De todas formas, manifestó preocupación por el accidente y apuntó: "Somos entidades hermanas y todo lo que les pase a ellos nos preocupa a nosotros".

El vuelo que realizó ayer el Cessna 180 fue para realizar un salto de bautismo, informaron fuentes cercanas al Club. En tanto, fuentes policiales destacaron que el avión pertenece "a otra persona, no al piloto". Además, desmintieron el rumor de que la nave no tuviera habilitación: "Cualquier avión que despegue de una base aérea puede hacerlo, únicamente, si tiene habilitación".



Una pala mecánica retira del predio arbolado los restos del Cessna 180

El piloto evitó la tragedia

A pesar de sus 19 años, todos sus conocidos describieron a Fernando Vargas como un piloto con experiencia. Antes de abandonar el avión, el joven lo guió hacia un predio sin viviendas. Luego saltó. "Un poco lo guió. El avión venía en altura y el piloto lo pudo guiar hacia un predio seguro y, recién ahí, decidió arrojarse", contó a *Diagonales* una fuente policial tras las primeras pericias y luego de escucharse las primeras palabras del

conductor. Según explicaron pilotos del Aeroclub local, a pesar de que al desprenderse parte del ala el joven tenía muy poco tiempo, tuvo la pericia y la sangre fría para orientar la nave hacia un sitio des poblado, colocarse el paracaídas y luego saltar.

Sin esa maniobra, el avión podría haber caído sobre las casas del barrio, ubicado a solo 30 metros del lugar del accidente. O sobre la playa de estacionamiento de YPF.

EN YOU TUBE

Minutos después de la caída del avión, las imágenes del Cessna 180 estrellado en el barrio El Dique de Ensenada podían verse desde cualquier lugar del Globo. Convertido en reportero on line, el platense Matías Disco, cámara en mano, filmó los restos todavía en llamas y subió las imágenes a YouTube.

Pericia y juventud

El análisis de Matías Ungaro

Lo que hizo el piloto demuestra una gran pericia. Este tipo de aviones, como el Cessna 180, tienen un valor de entre 35 y 50 mil dólares, por lo que es imposible que tengan asientos eyectables como los jets de guerra, por la sencilla razón que su costo sería muchísimo mayor. En este tipo de naves, cuando tenés un desperfecto no tenés tiempo para nada: rápidamente el piloto tiene que buscar un predio libre, des poblado, como un campo, para poder aterrizar planeando. Indudablemente pericia y habilidades tiene este piloto a pesar de ser joven. En este tipo de aviones no podés volar con el paracaídas puesto, porque no entrás en la butaca. Y a pesar de llevarlo, el comentario de los pilotos es que, ante un desperfecto no da el tiempo para ponerse. Todo ocurre en muy poco tiempo. Evidentemente la juventud del piloto contribuyó a que él lo lograra. La mano de Dios fue la que intervino para salvar a este chico.

Foto del Aeroclub de La Plata



Diario HOY
Edición Digital
Miércoles 14 de Enero, 2009

Policiales | Accidente aéreo en Ensenada

Caída libre y milagro

En pleno vuelo, una hélice del motor destrozó un ala de un Cessna 180. Poco antes se habían tirado 4 paracaidistas. El avión se precipitó a tierra. El piloto logró saltar. Sufrió la fractura de una vértebra y un golpe en la cabeza. El tanque de combustible y otras partes de la nave cayeron a metros de la destilería de YPF.

Ocurrió cerca del mediodía. Y de milagro no fue tragedia.

Comenzó como un simple vuelo de práctica para 4 paracaidistas. Se lanzaron sin problemas, pero cuando el piloto quedó solo, algo falló en el aire y la máquina empezó a desintegrarse. Finalmente, hubo una gran explosión y muchos pensaron en lo peor. Pero afortunadamente no hubo víctimas fatales. El piloto consiguió lanzarse antes de que la aeronave se estrellara y sufrió golpes en la cabeza y la fractura de una vértebra al caer de un árbol de grandes dimensiones.

Apenas pasadas las 12 de ayer, la cuadra de 43 entre 125 y 126, en El Dique, estaba invadida de curiosos que sacaban fotos con cámaras y teléfonos celulares. Minutos antes, un Cessna 180 (registro LV-FLA), que había partido con cinco personas a bordo del aeródromo Tolosa, terminó estrellándose en un terreno repleto de grandes árboles, luego de que sufrió el desprendimiento de una de sus alas.

A unos 20 metros de la calle y pegado al predio del Club Unidos del Dique quedaron los restos principales de la aeronave.

En la esquina de 126 y 43, Oscar Alfredo Ruiz Díaz, director del Centro Integrador Comunitario, estaba trabajando cuando ocurrió todo. “Primero vimos una avioneta que daba vueltas y vueltas y al rato escuchamos una explosión muy fuerte”, aseguró. “Pensamos que había sido una garrafa hasta que vimos una cosa blanca arriba de los árboles. Después advertimos que era el piloto que se había tirado en paracaídas y que terminó cayendo al piso”.

Casi al mismo tiempo llegó el personal del Cuartel de Bomberos de El Dique, que está a unos 300 metros del sitio del siniestro. “En un primer momento escuchamos el sonido del avión que venía bajando y después la explosión. Cuando salimos, vimos la columna de humo y la gente que nos gritaba que se había caído un avión”, comentó uno de los efectivos que trabajaron en el hecho. Luego, aseguró que “ante la eventualidad de que hubiera muchas víctimas, llamamos a Bomberos Ensenada”

De inmediato se montó un impresionante despliegue en la zona. Lo primero que se hizo fue auxiliar al herido, que estaba tendido junto al paracaídas. El piloto gritaba por el dolor y fue subido a una camilla por los uniformados. La víctima, identificada como Fernando Vargas (19), fue finalmente trasladada en ambulancia hasta el hospital Cestino, donde quedó internado y fuera de peligro. Sólo sufrió la fractura de una de sus vértebras y un traumatismo de cráneo.

Anoche, había sido derivado al hospital de Gonnet donde le practicaron una tomografía computada.

Al rescate

En el lugar del siniestro, los bomberos debieron apagar el árbol contra el que se estrelló la avioneta, que había comenzado a prenderse fuego. También intervino personal de la comisaría Tercera de Ensenada, para impedir que la gente tomara contacto con los restos de la nave.

Unos 400 metros más adelante, trabajaban otras dotaciones. Es que en medio del camino Rivadavia había caído el tanque de combustible del Cessna, en la entrada al depósito de gas licuado de la destilería de YPF. A unos escasos diez metros, más de diez camiones cisternas aguardaban para ser cargados. Los bomberos lanzaron una espuma química sobre el tanque, que derramó combustible en el asfalto y cortó la circulación de vehículos.

Causaba impresión ver la cercanía entre la destilería, el lugar del accidente y las numerosas casas de familia. Uno de los efectivos contó que “los testigos afirman que vieron al avión salir de una nube negra, que empezó a dar vueltas y perder partes hasta que terminó estrellándose. Al escuchar la explosión pensamos que había sido en la planta de gas. Por suerte tuvimos un Dios aparte y no cayó ahí porque no nos hubiera dado tiempo para reaccionar”. El azar hizo que ningún auto circulara por el camino en el momento del accidente.

Mientras tanto, otros restos del fuselaje quedaron desperdigados dentro del parque Martín Rodríguez. A varios metros de distancia unos de otros, había trozos de un ala, vidrios y muchas otras partes, muy difíciles de identificar. El Cessna pertenecía al Club Escuela de Paracaidismo La Plata y había partido del aeródromo local en un vuelo de práctica. De acuerdo a la primera declaración que hizo Vargas, los paracaidistas saltaron con normalidad y los problemas del vuelo ocurrieron cuando él ya estaba sólo.

“Menos mal que estaba solo”

De sus palabras quedó confirmado que el avión se precipitó a tierra por un desperfecto mecánico. Antes de ser trasladado al hospital, el joven piloto -que hacía dos años (desde los 17) trabajaba en el aeródromo-, exclamó: “Menos mal que estaba solo”. Muy dolorido, explicó que cuando se aprestaba a volver a pista se le desprendió un trozo de la hélice del motor, que golpeó en una de las alas y la destrozó. Acto seguido esta se desprendió y el avión comenzó a perder altura.

Ayer a la tarde, la Policía intentó tomarle nuevamente declaración al piloto pero lo encontraron “muy shockeado y sedado”. No obstante, el joven volvió a confirmar que “agarró un paracaídas y saltó porque el avión se venía en picada”.

En el hospital Cestino se encontraban los padres del piloto y otros familiares y amigos, junto a las autoridades del aeroclub.

Fuentes médicas señalaron que el joven se hallaba “lúcido y fuera de peligro”.

Los peritos de Policía que trabajaron en el lugar del hecho confirmaron los dichos del lesionado, al notar que el ala fue la parte del avión que más lejos cayó, a unos 450 metros del lugar del impacto.

La investigación del siniestro quedará en manos de la Justicia Federal. Personal de Policía Aeronáutica del edificio Cóndor concurre al lugar y se llevó los restos del avión.

“No era un avión nuestro”

El presidente del Aeroclub La Plata se comunicó con Trama Urbana para echar por tierra algunas informaciones erróneas que circularon durante la mañana de ayer en algunos portales de internet. “En la mañana de hoy (por ayer), no salió del Aeroclub ningún vuelo”, aseguró Julio Ciancio.

Además explicó que el aeródromo local es público y en éste puede operar cualquier avión. “Lo importante de todas formas es que no hubo víctimas fatales”, agregó antes de explicar que la entidad que preside comparte predio con el Club de Paracaidistas. Además, dijo que un accidente de este tipo “le puede pasar a cualquiera”. Por último, explicó que en estos casos trabaja siempre la junta de Accidentes de la Fuerza Aérea Argentina.

Un modelo que se dejó de fabricar hace 28 años

El Cessna 180 que se estrelló es un avión monomotor, equipado con tren de aterrizaje convencional y que tiene una capacidad máxima de 6 pasajeros. Fue fabricado entre los años 1953 y 1981 y actualmente varias unidades se usan en aviación privada.

En cuanto a los materiales con los que está construido, el fuselaje está hecho con aleación de aluminio. El tren de aterrizaje, en tanto, es convencional, tiene las barras de acero y una rueda auxiliar maniobrable.

“Podría haber provocado miles y miles de muertos”

Juan Benítez, suboficial mayor de Bomberos de El Dique confesó que “la sacamos barata porque la onda expansiva podría haber provocado un desastre con miles y miles de muertos”. Su explicación se basa en que “la avioneta comenzó a desprender partes desde la altura” y uno de los tanques cayó en la zona donde estaban cargando gas los camiones de YPF.

“Si eso se incendiaba hubiese provocado varias explosiones en cadena y las viviendas familiares están sólo a 100 metros”, explicó.

De manera preventiva y ante la posibilidad que hubiera caído más objetos inflamables, otro grupo de bomberos hizo una recorrida por la zona.

Tolosa: el aeródromo

Es curioso que pese a que se encuentra en Punta Lara, el aeródromo local lleva el nombre de Tolosa. Y tiene una explicación. Antiguamente, cuando las comunicaciones no eran tan avanzadas como ahora, los aeródromos estaban obligados a escribir en sus techos el nombre de la estación de trenes más cercana. Eso servía para que los pilotos se ubicaran y esa particular ordenanza fue la que sirvió para bautizar al aeródromo de diagonal 74.

Edición Impresa. Diario Hoy. Suplemento Trama Urbana La Plata, 15/01/2009



como un simple vuelo de práctica para 4 paracaidistas. Se lanzaron sin problemas, pero cuando el piloto quedó solo, algo falló en el aire y la máquina empezó a desintegrarse. Finalmente, hubo una gran explosión y muchos pensaron en lo peor. Pero afortunadamente no hubo víctimas fatales. El piloto consiguió lanzarse antes de que la aeronave se destruyera y sufrió golpes en la cabeza y la fractura de una vértebra al caer de un árbol de grandes dimensiones.

Apenas pasadas las 12 de ayer, la cuadra de 43 entre 125 y 126, en El Dique, estaba invadida de curiosos que sacaban fotos con cámaras y teléfonos celulares. Minutos antes, un Cessna 180 (registro LV-FLA), que había partido con cinco personas a bordo del aeródromo Tolosa, terminó estrellándose en un terreno repleto de grandes árboles, luego de que sufrió el desprendimiento de una de sus alas.

A unos 20 metros de la calle y pegado al predio del Club Unidos del Dique quedaron los restos principales de la aeronave.

En la esquina de 126 y 43, Oscar Alfredo Ruiz Díaz, director del Centro Integrador Comunitario, estaba trabajando cuando ocurrió todo. "Primero vimos una avioneta que daba vueltas y vueltas y al rato escuchamos una explosión muy fuerte", aseguró. "Pensamos que había sido una garrafa hasta que vimos una cosa blanca arriba de los árboles. Después advertimos que era el piloto que se había tirado en paracaídas y que terminó cayendo al piso".

Casi al mismo tiempo llegó el personal del Cuartel de Bomberos de El Dique, que está a unos 300 metros del sitio del siniestro. "En un primer momento escuchamos el sonido del avión que venía bajando y después la explosión. Cuando saltamos, vimos la columna de humo y la gente que nos gritaba que se había caído un avión", comentó uno de los efectivos que trabajaron en el hecho. Luego, aseguró que "ante la eventualidad de que hubiera muchas víctimas, llamamos a Bomberos Ensenada".

De inmediato se montó un impresionante despliegue en la zona. Lo primero que se hizo fue auxiliar al herido, que estaba tendido junto al paracaídas. El piloto gritaba por el dolor y fue subido a una camilla por los uniformados. La víctima, identificada como Fernando Vargas (19), fue finalmente trasladada en ambulancia hasta el hospital Cestino, donde quedó internado y fuera de peligro.

Caida libre y milagro

En pleno vuelo, una hélice del motor destruyó un ala de un Cessna 180 paracaidistas. El avión se precipitó a tierra. El piloto logró saltar. Sufrió la caída en la cabeza. El tanque de combustible y otras partes de la nave cayeron

180. Poco antes se habían tirado 4 paracaidistas. El piloto sufrió la fractura de una vértebra y un golpe en la cabeza. El tanque de combustible y otras partes de la nave cayeron a metros de la destilería de YPF



Sólo sufrió la fractura de una de sus vértebras y un traumatismo de cráneo.

Anoche, había sido derivado al hospital de Gomet donde le practicaron una tomografía computada.

Al rescate

En el lugar del siniestro, los bomberos debieron apagar el árbol contra el que se estrelló la avioneta, que había comenzado a prenderse fuego. También intervinieron personal de la comisaría Tercera de Ensenada, para impedir que la gente tomara contacto con los restos de la nave.

Unos 400 metros más adelante, trabajaban otros dotaciones. Es que en medio del cami-

no Rivadavia había caído el tanque de combustible del Cessna, en la entrada al depósito de gas licuado de la destilería de YPF a unos escasos diez metros, más de diez camiones cisternas aguardaban para ser cargados. Los bomberos lanzaron una espuma química sobre el tanque, que derramó combustible en el asfalto y cortó la circulación de vehículos.

Causaba impresión ver la cercanía entre la destilería, el lugar del accidente y las numerosas casas de familia. Uno de los efectivos contó que "los testigos afirman que vieron al avión salir de una nube negra, que empezó a dar vueltas y perder partes hasta que terminó estrellándose. Al escuchar la explosión pensamos que había sido en la planta de gas. Por



le compuesto a unos millones de pesos. Los técnicos se lo en los alos. Entre la multitud de efectivos que llegaron al lugar se produjeron las primeras pericias.

Un modelo que se dejó de fabricar hace 28 años

El Cessna 180 que se estrelló es un avión monomotor, equipado con tren de aterrizaje convencional y que tiene una capacidad máxima de 6 pasajeros. Fue fabricado entre los años 1953 y 1981 y actualmente varias unidades se usan en aviación privada. En cuanto a los materiales con los que está construido, el fuselaje está hecho con aleación de aluminio. El tren de aterrizaje, en tanto, es convencional, tiene las barras de acero y una rueda auxiliar maniobráble.



"No era un avión nuestro"

El presidente del Aeroclub La Plata se comunicó con Trama Urbana para echar por tierra algunas informaciones erróneas que circularon durante la mañana de ayer en algunos portales de internet. "En la mañana de hoy (por ayer), no salió del Aeroclub ningún vuelo", aseguró Julio Ciancio.

Además explicó que el aeródromo local es público y en este puede

operar cualquier avión. "Lo importante de todas formas es que no hubo víctimas fatales", agregó antes de explicar que la entidad que preside comparte predio con el Club de Paracaidistas. Además, dijo que un accidente de este tipo "le puede pasar a cualquiera". Por último, explicó que en estos casos trabaja siempre la junta de Accidentes de la Fuerza Aérea Argentina.



suerte tuvimos un Dios aparte y no cayó ahí porque no nos hubiera dado tiempo para reaccionar". El azar hizo que ningún auto circulara por el camino en el momento del accidente.

Mientras tanto, otros restos del fuselaje quedaron desperdigados dentro del parque Martín Rodríguez. A varios metros de distancia unos de otros, había trozos de un ala, vidrios y muchas otras partes, muy difíciles de identificar. El Cessna pertenecía al Club Escuela de Paracaidismo La Plata y había partido del aeródromo local en un vuelo de práctica. De acuerdo a la primera declaración que hizo Vargas, los paracaidistas saltaron con normalidad y los problemas del vuelo ocurrieron cuando él ya estaba sólo.

"Menos mal que estaba solo"

De sus palabras quedó confirmado que el avión se precipitó a tierra por un defecto mecánico. Antes de ser trasladado al hospital, el joven piloto -que hacía dos años (desde los 17) trabajaba en el

aeródromo-, exclamó: "Menos mal que estaba solo". Muy dolorido, explicó que cuando se aprestaba a volver a pista se le desprendió un trozo de la hélice del motor, que golpeó en una de las alas y la destruyó. Acto seguido esta se desprendió y el avión comenzó a perder altura.

Ayer a la tarde, la Policía intentó tomarle nuevamente declaración al piloto pero lo encontraron "muy shockeado y sedado". No obstante, el joven volvió a confirmar que "agarró un paracaídas y saltó porque el avión se venía en picada".

En el hospital Cestino se encontraban los padres del piloto y otros familiares y amigos, junto a las autoridades del aeroclub.

Fuentes médicas señalaron que el joven se



Fernando Vargas. El piloto está fuera de peligro.

El fiscal, policías y hasta el intendente

Una vez conocida la noticia del accidente, un gran número de autoridades policiales y judiciales se hicieron presentes en el lugar. El fiscal Marcelo Romero y el jefe de la Distrital Ensenada Fernando Grasso estuvieron controlando el operativo. Incluso llegó hasta el intendente Intirino Luis Blasetti.

hallaba "lúcido y fuera de peligro".

Los peritos de Policía que trabajaron en el lugar del hecho confirmaron los dichos del lesionado, al notar que el ala fue la parte del avión que más lejos cayó, a unos 450 metros del lugar del impacto.

La investigación del siniestro quedará en manos de la Justicia Federal. Personal de Policía Aeronáutica del edificio Condor concurre al lugar y se llevó los restos del avión.



El paracaídas de Vargas alcanzó a abrirse. La caída fue primero en la copa de un árbol

"Podría haber provocado miles y miles de muertos"

Juan Benítez, suboficial mayor de Bomberos de El Dique confesó que "la sacamos barata porque la onda exparitiva podría haber provocado un desastre con miles y miles de muertos". Su explicación se basa en que "la avioneta comenzó a desprender partes desde la altura" y uno de los tanques cayó en la zona donde estaban cargando gas los camiones de YPF. "Si eso se incendiaba hubiese provocado varias explosiones en cadena y las viviendas familiares están sólo a 100 metros", explicó.

De manera preventiva y ante la posibilidad que hubiera caído más objetos inflamables, otro grupo de bomberos hizo una recorrida por la zona.



Faltó poco: El tanque de combustible, a metros de las cisternas, a metros de las viviendas de El Dique

Tolosa: el aeródromo

Es curioso que pese a que se encuentra en Punta Lara, el aeródromo local lleva el nombre de Tolosa. Y tiene una explicación. Antiguamente, cuando las comunicaciones no eran tan avanzadas como ahora, los aeródromos estaban obligados a escribir en sus techos el nombre de la estación de trenes más cercana. Eso servía para que los pilotos se ubicaran y esa particular ordenanza fue la que sirvió para bautizar al aeródromo de diagonal 74.

Diario La Nación.
Edición Digital.
Miércoles 14 de Enero, 2009

Cayó una avioneta en Ensenada

Viajaban cuatro paracaidistas que lograron salvarse; no hay víctimas fatales; el piloto sufrió algunas fracturas.

Una avioneta se precipitó hoy a tierra en un descampado de la ciudad bonaerense de Ensenada luego del desprendimiento de un ala, lo que causó heridas al piloto, quien saltó en paracaídas y quedó colgado de un árbol para finalmente caer y sufrir fracturas en las piernas.

En tanto, los cuatro paracaidistas que lo acompañaban lograron saltar antes de la caída del Cessna 180 en la intersección de las calles 43 y 126, cerca de un depósito de gas y de la destilería de YPF.

El piloto también se eyectó pero quedó colgado de un árbol, a unos 25 metros de altura, hasta que el gajo se cortó y cayó al suelo, lo que le provocó fracturas en las piernas.

La víctima fue trasladada al hospital de Ensenada, donde se encontraba esta tarde internado fuera de peligro.

El tanque de combustible de la avioneta se desprendió en el impacto y cayó a unos 300 metros, donde se incendió.

El jefe del Aeroclub La Plata, Ernesto Fasciolo, explicó a DyN que en este tipo de máquinas que transportan paracaidistas para sus prácticas, "el piloto también lleva" ese elemento.

Asimismo, señaló que los primeros informes indican que el accidente ocurrió "por el desprendimiento de una de sus alas en vuelo". Intervino en el hecho personal de la comisaría 3a. de El Dique y bomberos voluntarios de Ensenada.

Diario La Nación.
Edición Digital.
Jueves 15 de Enero, 2009

Accidente aéreo / Pudo ser una tragedia

Un piloto salvó su vida por milagro

El joven, de 19 años, logró saltar en paracaídas antes de que la aeronave explotara junto a una destilería



Los restos del Cessna 180, después de estrellarse e incendiarse. Foto: Télam

María José Lucesole. Corresponsalía La Plata

LA PLATA.- Un joven piloto salvó su vida por milagro luego de arrojar desde un avión Cessna 180, que se estrelló contra el suelo y se incendió a pocos metros de las instalaciones que la destilería YPF posee en Ensenada.

Otros cuatro paracaidistas que habían saltado desde la nave, antes de que cayera en picada, resultaron ilesos. El piloto, identificado como Fernando Vargas, de 19 años, volaba solo cuando notó un desperfecto en un ala.

El joven no dudó: se tiró al vacío desde unos 1000 metros de altura, con un paracaídas de emergencia. Cayó sobre la copa de un frondoso árbol, a 25 metros sobre la tierra. Desde allí se precipitó al suelo sin registrar heridas de gravedad.

El ala del avión con el tanque de nafta cayó a menos de 10 metros de una planta almacenadora de gas y explotó. También a pocos metros de dos inmensos fósforos [especie de chimeneas donde se quema combustible], situados en la destilería de nafta.

"Escuché un ruido de motor cortado. Ví venir el avión en picada, con forma de zig-zag. Era como un tirabuzón. Después, sólo ví humo negro", relató a LA NACIÓN Alberto Porrovecchio, vecino de las calles 43 y 126, donde cayó la nave averiada.

Era el mediodía y los vecinos de Ensenada apenas podían dar crédito a lo que divisaban por las ventanas de sus casas. "Mamá: vi un señor que se tiró desde un avión", le dijo Tadeo, de 5 años, a su madre, Aldana Arrasate. La mujer salió a la puerta y quedó impactada al ver el humo y las llamas. Cinco autobombas con treinta bomberos trabajaron para apagar el fuego.

"Escuchamos la explosión a 300 metros (del cuartel), entre las 12 y las 12.15. Por el fuerte impacto pensamos que había explotado la planta de gas", dijo el suboficial mayor, Juan Benítez, bombero voluntario de Ensenada. "El avión pudo haber caído sobre la destilería de YPF o sobre una vivienda", agregó el bombero, suboficial mayor Abel Comas. "La cola y un ala de la máquina cayeron en picada, chocaron contra un árbol y se prendieron fuego", relató el suboficial.

La nave había despegado del Aero Club La Plata, en un vuelo programado para el traslado de los paracaidistas, pertenecientes al Club Escuela de Paracaidismo. El presidente del Aero Club La Plata, Ernesto Fasciolo, explicó que el accidente ocurrió "por el desprendimiento de una de las alas en vuelo. Cuando se rompió el avión, saltó desde unos mil metros de altura", informó otro miembro del aeroclub.

El joven, que no era paracaidista, usó el paracaídas de emergencia para saltar al vacío. Cayó sobre un árbol, en un pequeño bosque, a metros de la destilería. Pocos minutos más tarde, la rama del árbol que lo sostenía se desmoronó y Vargas se desplomó sobre el suelo. "Tenía sangre en la cabeza, pero hablaba y movía el cuerpo", dijo Porrovecchio, testigo de la escena.

El joven fue trasladado al hospital Horacio Cestino, de Ensenada. Allí, el médico Pablo Palumbo informó que el piloto ingresó con "una fractura en una vértebra lumbar, sin compromiso neurológico, traumatismo de cráneo y golpes".

Horas después del accidente aéreo el piloto, con domicilio en Lomas de Zamora, fue trasladado al hospital San Roque, de Gonnet. El jefe de la policía distrital de Ensenada, Fernando Grasso, precisó que la nave hacía un vuelo de bautismo y que tiene un valor estimado de 50.000 dólares.

Edición Impresa. Diario La Nación

15/01/2009

ACCIDENTE AEREO | PUDO SER UNA TRAGEDIA

Un piloto salvó su vida por milagro

El joven, de 19 años, logró saltar en paracaídas antes de que la aeronave explotara junto a una destilería

MARIA JOSE LUCESOLE
CORRESPONSALIA LA PLATA

LA PLATA. Un joven piloto salvó su vida por milagro luego de arrojarse ayer desde un avión Cessna 180, que se estrelló contra el suelo y se incendió a pocos metros de las instalaciones que la destilería YPF posee en Ensenada.

Otros cuatro paracaidistas que habían saltado desde la nave, antes de que cayera en picada, resultaron ilesos. El piloto, identificado como Fernando Vargas, de 19 años, volaba solo cuando notó un desperfecto en un ala.

El joven no dudó: se tiró al vacío desde unos 1000 metros de altura, con un paracaídas de emergencia. Cayó sobre la copa de un frondoso árbol, a 25 metros sobre la tierra. Desde allí se precipitó al suelo sin registrar heridas de gravedad.

El ala del avión con el tanque de nafta cayó a menos de 10 metros de una planta almacenadora de gas y explotó. También a pocos metros de dos inmensos fosforos (espacio de chimeneas donde se quema combustible), situados en la destilería de nafta.

"Escuché un ruido de motor cortado. Vi venir el avión en picada, con forma de zig-zag. Era como un tirabuzón. Después, sólo vi humo negro", relató a LA NACION Alberto Porrovecchio, vecino de las calles 43 y 126, donde cayó la nave averiada.

Era el mediodía y los vecinos de Ensenada apenas podían dar crédito a lo que divisaban por las ventanas de sus casas. "Mamá: vi un señor que se tiró desde un avión", le dijo Tadeo, de 5 años, a su madre, Aldana Arrasate. La mujer salió a la puerta y quedó impactada al ver el humo y las llamas. Cinco autobombas con treinta bomberos trabajaron para apagar el fuego.

"Escuchamos la explosión a 300 metros (del cuartel), entre las 12 y las 12.15. Por el fuerte impacto pensamos que había explotado la planta de gas", dijo el suboficial mayor, Juan

El accidente, paso a paso

UBICACION

Río de la Plata

Capital

Quilmes

Buenos Aires

La Plata

Ensenada

Aeroclub de Río de la Plata

Destilería YPF

Arribo de Tolosa

Cludad de La Plata

1 El avión Cessna despegó desde el aeroclub Río de la Plata.

2 Cuatro paracaidistas se arrojaron dentro del predio del aeroclub, en un procedimiento deportivo, sin inconveniente alguno.

3 Ante un desperfecto en una de las alas, el piloto decidió tirarse desde el Cessna a unos 1000 metros de altura. Cayó sobre la copa de un árbol a 25 metros de altura.

La aeronave se precipitó a tierra en la intersección de las calles 43 y 126.

El ala con el tanque de nafta, cayó a unos diez metros de un depósito de gas de la destilería de YPF.

FICHA TECNICA

CESSNA 180

1 motor de cilindros opuestos embudado por aire Continental

2,23 m

7,33 m

10,36 m

Peso máximo: 1158 kg

Velocidad máx.: 257 km/h

Autonomía: 1200 km

Trabajaron en el lugar 5 camiones bomba y 30 bomberos

Benítez, bombero voluntario de Ensenada. "El avión pudo haber caído sobre la destilería de YPF o sobre una vivienda", agregó el bombero, suboficial mayor Abel Comas. "La cola y un ala de la máquina cayeron en picada, chocaron contra un árbol y se prendieron fuego", relató el suboficial.

La nave había despegado del Aero Club La Plata, en un vuelo programado para el traslado de los paracaidistas, pertenecientes al Club Escuela de Paracaidismo. El presidente del Aero Club La Plata, Ernesto Fasciolo, explicó que el accidente ocurrió "por el desprendimiento de una de las alas en vuelo. Cuando se rompió el avión, saltó desde unos mil metros de altura", informó otro miembro del aeroclub.

El joven, que no era paracaidista, usó el paracaídas de emergencia para saltar al vacío. Cayó sobre un árbol, en un pequeño bosque, a metros de la destilería. Pocos minutos más tarde, la rama del árbol que lo sostenía se desmoronó y Vargas se desplomó sobre el suelo. "Tenía sangre en la cabeza, pero hablaba y movía el cuerpo", dijo Porrovecchio, testigo de la escena.

El joven fue trasladado al hospital Horacio Cestino, de Ensenada. Allí, el médico Pablo Palumbo informó que el piloto ingresó con "una fractura en una vértebra lumbar, sin compromiso neurológico, traumatismo de cráneo y golpes".

Horas después del accidente aéreo el piloto, con domicilio en Lomas de Zamora, fue trasladado al hospital San Roque, de Gonnet. El jefe de la policía distrital de Ensenada, Fernando Grasso, precisó que la nave hacía un vuelo de bautismo y que tiene un valor estimado de 50.000 dólares.



Los restos del Cessna 180, después de estrellarse e incendiarse

Se estrelló una avioneta en descampado de Ensenada

A la aeronave Cessna 180 se le habría partido un ala y se precipitó a tierra en un predio de las calles 34 y 125, de ese partido bonaerense. Todos los ocupantes se arrojaron en paracaídas y salvaron su vida de milagro

Una avioneta cayó hoy en la ciudad de Ensenada y se hizo saber que ninguno de los entre cuatro y seis ocupantes resultó con heridas graves. Sólo el piloto sufrió la quebradura de sus piernas.

El accidente ocurrió hace instantes, cuando una avioneta Cessna 180 se desplomó cuando sobrevolaba un descampado de las calles 43 y 125, de Ensenada, confirmó una fuente de la comisaría tercera de Ensenada.

Según trascendió, a la aeronave se le habría partido una de las alas en pleno vuelo. De inmediato, los ocupantes comenzaron a arrojar en paracaídas, poco antes que el avión se estrellara en tierra.

El tanque de combustible de la avioneta se desprendió en el impacto y cayó a unos 300 metros, donde se incendió.

En tanto, el piloto quedó colgado de la rama de un árbol, a 25 metros de altura, hasta que el gajo se rompió y terminó en el suelo, aunque no recibió heridas graves.

Fue trasladado al Hospital de Ensenada con sus piernas quebradas, de acuerdo a un informe de Bomberos de ese partido.



Tras el lanzamiento de varios paracaidistas, cayó una avioneta en Ensenada. Realizaba un vuelo de bautismo y llevaba 5 personas. Al parecer, hubo un problema con un ala. No hubo víctimas.

Ensenada fue hoy escenario de un milagro. Una avioneta cayó poco después de que 4 paracaidistas realizaran un vuelo de bautismo. El piloto también sólo sufrió algunos golpes.

La nave, que pertenecía al Aeroclub La Plata, se estrelló este mediodía en un descampado ubicado entre las calles 43 y 126. Al parecer, se le habría desprendido o roto un ala.

"Escuchamos una explosión y vimos sobre el parque una columna de humo", contó un bombero de una de las cinco dotaciones que acudieron al lugar del accidente.

Los efectivos se llevaron una grata sorpresa al comprobar que los 4 paracaidistas que viajaban en la avioneta lograron salvarse arrojándose a tiempo, mientras que el piloto, de unos 40 años, también había resultado ileso, salvo por algunos golpes y raspones que sufrió al quedar enganchado en un árbol.

Diario Clarín
Edición Digital
Jueves 15 de Enero, 2009

Accidente Con Suerte En Ensenada

Milagro en el aire: se tiró de la avioneta y lo salvó un árbol

Cayó de 200 metros y su paracaídas no se abrió. Sólo se quebró una vértebra lumbar.

Apareció en el cielo detrás de una inmensa nube negra haciendo remolinos en el aire, se vino en picada y explotó en medio del descampado. El estallido alertó a los bomberos del cuartel de la localidad bonaerense de Ensenada, a 150 metros de la caída. La avioneta, que había partido del Aeródromo de La Plata, ya no tenía ocupantes cuando se estrelló. El piloto, de 19 años, logró tirarse segundos antes del estallido, pero el paracaídas que llevaba no alcanzó a abrirse del todo. Lo salvó un árbol, allí quedó enganchado y siguió cayendo unos 25 metros más. Sólo sufrió la fractura de una vértebra lumbar. En la avioneta también viajaban tres paracaidistas que habían saltado minutos antes. Ninguno resultó herido.

La avioneta, modelo Cessna 180, había partido del aeródromo Tolosa, en La Plata ayer a las 11.55 con tres paracaidistas y el piloto, Fernando Vargas, en uno de los cotidianos vuelos de bautismo que se realizan diariamente en la zona. Diez minutos después, al sobrevolar el Parque General Rodríguez, en Ensenada, luego de que los paracaidistas se arrojaran, Vargas habría detectado un desperfecto en una de las alas de la avioneta y decidió arrojarse.

"Fue un milagro porque quedó colgado de la rama de un Eucalipto, a 25 metros de altura y cayó de a poco amortiguado por el arnés de su paracaídas", relató el suboficial Juan Benítez, uno de los bomberos voluntarios de Ensenada.

Su destino podría haber sido aún más trágico. El joven se lanzó a tan solo 200 metros de altura, una distancia insuficiente para que el paracaídas lograra abrirse por completo. Fue tan riesgoso su salto que el avión se estrelló a unos 45 metros del árbol que lo salvó.

"Fui un boludo, esto no tendría que haber pasado", esas fueron las palabras de Fernando Vargas mientras aún colgaba de las ramas. Así lo cuenta Roberto Vega, el bombero que lo rescató. "Yo iba para mi casa cuando escuché la explosión, el chico cayó a una cuadra, ya estaba casi en el suelo cuando lo agarré".

En el predio de General Rodríguez, a sólo 100 metros de donde se produjo la explosión, funciona una estación de gas de YPF donde ingresan permanente camiones a cargar combustible.

"Esto podría haber sido mucho peor, el tanque de la avioneta se desprendió y cayó a media cuadra de la destilería", explicó el suboficial Benítez. Más restos fueron hallados a 20 metros de una vivienda".

Edición Impresa. Diario Clarín
15/01/2009



La cara de un milagro Fernando Vargas, al ser trasladado en una ambulancia. Fue en Ensenada, luego de saltar desde 200 metros de su avioneta, que en segundos se estrelló. No se le abrió el paracaídas y se salvó al caer sobre un árbol. Antes habían saltado tres paracaidistas. P.26

ACCIDENTE CON SUERTE EN ENSENADA

Milagro en el aire: se tiró de la avioneta y lo salvó un árbol

• Cayó de 200 metros y su paracaídas no se abrió. Sólo se quebró una vértebra lumbar.

Apareció en el cielo detrás de una inmensa nube negra haciendo remolinos en el aire, se vino en picada y explotó en medio del descampado. El estallido alertó a los bomberos del cuartel de la localidad bonaerense de Ensenada, que estaban cerca. La avioneta, que había partido del Aeródromo de La Plata, ya no tenía ocupantes cuando se estrelló. El piloto, de 19 años, logró tirarse segundos antes del estallido, pero el paracaídas que llevaba no alcanzó a abrirse del todo. Lo salvó un árbol, allí quedó enganchado y siguió cayendo unos 25 metros más. Sólo sufrió la fractura de una vértebra lumbar. En la avioneta también viajaban tres paracaidistas que habían saltado minutos antes. Ninguno resultó herido.



DESTRUIDA. LA AVIONETA CAYÓ SOLO A 100 METROS DE UNA DESTILERÍA DE YPF. SUS OCUPANTES SALIERON ILESOS. MALRICHIO NEVÁS

Aconcagua

Comenzó en el Aconcagua el rescate de los cadáveres del guía Federico Campanini, el británico Michael Freeman y la italiana Elena Senin. Mañana o sábado bajarían los cuerpos de Campanini y Freeman.

La avioneta, modelo Cessna 180, había partido del aeródromo Tolosa, en La Plata ayer a las 11.55 con tres paracaidistas y el piloto, Fernando Vargas, en uno de los cotidianos vuelos de bautismo que se realizan diariamente en la zona. Diez minutos después, al sobrevolar el Parque General Rodríguez, en Ensenada, luego de que los paracaidistas se arrojaran, Vargas habría detectado un desperfecto en una de las alas de la avioneta y decidió arrojarla.



A SALVO. FERNANDO VARGAS, AYER, MIENTRAS LO LLEVABAN AL HOSPITAL.

"Fue un milagro porque quedó colgado de la rama de un Eucalipto, a 25 metros de altura y cayó de a poco amortiguado por el arnés de su paracaídas", relató el suboficial Juan Benítez, uno de los bom-

beros voluntarios de Ensenada. Su destino podría haber sido aún más trágico. El joven se lanzó a 200 metros del suelo, una distancia insuficiente para que el paracaídas lograra abrirse por com-

pleto. Fue tan riesgoso su salto que el avión se estrelló poco más allá del árbol que lo salvó.

"Fui un boludo, esto no tendría que haber pasado", esas fueron las palabras de Fernando Vargas mientras aún colgaba de las ramas. Así lo cuenta Roberto Vega, el bombero que lo rescató. "Yo iba para mi casa cuando escuché la explosión, el chico cayó a una cuadra, ya estaba casi en el suelo cuando lo agarré".

En el predio de General Rodríguez, a sólo 100 metros de donde se produjo la explosión, funciona una estación de gas de YPF donde ingresan permanente camiones a cargar combustible.

"Esto podría haber sido mucho peor, el tanque de la avioneta se desprendió y cayó a media cuadra de la destilería", explicó el suboficial Benítez. Más restos fueron hallados a 20 metros de una vivienda.

INFORMACION GENERAL

Crónica

MILAGRO EN EL AIRE AL CAER AVIONETA

Se habían tirado 5 paracaidistas, el piloto solamente tuvo heridas de poca consideración; ocurrió en Ensenada

Lo que pudo ser una tragedia resultó sólo un accidente, luego que una avioneta se precipitase a tierra en la bonaerense ciudad de Ensenada, provocando heridas menores a su piloto. Momentos antes, de la nave se habían arrojado cinco personas que practicaban paracaidismo.

El grupo había despegado del Aeroclub La Plata, que utiliza el Club de Paracaidismo local para los vuelos de práctica de sus socios, que en este caso ya habían saltado al vacío cuando la aeronave cayó y se incendió a pocos metros de un grupo de viviendas, relataron fuentes de la investigación.

La policía identificó al único lesionado como Fernando Vargas, un joven de 19 años que es piloto del Club de Paracaidismo de La Plata y que comandaba la avioneta, pero había quedado solo a bordo cuando ocurrió el accidente.

Vargas transportaba, en un Cessna 180, a cinco tripulantes que realizaban un

vuelo de bautismo de paracaidistas; uno a uno fueron saltando de la aeronave como estaba previsto y el joven quedó solo en la máquina, que luego debía aterrizar.

A la altura de las rutas 43 y 125, en la localidad de Ensenada, la avioneta tuvo un desperfecto técnico y, ante el inminente accidente, el piloto se arrojó al vacío con sus paracaídas. Vargas quedó enganchado de la rama de un árbol que se rompió y cayó al suelo, sufriendo golpes y heridas leves, aunque en una primera instancia se creyó que se había quebrado las dos piernas.

El joven fue trasladado rápidamente en una ambulancia que circulaba por la zona y fue internado en el Hospital Cestino de Ensenada, donde se le realizaron controles y curaciones.

"Vargas se encuentra consciente y en buen estado", informó el sargento Tola de la comisaría 3ª de Ensenada, que investiga el hecho. La avioneta cayó en una zona de escasa vegeta-

ción y quedó "absolutamente destruida", afirmó el oficial. El accidente ocurrió en un descampado de esa localidad bonaerense cuando por un desperfecto técnico, según las primeras estimaciones, la máquina se precipitó a tierra, se incendió y quedó destrozada.

"La aeronave quedó destruida contra el suelo, pero por suerte cayó en un lugar descampado y sin demasiada arboleda", explicó Gabriel Tizzone, piloto de la Policía Federal que se encargó del operativo de rescate de su joven colega. Y les quedará la anécdota de que esta vez la pueden contar.



Pudo ser una tragedia, pero parece que el destino dijo que no a los avatares de una nave en vuelo.

CAYO AVIONETA, PERO SE SALVARON TODOS



En Ensenada, la máquina se vino abajo pero sus ocupantes se tiraron antes de la colisión.

PAGINA 7

Jueves 15 de Enero de 2009

Cayó una avioneta en Ensenada

La aeronave quedó destruida. Se salvó el piloto.
Agencia Télam

Una avioneta cayó hoy en la ciudad de Ensenada luego de un vuelo de bautismo, y resultó herido el piloto aunque no hubo víctimas fatales, informó una fuente policial.

La única persona herida, aunque no de gravedad, es el piloto que comandaba la avioneta, quien se eyectó con un paracaídas y quedó colgado de un árbol, logrando salvar su vida, ya que la máquina quedó destrozada contra el suelo.

El piloto fue trasladado a un hospital cercano para recibir atenciones médicas, debido a que se quebró las dos piernas en la caída.

La aeronave había realizado un vuelo de bautismo que partió de la localidad de Tolosa con 6 tripulantes, 5 de ellos pasajeros, que fueron descendiendo en paracaídas.

Tras las bajadas de los pasajeros tal como estaba planeado, el piloto quedó a cargo del aterrizaje, pero se produjo un desperfecto técnico en la avioneta.

"La aeronave quedó destruida contra el suelo, pero por suerte cayó en un lugar descampado y sin demasiada arboleda", explicó Gabriel Tizzone, piloto de la Policía Federal que se encargó del operativo de rescate al piloto.

"Lo único que se puede reconocer de la avioneta es el timón de dirección en el que se ve la matrícula que sería LV-FLA, porque se incendió de golpe al chocar contra el suelo y quedaron los hierros retorcidos", señaló Tizzone.

El piloto de la Policía Federal agregó que "es una tranquilidad que este accidente no tenga víctimas fatales y que no haya afectado a las viviendas cercanas, que están a unos 50 metros de donde cayó la aeronave".

Al caer la avioneta se incendió, pero el fuego sólo quemó algunos árboles aledaños, que los bomberos extinguieron rápidamente.

LISTADO COMISION **DIRECTIVA**

A PARTIR 31 AGOSTO 2008

Presidente	CIANCIO JULIO
Vicepresidente	MALTAGLIATI FERNANDO
Secretario	FERRER CARLOS ALBERTO
Prosecretario	DI TOMASSO ANTONIO
Tesorero	ZAMBERNARDI SANTIAGO
Pro tesorero	FURLAN JUAN CARLOS
1er. Vocal Titular	FASCIOLO MIGUEL ANGEL
2do. Vocal Titular	CASTAÑEDA RICARDO
3er. Vocal Titular	DA CRUZ ANTONIO
1er. Vocal Suplente	MARTÍN MANUEL
2do. Vocal Suplente	MAIOLO DIEGO NICOLAS
3er. Vocal Suplente	FUERTES HUGO
1er Revisor de Cuentas Titular	MALTAGLIATI ALDO
2do. Revisor de Cuentas Titular	GULO HECTOR DANIEL
3er. Revisor de Cuentas Titular	DELFINO ALEJANDRO
1er. Revisor de Cuentas Suplente	MARTY NESTOR
2do. Revisor de Cuentas Suplente	OCAMPO DARDO

SEÑORES PILOTOS:

- . SE ENCUENTRA A DISPOSICIÓN LIBRO DE NOVEDADES, DONDE PODRÁN CONSIGNARSE LOS DESPERFECTOS A SOLUCIONAR POR EL TALLER AERONÁUTICO
- . CADA TRES AÑOS ES OBLIGATORIO EL FOLIADO DEL LIBRO DE VUELO, PASADO EL PLAZO FUERZA AEREA MULTARÁ A LOS PILOTOS
- . LOS PAGOS EFECTUADOS MEDIANTE CHEQUES PROPIOS, DE TERCEROS O DIFERIDOS, NO DEBERÁN SUPERAR LOS 30 (TREINTA) DIAS
- . LOS PAGOS POR ADELANTADO NO IMPLICARÁN EL MANTENIMIENTO DEL PRECIO POR HORA DE VUELO
- . LOS VUELOS DE BAUTISMO DEBERÁN REALIZARSE EXCLUSIVAMENTE EN CESSNA 172
- . ANTE CUALQUIER INQUIETUD RELACIONADA CON EL FUNCIONAMIENTO DE LAS OPERACIONES AERONAUTICAS, DEBERA DIRIGIRSE EN FORMA ESCRITA AL SEÑOR JEFE DE AERÓDROMO

REGLAS DE LA AVIACION

- 01.- Los despegues son opcionales...los aterrizajes son mandatorios
- 02.- *Volar no es peligroso...estrellarse es peligroso*
- 03.- Si usted empuja el comando hacia delante las cosas se agrandan, si lo tira hacia atrás se achican...a menos que continúe tirar hacia atrás, entonces ellas se agrandan nuevamente
- 04.- *Es mejor estar aquí abajo deseando estar ahí arriba deseando estar aquí abajo*
- 05.- La hélice es solo un gran ventilador que mantiene a los pilotos frescos... ¿ Quiere pruebas? Hágala parar y verá al piloto transpirar inmediatamente
- 06.- *La velocidad es vida. La altura es seguro de vida...nadie nunca se estrelló contra el cielo*
- 07.- En el único momento en que sobra el combustible...es cuando el avión está en llamas
- 08.- *Todo el mundo sabe que un buen aterrizaje es aquel del cual uno puede salir caminando, pero muy pocos conocen que un gran aterrizaje... es aquel que nos permite usar el avión nuevamente*
- 09.- Siempre recuerde que vuela su avión con la cabeza...no con las manos
- 10.- *La probabilidad de supervivencia es...inversa al ángulo de aterrizaje*
- 11.- Nunca deje que un avión lo lleve a un lugar donde su cerebro no haya ido cinco minutos antes
- 12.- *Usted sabe que ha aterrizado con el tren arriba...cuando para taxear hace falta full power*
- 13.- Esos que salen de noche con las lechuzas...no deberían volar con las águilas de día
- 14.- *Aprenda de los errores de otros...no vivirá lo suficiente para cometerlos todos*
- 15.- El buen juicio viene de la experiencia...la experiencia viene del mal juicio
- 16.- *La aviación no es tanto una profesión...como una enfermedad*
- 17.- Hay tres reglas simples para un aterrizaje suave... desafortunadamente nadie las conoce
- 18.- *Lo único peor que un capitán que no voló nunca como copiloto...es un copiloto que alguna vez fue capitán*
- 19.- Cualquier intento de estirar el combustible...es garantía de aumento de viento de frente
- 20.- *Una tormenta nunca es igual de terrible por dentro que lo que se ve por fuera...es peor*
- 21.- Hijo, yo me gastaba la vida volando...cuando tu todavía estabas en estado líquido
- 22.- *Es fácil hacer una pequeña fortuna en aviación...se debe empezar con una gran fortuna*
- 23.- Un piloto varón es un alma confundida...habla de mujeres en la cabina y de aviones en la cama
- 24.- *Un tonto y su dinero pronto estarán volando...mas avión del que pueden controlar*
- 25.- Recuerde...en un avión siempre es un estudiante
- 26.- *Siga mirando a su alrededor...siempre habrá algo que olvidó*
- 27.- Trate de mantener la cantidad de aterrizajes...igual al número de despegues
- 28.- *Algunas cosas que no hacen ningún bien en aviación: la altitud arriba suyo, la pista detrás de usted, el combustible en el camión hace medio segundo, las cartas de aproximación en el auto, la velocidad que no tiene...y mil mas*
- 29.- Volar es una vocación perfecta para un hombre que desea sentirse un niño...pero no lo es para alguien que todavía lo es
- 30.- *Dicen que el único pájaro que habla es el loro...sin embargo es el que peor vuela*
- 31.- La gravedad nunca pierde...lo mejor que usted puede hacer es empatarle

VALORES A PARTIR 05/02/2009 (*)

HORA DE VUELO:

	<u>PILOTO</u>		<u>INSTRUCCIÓN</u>	
PA-1	\$ 255.-	\$ 245.-	\$ 285.-	\$ 275.-
C-172	\$ 325.-	\$ 315.-	\$ 355.-	\$ 345.-
PA-28	\$ 375.-	\$ 365.-	\$ 405.-	\$ 395.-

HANGARAGES:

AVION:	\$ 230.-
EXPERIMENTAL Y U.L.M.:	\$ 175.-

RECREO:

PASAJEROS: \$ 150.-

PILOTOS: 50% DEL TIEMPO DE VUELO

(EXCLUSIVAMENTE EN CESSNA 172)

(*) REBAJA EN \$10.- POR DISMINUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES.

Tareas y actividades del Área Administrativa

INFORME ACTIVIDADES ADMINISTRACIÓN DEL AERO CLUB LA PLATA

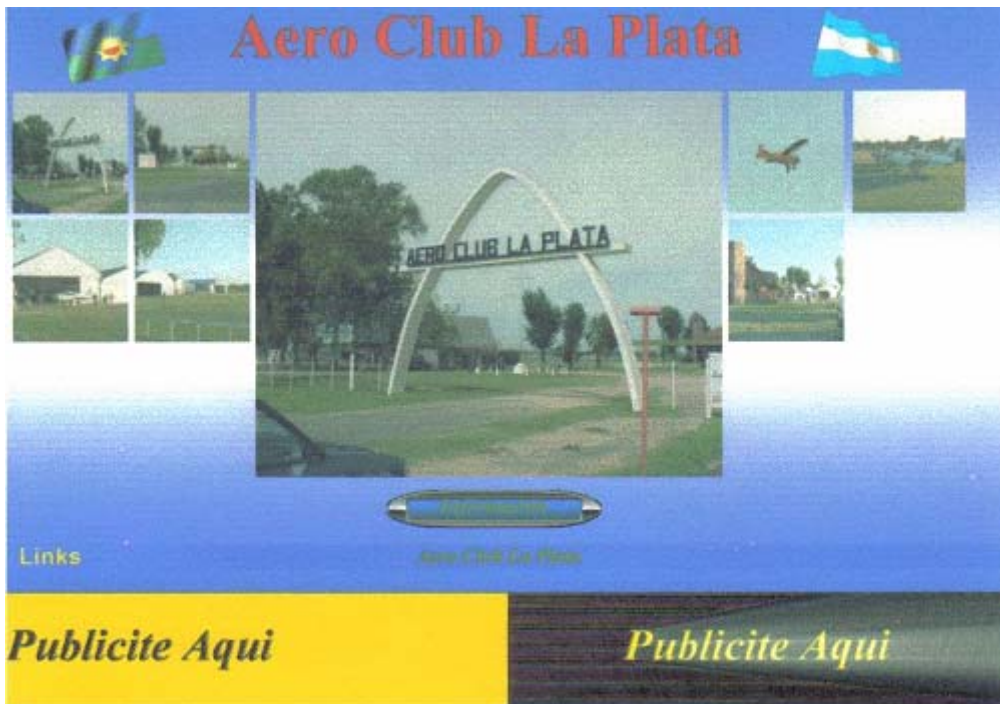
<u>HORARIOS:</u>	MARTES A VIERNES:	13.30	A	20.00	HORAS
	SABADOS Y DOMINGOS:	09.00	A	12.00	HORAS
		13.30	A	20.00	HORAS

TOTAL DE HORAS SEMANALES: 45

TAREAS:

- Ingreso de Alumnos Pilotos y Pilotos Privados (uno para cada Instructor).
- Confección de Carpetas individuales por alumno (contiene Examen Psicofísico y Autorización para efectuar el curso si es menor de 21 años).
- Control vigencia de Psicofísicos de Pilotos.
- Ingreso de Vuelos al Sistema Operativo.
- Cobranza Cuota de Ingreso (confeccionando Recibo por duplicado).
- Cobranza Diaria de Vuelos (confeccionando Recibo por duplicado).
- Cobranza de Cuotas Sociales (confeccionando Recibo por duplicado).
- Planilla de Caja Diaria (Por duplicado).
- Confección de Folletería y Planillas en general.
- Manejo compras caja chica (artículos de librería, limpieza, etc.).
- Confección de Planillas de Control de vuelos diarios (para entregar a Contador Di Lorenzo).
- Control diario de cargas de Combustible.
- Control compra de lubricantes.
- Informe mensual a Contador Di Lorenzo de: Listado de Socios, Vuelos, Ingresos, Hangarages, Cuotas Sociales, Estado General de Cuentas, Listados de Vuelos por Avión, Estadísticas (horas de cada avión), Control mensual de combustible.
- Envío de Anexos e Informes a Fuerza Aérea Argentina.
- Envío durante los meses de marzo y septiembre de cada año de Formulario AIS/2 (Estado general de aeródromo) a Comando de Regiones Aéreas (La Plata y Fuerza Aérea).
- Comunicaciones en general.
- Control de cobranzas a Domicilio (confeccionando Recibo por duplicado)
- Concurrir diariamente a Correo Argentino (Casilla de Correo a retirar correspondencia).
- Venta de combustible a Aeronaves Privadas a los precios vigentes.
- Comunicación a integrantes Comisión Directiva para realización de reuniones.

NOTA: Algunas tareas no se describen, ya que surgen de la necesidad de colaboración de la Administración.



Bienvenido

El **Aero Club La Plata** es una institución sin fines de lucro, que desde 1933 está dedicada a contribuir al desarrollo aeronáutico del país.

Las actividades que se desarrollan en el club son:

- Vuelos de instrucción
- Vuelos de bautismo
- Vuelos de traslado

Contacto

Teléfono: +54 221 425-9537

Dirección: Diagonal 74 Cno. a Punta Lara - CP: 1900 - La Plata

E-mail: info@aeroclublalata.com.ar

Horarios de Administración:

- Martes a Viernes: 15 a 20 hs
- Sábados, Domingos y feriados: 9 a 12 hs y 14 a 20 hs

Ubicación

Nuestro espacio físico es el Aeródromo de Tolosa, situado 5 kilómetros al norte del centro de la ciudad de La Plata, con entrada por Diagonal 74 (Camino a Punta Lara).

A sólo 500 metros se encuentra la bajada de la **Autopista Buenos Aires - La Plata** por lo que contamos con un acceso rápido y cómodo para quienes nos visitan desde otras localidades (ver plano).

Información del aeródromo

Nombre: Tolosa (PTL)

Coordenadas: S 34° 52' 38" - W 057° 57' 30"

Altitud: 9 pies (3 metros)

Frecuencia de radio: 123.20 MHz

Pistas: 01/19 825 x 30 Tierra

11/29 1050 x 30 Tierra

El circuito de tránsito para la pista 29 debe hacerse por derecha.

Jefe de Aeródromo: Jorge Newbery

Reseña Histórica

El 18 de Mayo de 1933 nace el Aeroclub La Plata. En sus principios estaba ubicado en El Dique, para trasladarse años más tarde al Aeródromo Provincial situado en 7 y 613. Seis años más tarde, en XXXX, ocupa el predio donde se encuentra actualmente, en Diagonal 74 camino a Punta Lara.

- Aeronaves históricas
- Todos los presidentes
- Comisión directiva actual

Escuela de Vuelo

En el Aeroclub La Plata se dictan los siguiente cursos:

- Piloto Privado:** consta de un mínimo de 40 horas de vuelo donde se aprenden las maniobras básicas del vuelo. También se imparte la teoría.
- VFR Controlado:** habilitación para poder volar en espacios aéreos controlados.
- Piloto Comercial:** a partir de las 200 horas se puede rendir este examen.
- Instructor de Vuelo:** para convertirse en instructor.

Todas las aeronaves se encuentran a disposición para los cursos.

Instructores:



Juan Pablo Zucchet
 Fecha de Nacimiento: 11/01/1973
 Licencias: Instructor, Piloto Comercial de Primera

Juan Pablo Zucchet
 Fecha de Nacimiento: 11/01/1973
 Licencias: Instructor, Piloto Comercial de Primera

Juan Pablo Zucchet
 Fecha de Nacimiento: 11/01/1973
 Licencias: Instructor, Piloto Comercial de Primera

Nuestras Aeronaves

Piper Archer	Cessna 172				Piper PA-11	
LV-OMI	LV-IJT	LV-GXV	LV-FXD	LV-GRU	LV-XLT	LV-YPS



Cessna 172 LV-GXV

El Cessna 172 es un avión escuela muy utilizado en todo el mundo. Al ser de ala alta, favorece el despegue hasta el aterrizaje. Es relativamente económico y muy versátil, por lo cual ha sido elegido en miles de escuelas de vuelo de todo el mundo.

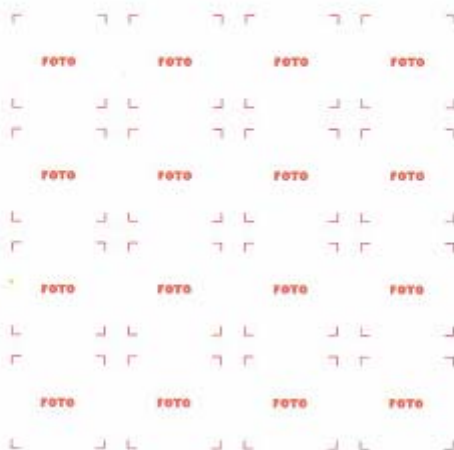
Fuente de información meteorológica Servicio Meteorológico Nacional
Diseño y Programación Carlos Guimaraez

Socios

Este espacio está dedicado a los socios del Aero Club La Plata. Aquí podrán conocerse, reunirse, y compartir anécdotas y conocimientos.

- ✚ [Usuarios registrados](#)
- ✚ [Nuevo usuario \(sólo para socios\)](#)
- ✚ [Formulario de ingreso](#)

Fotos




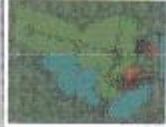
En esta sección encontrarás historias, anécdotas, notas de interés, juegos y más.

[Historias](#)

[Anécdotas](#)

[Notas de interés](#)

[Juegos](#)

	<p>Aterrizajes de precisión</p> <p>El objetivo de este juego es volar con precisión un Cessna Caravan y llevarlo hasta un suave aterrizaje lo más cerca posible de un punto determinado. Los ítems a evaluar serán el control de velocidad, el control de descenso, y la suavidad y precisión del aterrizaje, los cuales otorgarán puntos para obtener el récord.</p>
	<p>Tulosa para FS2002/04</p> <p>Escenario de Tulosa (PTL) para el Microsoft Flight Simulator 2002/04, realizado con Flight Simulator Scenery Creator. Este producto está en constante desarrollo, y se incluye el archivo fuente para aquellos que deseen mejorarlo, a fin de lograr el máximo realismo posible.</p>

Tarjeta de Invitación y PowerPoint: Presentación del Proceso de Tesis
en el Aero Club La Plata
Mesa redonda
20/09/2008



Aero Club La Plata



Facultad de Periodismo
Y Comunicación Social

**PRESENTACIÓN DEL PROCESO
DE TESIS**

**"Manual de Comunicación Integral. Un aporte
a las Escuelas de Vuelo Sin Fines de Lucro.
Estudio de Caso: Intervención desde la
Planificación en el Aero Club La Plata"**

Día: Sábado 20 de Septiembre de 2008.

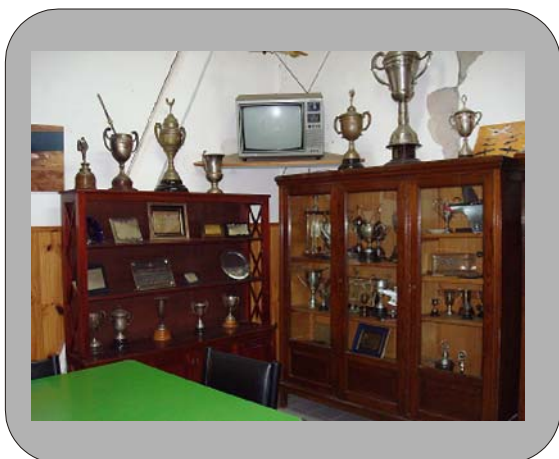
Horario: 16 hs.

Lugar: Aero Club La Plata. Diagonal 74 - Camino a
Punta Lara-, La Plata.

Imágenes fotografiadas durante el proceso de Tesis: 2008 - 2009









A map of the Aerodromo Tolosa PTL area. The map shows the layout of the airfield, including runways and taxiways. The text on the map provides coordinates and runway information.

**AERODROMO TOLOSA
PTL**

COORDENADAS
SUR: 34°52'32"
OESTE: 57°57'36"

PISTAS
01/19 825 x 30 mts.
11/29 1050 x 30 mts.
CIRCUITO PISTA 29 POR DERECHA

The image is framed with a thick purple border.