



# Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

## BOLETÍN INFORMATIVO

CPIAyE - Rodríguez Peña 208, piso 5 (1020) Ciudad de Buenos Aires, Argentina – Año 2 – N° 3 – Marzo 2005

Publicación Oficial del Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

Sede del CPIAyE: Rodríguez Peña 208 Piso 5° (1020) Ciudad de Buenos Aires  
Teléfono/Fax: (011) 4372-8227/6382 Correo Electrónico: [cpiaye@infovia.com.ar](mailto:cpiaye@infovia.com.ar) Internet: [www.cpiaye.org.ar](http://www.cpiaye.org.ar)

### COMISIÓN DE EDUCACIÓN

#### Elaboración del Proyecto de Ley de Educación Técnico Profesional (LETP)

Continuando con este tema, que abordáramos en el Boletín Informativo N°2, seguidamente hacemos una breve reseña de la situación, recalcando la importancia que el mismo conlleva desde el punto de vista de la Educación y la Industria.

En cumplimiento de la Resolución N° 215/04 del Consejo Federal de Cultura y Educación, de fecha 27 de abril de 2004, el Instituto Nacional de Educación Tecnológica (INET) inició el proceso de elaboración de este Proyecto de Ley.

El Consejo Federal de Cultura y Educación definió que la elaboración del proyecto de ley se cumpliera en los tiempos requeridos para que tomara estado parlamentario en el período legislativo del 2004. El Ministro de Educación, Ciencia y Tecnología, Lic. Daniel Filmus, lo entregó al Sr. Presidente de la Nación, Dr. Néstor Kirchner el día 26 de noviembre de 2004, quién lo giró al Congreso de la Nación para su tratamiento.

El proceso de elaboración se desarrolló como un mecanismo de gestión abierto a las opiniones y discusiones de los futuros destinatarios de la norma posibilitando el intercambio con distintos sectores sociales. En ese sector los Consejos Profesionales de las Ingenierías, no fueron convocados por el INET, a pesar que en la etapas del proceso de elaboración del Proyecto de Ley se tuvo en cuenta en primer lugar el marco legal vigente, donde figuran como antecedentes legales consultados el Decreto-Ley N° 6070/58, la Ley 14.467, el Decreto 2148/84 y el Decreto 2293/92, que forman parte del marco legal que regula el funcionamiento de los Consejos Profesionales. Debemos destacar que nuestro CPIAyE, tiene firmado con el INET un convenio marco que como resultado de ese entendimiento y de

muy arduo trabajo, presenta como logros la elaboración y aprobación por parte del Consejo Federal de Cultura y Educación los Perfiles Profesionales del sector Aeronáutico (Trayectos Técnicos Profesionales de Aeronáutica y Aviónica).

El INET dice que *“el Proyecto de Ley de ETP se generó en un marco de difusión e intercambio a través de dos circuitos prioritarios de consulta: los Encuentros Federales y el Consejo Nacional de Educación Trabajo (CoNET) que permitieron el análisis de experiencias, necesidades y aportes de diferentes actores...”*. Pero nosotros hemos observado que los sectores involucrados directos, a través de sus organizaciones, no fueron consultados. Es por esta razón es que nuestra institución preocupada por el futuro desempeño de las capacidades profesionales del sector, **dice** *“...Debemos ser tenidos en cuenta para las consultas de esta tan importante norma legal, que a partir de su promulgación regulará la oferta formativa de nuestros futuros matriculados ...”*.

Es nuestro reclamo a los señores funcionarios, asesores y legisladores integrantes de las distintas comisiones a tratar este proyecto, cuyo objetivo es Ordenar y actualizar la oferta educativa de la formación técnico profesional, donde este Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial, cree tener argumentos valederos, para ser oídos en el espacio de discusión.

Aquí estamos, nuestro único objetivo es aportar nuestra experiencia y profesionalismo. Merecemos ser escuchados y tenidos en cuenta.

Téc. Aer. Carlos Copello  
Presidente de la Comisión de Educación

## **ALCANCES, INCUMBENCIAS Y ACTIVIDADES RESERVADAS**

Como recordaran, este tema ya lo hemos abordado en algún número anterior de nuestra Publicación Oficial (ver número Julio año 2002, Comisión de Educación). Ha pasado tiempo desde entonces, pero ciertamente el tema no pierde vigencia. En la actualidad se plantean diversos casos, por lo cual debemos volver a reiterar los conceptos fundamentales.

Es así que creemos de utilidad a través de este Boletín acercarnos algunas ideas centrales. Entendemos que no vale la pena incursionar nuevamente en las Leyes y demás argumentos técnicos en la materia. Pero sí es importante saber que sin duda existen y son la base de sustento de su exigencia, pero creemos mejor ir directamente a las ideas conceptuales.

Como dijimos las Leyes y Resoluciones están vigentes, y son claras. Pero lo que también parece no perder vigencia, es la tendencia de justificar innumerables excepciones, y sobre todo querer interpretar las mismas en función de una persona, cargo o función para justificar una situación o conveniencia puntual. En general se debería ver qué determinan la Legislación y luego ver quién cumple o cómo se debe estructurar el cargo o función, y no al revés.

Recordemos que el Estado establece requisitos de formación académica a profesiones en las que considera que su ejercicio puede comprometer el interés público, poniendo en riesgo de modo directo la salud, la seguridad y los bienes de los habitantes. Entre estas profesiones el Estado seleccionó a la Ingeniería y de manera específica ciertas especialidades como el título de Ingeniero Aeronáutico. Pero lo significativo en el tema que nos ocupa, es que para cada especialidad de la Ingeniería se han fijado actividades reservadas y como la palabra lo dice claramente, es para esa especialidad y no otra. Demás esta decir que hoy en día ciertas actividades muy puntuales se comparten entre especialidades, pero NO las actividades centrales.

Ahora bien, por qué toda esta introducción? Creemos que es mejor citar algunos ejemplos, que aunque quizás exagerados, dan idea de cual es la problemática que queremos resaltar y que frecuentemente nos llega al Consejo. *“Fulano hace años que esta ahí, no tenés idea de lo que sabe!... Fulano hizo muchísimos cursos de aviones es un experto!... Fulano es Ingeniero o Técnico en xxx pero hizo un curso así que ahora conoce igual que cualquiera de aeronáutica!... “* Se tiene la idea que una persona con base o antecedentes de estudios técnicos en alguna profesión, puede llegar a adquirir otra después de cursos o experiencia práctica.

El Estado Nacional cuando le entrega a una persona una Licencia (Mecánicos) o Título académico (Técnicos e Ingenieros), determina que mediante la capacitación que aprobó, está en condiciones de ejercer una profesión en particular. Su ejercicio está circunscripto a una serie de tareas más o menos generales según el caso, correspondientes a cada especialidad y solo a esa. Esto es lo que se denomina “Alcances e Incumbencias” y recientemente se llamaron “Actividades Reservadas”.

Ahora bien, avancemos un poco más en esta idea. La especialización que puede lograrse a través de cursos, experiencia práctica, aprendizaje de técnicas, cursos en el exterior del país, etc, etc., si bien son de gran importancia para lo que se denomina la “formación continuada”, no determina que el individuo adquiera una nueva profesión. Distinto es el caso de la especialización por ejemplo, en Higiene y Seguridad, o temas de Ingeniería económica, que siendo una de las Incumbencias detalladas para el Ingeniero Aeronáutico, sí puede adquirir dicha especialidad después de un curso de postgrado.

Veamos más ejemplos, también algo exagerados para fijar la idea general. *“Un Ingeniero por más cursos de abogacía que haga no puede presentarse a un tribunal como Abogado de partes. Un Ingeniero por más cursos aprobados o destreza manual que posea, no puede entrar a un quirófano y operar a un paciente. Un Ingeniero Aeronáutico por más que sepa mucho de construcciones no puede firmar un plano y dirigir una obra de construcción civil”.* También es cierto que sería ridículo desconocer que hoy en día, la incorporación de otras especialidades de la ingeniería y la técnica a la aeronáutica es una necesidad, pero esto no quita que nuestros profesionales Mecánicos, Técnicos e Ingenieros Aeronáuticos, son los únicos que tienen la potestad y sobre todo la responsabilidad en la concreción y definición final de temas específicos.

Hace décadas atrás, aunque vigentes las mismas reglas, se permitieron variados desvíos o alternativas que en pocos casos aún persisten o quieren volver a imponerse. Pero hoy en día los estándares de seguridad, cobertura legal, calidad, optimización, por mencionar las exigencias más obvias, determinan sin duda que los alcances, incumbencias y actividades reservadas deben ser respetadas rigurosamente.

Esperamos haber contribuido a brindar mayor información sobre este importante tema, quedando a disposición por cualquier duda o consulta.

## INFORMACIÓN DE INTERÉS

### Registro de Especialistas en Higiene y Seguridad en el Trabajo

La Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) tiene entre sus atribuciones la de establecer los requisitos que deben cumplir los graduados universitarios y técnicos mencionados en el Decreto N° 1338/96 (con las modificaciones introducidas por el Decreto N° 491/97) para el ejercicio profesional en Higiene y Seguridad en el Trabajo.

A través de la Resolución de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo N° 201/01 se establece la necesidad que los profesionales y técnicos enumerados en el Decreto N° 1338/96 **cuenten con la certificación de su especialidad emitida por los Consejos y Colegios Profesionales de la Ley de Jurisdicción que corresponda**, siempre que reúna los requisitos que en cada caso son exigidos.

Por ello este Consejo Profesional registra a los especialistas en Higiene y Seguridad que cumplan con las siguientes exigencias:

#### **Matriculados Ingenieros Aeronáuticos / Ingenieros Mecánicos Aeronáuticos:**

1. Graduados universitarios en carreras de grado, en institución universitaria, que posean títulos en reconocimiento oficial y validez nacional otorgados por el MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACIÓN, con competencia reconocida en Higiene y Seguridad en el Trabajo.
2. Profesionales que a la fecha de vigencia del presente Decreto se encuentren inscriptos en el Registro Nacional de Graduados Universitarios en Higiene y Seguridad, y habilitados, por autoridad competente, para ejercer dicha función.
3. Profesionales que, hasta la fecha de vigencia de la presente norma, hayan iniciado y se encuentren realizando un curso de posgrado en Higiene y Seguridad en el Trabajo de no menos de CUATROCIENTAS (400) horas de duración, desarrollado en universidades estatales o privadas, con reconocimiento del MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACIÓN; una vez egresados de dicho curso.
4. Graduados en carreras de posgrado con reconocimiento oficial otorgado en las condiciones previstas en la Resolución N° 1670 del 17 de diciembre de 1996, del

MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACIÓN, o con acreditación de la COMISIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN UNIVERSITARIA (CONEAU), con orientación especial en Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Deberán Presentar al Consejo Profesional:

- Diploma original, copia de especialista debidamente legalizado ante el Ministerio de Educación y Ministerio del Interior.
- Constancia de carga horaria extendida por la Facultad.
- Poseer la matrícula al día como Ingeniero Aeronáutico o Ingeniero Mecánico Aeronáutico.

#### **Matriculados Técnicos**

1. Poseer título de Técnicos en Higiene y Seguridad en el Trabajo, reconocidos por la Resolución M.T.S.S. N° 313 de fecha 26 de abril de 1983, otorgada por instituciones estatales o privadas con reconocimiento del Ministerio de Educación.

Deberán Presentar al Consejo Profesional:

- Adjuntar el diploma original y copia de especialista debidamente legalizado ante el Ministerio de Educación y Ministerio del Interior.
- Poseer la matrícula al día como Técnico Aeronáutico, Técnico en Telecomunicaciones Aeronáuticas o Técnico Aviónico.

Una vez verificados los antecedentes, este Consejo registra a la persona otorgándole un número (diferente a la Matrícula) y extendiéndole a la persona un certificado con validez de un año. El mismo no tiene costo, únicamente se exigirá para su confección, que la Matrícula Profesional esté habilitada para el ejercicio profesional (pago al día).

Periódicamente se envía el listado de los inscriptos a la SRT para su control. Para mayor detalle dirigirse a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, Subgerencia de Estudios, Formación y Desarrollo, Reconquista 674, Ciudad Autónoma de Buenos Aires o vía mail: [especialidad@srt.gov.ar](mailto:especialidad@srt.gov.ar)

## COMISIÓN DE CURSOS

### Instrucción y Capacitación

Desde hace varios años, el CPIAYE está ofreciendo a los matriculados cursos y seminarios tanto informativos como de instrucción y capacitación. Estos cursos y seminarios están destinados a todos aquellos que tienen interés en conocer áreas y aspectos de la industria aeronáutica que son de utilidad en el diario ejercicio de nuestra profesión. Entre ellos se han dictado los relacionados a Materiales Compuestos, Boroscopia, Partes no Aprobadas (Bogus Parts), Calidad Total, Ensayos No Destructivos, Normas DNAR, Factores Humanos en Mantenimiento, etc.

El interés de esta Comisión también apunta a llegar a todos aquellos que por diversas razones no tienen acceso a cursos o seminarios, o para los que desean refrescar conocimientos ya adquiridos.

Los cursos/seminarios indicados normalmente son dictados por profesionales que están en actividad, o profesores e instructores que dictan materias en universidades o colegios secundarios.

A pesar que estos cursos no son ni oficiales ni reconocidos por el Ministerio de Educación, igualmente son bien recibidos por la comunidad aeronáutica, ya sea del ámbito público o privado, incluyendo a las autoridades aeronáuticas.

Con la firme intención de seguir mejorando y ampliando este aspecto de la formación académica y laboral, además de buscar el acercamiento de los profesionales que componen nuestra matrícula, la Comisión de Cursos del CPIAYE convoca a todos aquellos matriculados que estén interesados en impartir instrucción, ya sea tanto por medio de cursos o seminarios que consideren son de utilidad para la profesión como aquellos que deseen participar ofreciendo sus conocimientos y experiencia dentro del campo aeronáutico.

Los interesados deberán contactarse con la sede del Consejo, por teléfono o correo electrónico, para acercar sus propuestas que pasarán a consideración de la Comisión de Cursos, para luego, una vez aprobadas, poder coordinar y programar cursos y seminarios a lo largo del país, de acuerdo a la zona en que se encuentre y tiempo disponible de los interesados.

Asimismo, se solicita a los matriculados hagan llegar al CPIAYE las inquietudes y necesidades de instrucción que tienen interés de recibir.

Mec. Mant. Angel Perucca  
Presidente de la Comisión de Cursos

## CONGRESO ARGENTINO DE TECNOLOGÍA ESPACIAL 2005

**Córdoba, ARGENTINA**

**Del 18 al 20 de Mayo de 2005**

*La Asociación Argentina de Tecnología Espacial (AATE) junto al Instituto Universitario Aeronáutico (IUA), han organizado el Tercer Congreso Argentino de Tecnología Espacial 2005.*

Este evento, que cuenta además con el auspicio del COPITEC (Consejo Profesional de Ingeniería en Telecomunicaciones, Electrónica y Computación), el AIAA (American Institute of Aeronautics and Astronautics) y el CPIAYE, se realizará en Córdoba, en la sede de dicho Instituto. Tiene por objeto reunir a los Profesionales Argentinos y de otras partes del mundo que trabajen en el sector espacial, tanto para intercambiar experiencias de los distintos proyectos que se realizan, como profundizar acuerdos de intercambios y coordinación de tareas para los trabajos en conjunto que llevan a cabo diferentes entes, organismos e instituciones.

Las tareas de presentación y selección de resúmenes para este evento ya han tenido lugar, de manera que los trabajos completos ya se encuentran preseleccionados. Para un mayor aprovechamiento en el intercambio de ideas, experiencia y conocimiento de los proyectos, los mencionados trabajos se han dividido en las siguientes sesiones:

Propulsión y Vehículos Lanzadores / Material de Uso Espacial y Estructuras / Control y Guiado / Satélites y Cargas Útiles / Microgravedad / Sensores Remotos / Aerodinámica / Educación / Comunicaciones y Telemetría / Aeronáutica

Los casi setenta trabajos presentados fueron confeccionados por profesionales de todo el país y países vecinos, lo que permite asegurar que este congreso continúa siendo un lugar de encuentro e intercambio para especialistas en ciencia y tecnología espacial único, no solo en Argentina, sino en toda Latinoamérica.

Una vez más, en la Comisión Organizadora de este evento han participado distintos profesionales del sector, entre los cuales se cuenta al Ing. Aer. Pablo de León, actual presidente de la Comisión de Asuntos Espaciales del CPIAYE. Por otro lado también, nuestro Consejo fue invitado a participar del evento para exponer "Qué es el Consejo Profesional".

Para mayor información de este Congreso, visite la página web [www.aate.org](http://www.aate.org) de la AATE o comuníquese por correo electrónico a [congreso2005@aate.org](mailto:congreso2005@aate.org)

## REFLEXIONANDO

### **Del Editorial de la Revista *Aviation Maintenance* Febrero 2005**

Como en otras oportunidades, rescatamos ciertas publicaciones que de alguna manera denotan aspectos muy ligados a la actividad y realidad de nuestra industria aeronáutica local.

En este caso, el Editorial "*Las escuelas necesitan ayuda*" de la mencionada revista, expresa la problemática de las instituciones de formación de mecánicos A&P (airframe and power plant) de Estados Unidos de América, en donde denota "... ellas deben cumplir con las anticuadas regulaciones de la FAA mientras tratan de preparar estudiantes en especialidades que servirán en una amplia variedad de trabajos en todos los segmentos de la aviación. Focalizar qué es lo que la industria necesita es difícil, aún cuando las escuelas consultan regularmente a los empleadores por lo que necesitan y cómo debería ser la mejor manera de entrenar a los estudiantes para que reúnan esas condiciones". El artículo sigue comentando "...El mayor problema de las escuelas de A&P es que el soporte de la industria a las escuelas es irregular", citando además que "...los profesores tienen el mismo problema: falta de herramientas, materiales y aeronaves modernas...Muchas escuelas están dependiendo de equipos envejecidos para la formación de los mecánicos del mañana. Algunas escuelas tienen laboratorios de materiales compuestos desarrollados, pero muchas otras dependen de pequeños hornos y sobrantes de

*material con lo cual los estudiantes poco reciben de la tecnología... Los aviones modernos han crecido electrónicamente hablando... Si un mecánico no ha visto nunca o experimentado trabajar en una cabina de vuelo, necesitará familiarizarse con un entrenamiento en ese campo".*

Así también cita otros ejemplos, pero marcadamente dice, "...Hay solamente una respuesta clara a esto: las escuelas A&P y la industria de la aviación necesitan trabajar mejor en conjunto para ayudarse una a la otra... Hay mejores caminos tal que la industria podría trabajar con las escuelas A&P... Potenciales donantes necesitan desarrollar relaciones con las escuelas locales. Ellas podrían ser una importante fuente de su personal y ellos tendrían influencia en entrenar a sus estudiantes." Dice entonces que podrían crearse comités que evaluarían donaciones de materiales adecuados a las escuelas, obtenidos del "surplus" de las líneas aéreas, antes que ellos finalicen como material de rezago.

Finalmente, el autor cierra el Editorial remarcando que "... Trabajando juntos, la industria de la aviación y las escuelas A&P pueden ayudarse para retardar el déficit (del mecánico debidamente formado) en el entrenamiento sobre el verdadero equipamiento moderno."

## **...Y EL CPIAyE OPINA**

### **La brecha entre la educación y el desarrollo tecnológico**

#### **TÍTULO A ELECCIÓN DEL LECTOR**

*El editorial de la revista "Aviation Maintenance" de Febrero de 2005 estuvo dedicado a una suerte de lamento al decir que las escuelas de formación de mecánicos (A&P, "Airframe and Powerplant") en Estados Unidos de América, basan su enseñanza práctica de taller, con herramientas viejas y con equipos obsoletos.*

Sucede lo mismo -dice el artículo- con relación al material de lectura; pudiendo acotarse que no es razonable que ello suceda con las regulaciones de la FAA, por cuanto la divulgación vía Internet es hoy práctica corriente y no limitante.

El problema queda entonces circunscripto al material que se origina en la industria productiva de nuevos equipos de abordaje, incluyendo a su documentación de operación y mantenimiento y a los equipos de ensayo que atienden su continuidad en servicio.

Todo ello, en general, llega a las escuelas por la vía de donaciones de fabricantes y de operadores de líneas aéreas. Visto que la situación se asemeja a la de nuestro país podría mover a consuelo, pero el refrán "mal de muchos...", nos sugiere que mejor no lo hagamos.

### **ESPEJISMO O EL PERRO QUE SE QUIERE MORDER LA COLA**

Pretender que algún día las escuelas puedan tener el último equipo de pruebas es casi utópico. La tecnología se desarrolla en un marco de gran competencia entre empresas y en el que precios, prestaciones, calidad y seguridad del material de vuelo todo, marcan la tónica.

No hay lugar ni tiempo para el altruismo en la cima de la competencia; la donación queda circunscripta a equipos y componentes obsoletos, incluidas las células de aeronaves y sus motores y hélices. No es entonces aventurado decir que siempre habrá una brecha, salvo aquellas instalaciones de centros de instrucción de los mismos fabricantes de equipos.

### **LA NATURALEZA Y ORIGEN DE LA BRECHA**

La tónica de la época es la velocidad con que opera el proceso entre establecimiento de nuevas bases, inclusive a nivel de ciencias básicas, y el momento en que los equipos que llegan aplicarlas entran en servicio activo. Los ejemplos los contamos por centenares, así como el plazo que medió entre la teoría de los filtros Kalman y la divulgación del empleo en componentes y sistemas de control que la aplican, producidos en serie no contabilizó mucho más de cinco décadas. Similar proceso operó en pocas décadas entre los primeros experimentos de amplificación de luz a nivel laboratorio y los aportes teóricos de Planck y De Broglie y la implantación corriente de componentes lásericos. Idem los sistemas con uso de técnicas de bus de Datos, al que se suman los sistemas varios de control "by-wire" (frenado, vuelo, etc). Lo mismo sucede y sucedió con la tecnología de materiales: el uso de compuestos en kevlar, fibra de carbono, etc; idem en motores, componentes estructurales y sistemas de control, dinámica estructural controlada, etc, etc.

Parecería que no hay lugar ni tiempo para pensar en detenerse para posibilitar la capacitación del personal a cargo del mantenimiento en esas técnicas. La "constante de tiempo" de ese proceso es muy grande y necesariamente se retrasará. El "on the job training" y cursos recurrentes en fábrica serán un recurso casi obligado. No se alcanza a visualizar un estado de "zero-gap" entre Investigación - Desarrollo - Producción y Puesta en servicio de componentes y la divulgación gratuita de los equipos necesarios para el mantenimiento.

La brecha abarca también a las Universidades. Durante el transcurso de 6 años de formación del profesional universitario van a haber transcurrido "muchas cosas" que los libros de texto no habrán recogido y los mismos profesores no habrán tenido tiempo de asimilar. La espe-

cialización en un cierto estado del proceso de formación será una salida, aunque se debería evitar no interrumpir la formación del científico en ciencias básicas y que ya hemos vislumbrado, es imprescindible. El triple escalón Bachelor-Master y Philosophy Doctor es un arbitrio para dar una solución en tal sentido.

### **¿Y EN NUESTRO PAÍS?**

Muy a vuelo de pájaro hemos visualizado que la industria productiva es el motor. En nuestro país ya casi no existe la industria aeroespacial. No hay entonces quien "tire hacia adelante" en el desarrollo de las aplicaciones. Se han reducido a un mínimo las investigaciones aplicadas sin conexión con la industria aeroespacial.

¿Quién nos dará los cursos "recurrentes" de los nuevos aviones? Necesariamente el OEM. Sabremos qué y cómo hacer las cosas; difícilmente el "por qué". ¿Hasta cuando? ¿Por siempre? ¿Se resigna acceder al potencial que de la actividad aeroespacial deriva en todas las actividades?

### **CONCLUSIÓN**

El autor es conciente que el salto desde el tema EQUIPAMIENTO EN LOS INSTITUTOS DE FORMACIÓN DE TÉCNICOS AERONÁUTICOS, tal lo propuesto por AVIATION MAINTENANCE, al de las consecuencias de no tener una política INDUSTRIAL AERONÁUTICA atenta contra la comprensión, pero arriesgó a confiar en que el mensaje llegue.

Fue difícil por ello elegir un título abarcativo de la temática toda y por ello algunas de las alternativas fueron: "El Perro que se muerde la cola", "¿Utopía inalcanzable?", "¿Espejismos?" "Destino negado para el universitario argentino en el futuro"... o ninguno... usted elige.

### **LA DNA INFORMA...**

#### **Uso de combustible automotor en aviones**

Ante un pedido de CADEA (Cámara Argentina de Entidades Aerodeportivas), la DNA se ha abocado a la tarea de estudiar esta alternativa de uso en las particulares condiciones actuales de Argentina. Como consecuencia, en un futuro próximo, se prevé una importante y necesaria participación de los profesionales aeronáuticos para este estudio y desarrollo.

### **NOVEDADES**

#### **Comisión de Ética**

Durante la última reunión ordinaria del mes de Febrero, se aprobó la designación del Ing. Aer. Mario Cecchini como Presidente de esta Comisión.

#### **Comisión de Educación**

En la reunión citada, también se aprobó la designación del Ing. Aer. Carlos Gayer como nuevo integrante de esta Comisión, luego que fuera evaluado su CV por parte del Presidente de la Comisión de Educación, Tec. Aer. Carlos Copeillo, y por la Comisión Directiva del CPIAyE.