

Inauguración del aeropuerto internacional del Neuquén

Esta es una obra que se inició durante el primer gobierno constitucional de la provincia, y tuvo una larga historia de suspensión y reiniciación de su edificación. Desde el año 1966 al 1970 sus obras estuvieron paralizadas, pero se consideró que inaugurar este importante aeropuerto era fundamental para el progreso y el desarrollo del Neuquén. Por ello es que en el año 1970 se reinició su edificación y equipamiento.

Inauguróse el aeropuerto internacional de Neuquén

Con el marco de un numerosísimo público, se inauguraron ayer las amplias instalaciones del aeropuerto internacional del Neuquén. Asistieron al acto el gobernador Felipe Sapag, sus Ministros de Gobierno, doctor Pedro A. Fuentes, de Economía, ingeniero Pedro Salvatori y de Bienestar Social, doctor Alberto Del Vas. Viajaron especialmente invitados desde la capital federal, el director de provincias, Ricardo Balestrahun, el comodoro Armando Linginotti, jefe de la región aérea centro, el doctor Zardini y otras autoridades.

También estuvieron presentes el jefe de la VI Brigada de Infantería de Montaña, general Alberto Numa Laplane, el jefe de Policía de la provincia, capitán de fragata Jorge A. Funes, el rector de la Universidad de Neuquén, contador Guillermo Ferreri, el delegado organizador de la Universidad Nacional del Comahue, ingeniero Marcelo Zapiola y otras altas autoridades.

Al comenzar el acto, al frente del edificio principal donde se alinean los mástiles de 21 banderas, se leyeron varios telegramas de felicitación.

Seguidamente, el gobernador Sapag pronunció algunas palabras en las que destacó la importancia de la obra inaugurada. Finalmente, el gobernador desató la cinta simbólica colocada en la entrada principal. Luego de recorrer las instalaciones se ofreció al numeroso público e invitados especiales un lunch.

Las autoridades nacionales fueron agasajadas posteriormente con un almuerzo en la residencia oficial de la costa del río Limay.

La obra que se inauguró consta de un edificio principal, los complementarios y la pista de aterrizaje. El edificio principal cuenta con comodidades para recibir a pasajeros de vuelos de cabotaje e internacionales por dos accesos distintos.

Por medio de ellos, el público tiene acceso a ocho oficinas de ventas de pasajes, a un bar tipo americano, a tres cabinas telefónicas, a una oficina de correos, a un local de venta de artículos regionales y a dos grupos sanitarios de amplias medidas.

Además, el edificio consta de una sala VIP para pasajeros importantes, ubicada al lado de la oficina del jefe del aeropuerto, que está especialmente dotada de comodidades y se comunica con el vestíbulo central por una puerta de escape.

Justamente, en ese sector, está ubicada la torre de control, en el 5to piso, habiéndose previsto que los otros tres pisos altos, la planta baja y el subsuelo sirvan técnicamente a esta torre, que es el

centro neurálgico de todo el complejo edilicio y sus 65 hectáreas anexas. Desde esta torre se mantiene permanente contacto con todos los locales del edificio, con los edificios complementarios, las aeronaves y el exterior.

La zona destinada a vuelos internacionales comunica en forma directa con dos grupos sanitarios, una sala de comprobación de sanidad, un consultorio médico permanente y una oficina de inmigración y policía. Por medio de un paso de control se trasladan los pasajeros y la carga al sector Aduana, dotado de lo necesario para su delicada función.

En el primer piso del vestíbulo central se ha instalado un comedor con capacidad y amoblamiento acorde con el edificio, además de contar con otra confitería y un amplio vestíbulo de espera desde cuyos ventanales se puede observar el movimiento de las pistas de aviación y que, a su vez, desemboca en una gran terraza.

Las edificaciones complementarias incluyen una torre-tanque con capacidad para 120.000 litros de agua, con dos servicios de bombeo de gran potencia; una usina con dos grupos electrógenos con motores diésel; un pañol de servicio contra incendio con todos los elementos necesarios en caso de siniestro y comodidades para una guardia permanente; un pañol de carga y correos con amplias instalaciones para el desarrollo de esas actividades; un edificio para las oficinas de aerología y meteorología, con modernos instrumentos que incluyen un radar y un edificio, más apartado, para la planta transmisora, con instalaciones complementarias para un servicio permanente.

La pista, cuyo valor-soporte es de 136 toneladas por ruedas en tándem, posee una longitud de 2.570 metros y se complementa con calles de rodaje y una amplísima plataforma de hormigón para los movimientos de las naves, habiéndose previsto la futura construcción de una plataforma especial para cargas.

Para la seguridad y protección de los vuelos, la pista cuenta con dos modernos radiofaros; uno de onda larga omnidireccional (NDB) y otro, también omnidireccional, de alta frecuencia con indicador visual del rumbo desde y hacia la estación (VOR).

Además posee un equipo de radiobaliza indicador del eje de pista, utilizable para aterrizajes con instrumento.

Diario Río Negro, 20 de diciembre de 1971.