



Cabinademandando

Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. / No. 65 / Diciembre 2017



EDITORIAL 3

CPAM

Concurso nacional de Modelismo Aeronáutico. 4

Consejo Directivo Bienio 2017-2018 6



XI Encuentro de Seguridad Aérea. "Respuesta a la Emergencia" 12

SEGURIDAD AÉREA



La Comunicación, parte esencial en el trabajo de los pilotos 15

CONOCIMIENTO



Fraseología y Procedimientos SID/STAR 20

Gurú del Manual 22

HISTORIA



Setenta años de Transportes Aéreos de Valores del Banco de México 23

AEROMAR treinta años de ser la Aerolínea Ejecutiva de México 25

NOTICIAS DE AVIACIÓN

Airbus realiza su primer vuelo con la unidad de demostración del ala de flujo laminar "BLADE" 28

Primer Congreso Internacional de Seguridad Aérea 30

El C295 SAR de Brasil visita México durante su gira mundial 32



Filatelia Aeronáutica 33

Fundación AIRBUS envía apoyo a los mexicanos 35

La Aviación en la Emergencia 37

Entregan el primer avión 767 convertido a carguero por Mexicana MRO e IAI 40

CULTURA

Instantáneas de Altura 42

Portada:

La Aviación Mexicana e Internacional ante la emergencia registrada en México.
#Fuerzamedio

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente
Mtro. y P.A. Eric Mayett Moreno

Vicepresidente
P.A. Santiago López Cadena

Tesorero
P.A. Heriberto Salazar Eguiluz

Subtesorero
P.A. Jaime Gutiérrez Negrete

Primer Secretario Propietario
P.A. Alhelí Cárdenas Garza

Segundo Secretario Propietario
P.A. Adolfo Serrano Tavera

Primer Secretario Suplente
P.A. Rolando Valdéz Eguiarte

Segundo Secretario Suplente
P.A. Ángel Domínguez Catzín

Presidente de la Comisión de Vigilancia
P.A. Milton Julio Alberto Muñoz Carcini

Vicepresidente de la Comisión de Vigilancia
P.A. José Alejandro Amor Viveros

Secretario de la Comisión de Vigilancia
P.A. Rubén Israel Liverant Goldberg

Presidente de la Comisión de Honor y Justicia
P.A. Isaac Luviano Guerrero

Vicepresidente de la Comisión de Honor y Justicia
P.A. Miguel Ángel Aburto Sánchez

Secretario de la Comisión de Honor y Justicia
P.A. Gabriel Emilio Quesada Rivero

CONSEJO EDITORIAL

Director Editorial
P.A. Adolfo Serrano Tavera

Asesor Editorial y Fotográfico
Víctor Hugo Gutiérrez González

Diseño Gráfico y Editorial
Lic. Agustín E. Contreras Juárez

El Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C. es una asociación civil constituida de acuerdo con la Ley de Profesiones y el Código Civil vigentes, que apoya la publicación de artículos, a partir de la experiencia y/o investigaciones de las personas que quieran compartir con la comunidad aeronáutica, en el esfuerzo continuo por fortalecer nuestra cultura de seguridad.

Los artículos contenidos en esta publicación son responsabilidad del autor.

Cabina de Mando está registrada en el Instituto Nacional del Derecho de Autor de la Dirección de Reservas de Derechos.
Reserva: 04-2015-062415581800-102.
Certificado de Título y Contenido: 15942



Estimados amigos y compañeros Pilotos:

En esta 65ava edición de Cabina de Mando, queremos agradecer a cada uno de ustedes nuestros lectores por permitirnos llegar en cada publicación hasta sus hogares y a sus cabinas de mando.

Queremos cerrar esta edición de fin de año recordando grandes momentos para el Colegio de Pilotos Aviadores de México, como nuestro 70 Aniversario, donde muchos de ustedes fueron invitados y condecorados por su larga trayectoria dentro de la Aviación.

Este año fue un año de aprender lecciones y de volver a creer en nosotros como hermanos mexicanos, fuimos sacudidos por dos sismos que nos hicieron darnos cuenta de la línea tan delgada de la vida, nosotros como Colegio también pusimos nuestro granito de ayuda y seguimos pendientes de las necesidades de nuestro País.

Les deseamos por parte del Colegio de Pilotos y del Consejo Directivo que pasen Felices Fiestas, en compañía de todos sus seres queridos, que cada uno de ustedes siga cosechando éxitos, les agradecemos a todos nuestros colegiados por ser parte esencial de nuestro Colegio, juntos seguiremos dando lo mejor de nosotros para que cada día nuestra aviación sea la mejor.

“Por el Progreso de la Aviación Mexicana”

Mtro. y P.A. Eric Mayett Moreno
Presidente



Concurso Nacional de Modelismo Aeronáutico

En septiembre pasado, los días sábado 2 y domingo 3, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, llevó a cabo, por segunda ocasión, el Concurso Nacional de Modelismo Aeronáutico como parte de las celebraciones de su septuagésimo aniversario.

El evento resultó toda una experiencia. Se contó con trabajos de excelente calidad y alto detalle, tanto en aviación comercial como en militar.

La historia estuvo presente también. En el caso de la aviación militar diversas aeronaves que participaron en la Segunda Guerra Mundial fueron recreadas con gran exactitud, tanto aviones de la USAF, Royal Air Force, LUFTWAFFE o nuestro emblemático

Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, FAEM.

Y con respecto a la FAEM un modelo en especial generó una interesante

curiosidad, pues se trataba de un avión que aunque no perteneció realmente en la flota de la FAEM sí portó sus colores. Se trataba de un BELL P39 Q/N Airacobra, que





en diversos posters y afiches de la publicidad de la guerra, empleada por el gobierno mexicano, aparecía con el número del Escuadrón y sus colores, y este fue reflejado en el modelo en cuestión junto con una copia del póster original.

En lo referente a la aviación comercial se exhibieron diversos modelos de pequeñas empresas mexicanas, poco recordadas para muchos, como Aerovías Oaxaqueñas, Aerolíneas Anáhuac o Aerolíneas Vega, pero también estuvo el glorioso Concorde. Algunos de estos modelos ganaron premios o menciones honoríficas.

En la categoría de dioramas se presentaron maquetas muy interesantes, donde además de los aviones se detallaron perfectamente ambientes que recreaban escenas reales. Trabajos muy bien acabados.



El domingo 3 de septiembre se realizó la premiación y clausura del evento, encabezada por el Mtro. P. A. Éric Mayett Moreno, presidente de esta institución, acompañado por el P. A. Isaac Luviano Guerrero, presidente de la Comisión de Honor y Justicia y el P. A. Ángel Domínguez Catzín, segundo Secretario Suplente.

Agradecemos a todos los participantes sus excelentes trabajos y felicitamos cordialmente a los ganadores de cada categoría, así como a los que obtuvieron Mención Honorífica. Solo nos resta dar las gracias por compartir con nosotros el septuagésimo aniversario de estar trabajando por "El Progreso de la Aviación Mexicana".

Hubo más de setenta participantes en tres categorías.

GANADORES POR CATEGORÍAS AVIACIÓN CIVIL

- Primero. Juan Manuel Zambrano Herrera
- Segundo. P. A. José Antonio Herce Vigil
- Tercero. Hugo Maldonado Parra

AVIACIÓN MILITAR

- Primero. Juan Carlos Bejarano Guzmán

- Segundo. Marcos Juárez Moreno
- Segundo. José Ignacio Vargas Olivares
- Tercero. Rafael Trujillo Torres

DIORAMAS/MAQUETAS

- Primero. Gerardo Mercado Reyes
- Segundo. P. A. Javier Espinosa García
- Tercero. Juan Pablo Hoyos Ramírez

MENCIONES HONORÍFICAS

- Juan Pablo Hoyos Ramírez, BELL P39 Q/N Airacobra
- Juan Carlos Malpica Ramos, F4F-4 Wildcat
- Juan Carlos Malpica Ramos, P51 Frenesi
- Armando Rojas Parra, MD500 FAM
- Mario Ríos Arellano, P40
- Marcos Martínez Sandoval, P40F Warhawk
- Arturo Quiñones Achy, Northrop F5-F Tiger II FAM

Hubo un ganador absoluto, el Sr. Gerardo Mercado Reyes, ganador de la categoría de Dioramas/Maquetas, quien obtuvo un boleto en viaje redondo a cualquier destino nacional por Aeroméxico.

Consejo Directivo del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. Bienio 2017-2018

El pasado 17 de julio de 2017, dentro de nuestra LXX Asamblea General Ordinaria se llevó a cargo la toma de protesta de los nuevos integrantes del Consejo Directivo. Electos conforme a nuestros estatutos integran el Grupo II quedando de esta forma constituido el nuevo equipo de trabajo para el bienio 2017-2018.

Con el fin de conocer a los nuevos integrantes así como a los actuales miembros y cuáles son sus funciones dentro del Consejo Directivo se presenta una breve reseña de cada uno.



T.S.U.P.A. ÉRIC MAYETT MORENO
PRESIDENTE

Obligaciones y atribuciones:

- a) Ostentar la representación legal y ordinaria de El Colegio, presidir la Asamblea General y de Consejo Directivo velando por la debida ejecución de sus acuerdos, y nombrar a un representante si fuera necesario.
- b) Gozará de facultades de apoderado general para pleitos y cobranzas y actos de administración, por lo que podrá firmar en nombre y representación de El Colegio toda clase de contratos, convenios y compromisos en los que sea parte, cuya suscripción haya sido acordada contando al efecto con un poder general para pleitos y cobranzas y para actos de administración, en términos de los párrafos primero y segundo del artículo dos mil quinientos cincuenta y cuatro del Código Civil para la Ciudad de México y de sus correlativos y concordantes en los Códigos Civiles de las demás entidades federativas y del Código Civil Federal, así como las facultades a que se refiere el artículo dos mil quinientos ochenta y siete del ordenamiento citado en primer término, con excepción de la facultad de hacer cesión de bienes y del poder general para ejecutar actos de dominio, que quedarán reservados al acuerdo de la Asamblea General; igualmente podrá firmar cualquiera otra clase de correspondencia y documentos que lo requieran. Ejercitar en nombre de El Colegio cuantas acciones y derechos le correspondan, desistir de estos, y otorgar poderes generales o especiales para pleitos y cobranzas y revocarlos.
- c) Cumplir y hacer cumplir la normatividad interna y externa en todo lo aplicable al ejercicio de la profesión.
- d) Adoptar en casos urgentes con la anuencia de por lo menos un miembro del Consejo y/o Comisiones las medidas que estime necesarias, aun cuando sean competencia del Consejo Directivo, dando cuenta a este en el plazo de quince días hábiles y justificando su actuación ante la Comisión de Vigilancia.
- e) Convocar y establecer los puntos del orden del día a tratar en las reuniones del Consejo Directivo y de las Asambleas Generales Ordinarias y Extraordinarias; presidir y dirigir su desarrollo y delegar a quien corresponda estatutariamente sus funciones por motivo justificado.
- f) Ser miembro ex-oficio en todos los comités.
- g) Turnar a los miembros del Consejo Directivo y Comisiones los asuntos de su competencia, y los que se les asignen por acuerdo del Consejo supervisando su desarrollo.
- h) Coordinar con el Primer Secretario Suplente las relaciones públicas y de comunicación social.
- i) Asignar los asuntos que requieran seguimiento al Vicepresidente.
- j) Decidir en coordinación con el Subtesorero sobre la conveniencia de contratar los servicios de uno o más miembros colegiados honorarios.



T.S.U.P.A. SANTIAGO LÓPEZ CADENA
VICEPRESIDENTE

Obligaciones y atribuciones:

- a) Sustituir al Presidente y sus funciones en su ausencia temporal salvo casos específicos expresos.
- b) Representar al Colegio ante la Dirección General de Profesiones como parte de la Comisión Consultiva de dicha institución.
- c) Vigilará y dará debido cumplimiento a los requerimientos exigidos por la Ley de Profesiones y su Reglamento.
- d) Auxiliar al Presidente en todos los asuntos que se le requieran.
- e) Revisar, dar acuse de recibo y distribuir a quién corresponda los reportes de los miembros colegiados, dando seguimiento a los asuntos hasta su terminación.
- f) Velar junto con el Primer Secretario Propietario por todas las cuestiones de orden profesional.
- g) Fomentar por todos los medios a su alcance el desarrollo y enaltecimiento de la profesión, coordinando la planeación con el Primer Secretario Propietario.
- h) Coordinar lo relativo al servicio social en términos del Artículo 44 de los presentes Estatutos; y
- i) Ser miembro exoficio en todos los comités.



T.S.U.P.A. HERIBERTO SALAZAR EGUILUZ
TESORERO

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones de dirección de la Administración y Finanzas conforme lo establezca el Reglamento Interno.

- b) En caso de ausencia suplir al Subtesorero en sus funciones de Director de Operaciones, salvo casos específicos expresos.
- c) Recaudar los recursos económicos ordinarios y extraordinarios.
- d) Mantener la contabilidad al corriente mediante balances mensuales para ser publicados semestralmente.
- e) Proyectar el presupuesto anual para su discusión en junta de Consejo y aprobación de la Asamblea General. Dicho presupuesto deberá ejercerse del 1 (uno) de enero al 31 (treinta y uno) de diciembre.
- f) Previo estudio, proponer al Presidente la mejor forma de invertir los fondos de El Colegio.
- g) Asumir la responsabilidad, junto con el Presidente, del manejo de los fondos de El Colegio para invertirlos en cualquier instrumento o tipo de inversión de acuerdo con el mercado financiero.
- h) Solo se podrán efectuar retiros de fondos con las firmas conjuntas del Presidente o Vicepresidente y del Tesorero o Subtesorero.
- i) Vigilar el estricto control del presupuesto evitando excederlo, salvo casos extraordinarios y previo acuerdo de la Asamblea General.
- j) Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.
- k) Realizar la auditoría semestral que ordene la Comisión de Vigilancia.



T.S.U.P.A. JAIME GUTIÉRREZ NEGRETE
SUBTESORERO

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones de Dirección de Operaciones conforme lo establezca el Reglamento Interno.
- b) Sustituir en sus actividades al Tesorero en sus ausencias temporales, salvo casos excepcionales.
- c) Llevar un inventario valorizado de todos los bienes muebles e inmuebles, útiles y demás objetos pertenecientes al Colegio.
- d) Vigilar la operación y ejecución de los planes y proyectos de El Colegio en su área financiera.
- e) Administrar los archivos de El Colegio.
- f) Proponer al Presidente, al Vicepresidente y al Tesorero

los sistemas operativos que hagan más eficiente la organización administrativa y financiera de El Colegio.

- g) Vigilar la operación y buen funcionamiento de los equipos de cómputo y apoyo.
- h) Coadyuvar en las funciones y labores en general de la Tesorería, incluyendo el cobro de cuotas y derechos de los colegiados y de las empresas e instituciones que se recaben a favor de El Colegio.
- i) Decidir en coordinación con el Presidente de El Colegio sobre la conveniencia de contratar los servicios de uno o más miembros colegiados honorarios, conforme al Artículo 12 inciso e de los presentes estatutos, y
- j) Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.



T.S.U.P.A. ALHELÍ CÁRDENAS GARZA
PRIMER SECRETARIO PROPIETARIO

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones de dirección de organización y asuntos profesionales.
- b) Asumir las funciones de Secretario de Actas y Acuerdos.
- c) Sustituir al Vicepresidente en sus ausencias temporales.
- d) Levantar actas de las juntas de Consejo Directivo y de asambleas generales, presentarlas al Presidente o Vicepresidente y asentarlas en forma resumida en el libro respectivo, en un plazo máximo de quince días hábiles.
- e) Llevar el registro de asistencias a las asambleas, juntas de Consejo Directivo y notificar las ausencias a la Comisión de Vigilancia para los efectos correspondientes.
- f) Resumir y poner a disposición las actas de las asambleas generales ordinarias y extraordinarias, así como de las juntas del Consejo Directivo entre los miembros de El Colegio para su conocimiento.
- g) Formular listas con los datos sustantivos de los miembros colegiados: domicilios y teléfonos personales, empresa en la que presten sus servicios, número de cédula o autorización profesional, así como licencia vigente, especificando capacidades y tipo, expedida por la autoridad competente en coordinación con la Subtesorería.
- h) Presentar al Presidente durante enero las listas anuales que contengan los nombres de los miembros colegiados

que hayan obtenido en el último año, autorizaciones definitivas, cédulas de técnico y cédulas de técnico superior universitario para ejercer la profesión, a efecto de que este las trasmita a la Dirección General de Profesiones.

- i) Revisar y supervisar las acciones que el Comité de Profesionalización realice respecto a los planes de estudio de la carrera de Piloto Aviador, especialización, maestrías o doctorados con el fin de tenerlos actualizados;
- j) Auxiliar al Vicepresidente en las actividades ante la Dirección General de Profesiones, y
- k) Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.



T.S.U.P.A. ADOLFO SERRANO TAVERA
SEGUNDO SECRETARIO PROPIETARIO

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones de Director Técnico y de Investigación.
- b) Sustituir al Primer Secretario Suplente en sus funciones de Director de Relaciones y Comunicación Social durante sus ausencias temporales.
- c) Fomentar y organizar conferencias, seminarios, cursos presenciales y/o virtuales.
- d) Promover las relaciones con organismos profesionales, gubernamentales y privados para el desarrollo de los fines de esta institución.
- e) Mantener estrecha relación con la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otros órganos nacionales e internacionales, relacionados con la materia aeronáutica.
- f) Revisar y mantener vigentes los manuales, boletines y circulares relacionados con aspectos técnicos de la Aeronáutica.
- g) Difundir entre los miembros colegiados los avances tecnológicos en materia de la profesión y de la industria aeronáutica.
- h) Coordinar y supervisar los productos elaborados por los diferentes órganos de difusión de El Colegio.
- i) Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.



T.S.U.P.A. ROLANDO VALDEZ EGUIARTE
PRIMER SECRETARIO SUPLENTE

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones del Primer Secretario Propietario en su ausencia.
- b) Actuar como vocal de relaciones y comunicación social con las siguientes atribuciones:
 1. Sustituir al Segundo Secretario Suplente en sus funciones durante sus ausencias temporales.
 2. Difundir entre el gremio profesional los beneficios de pertenecer al Colegio con el objeto de incrementar el número de miembros.
 3. Promover el ingreso al Colegio de nuevos miembros.
 4. Coordinar y organizar las asambleas de El Colegio, así como cualquier otro evento donde se promuevan las actividades de la institución.
 5. Desempeñar las labores de relaciones públicas y comunicación social que el Colegio requiera.
 6. Desempeñar las labores de propaganda de las actividades de El Colegio.
 7. Coordinar la distribución del boletín informativo y demás instrumentos de difusión de El Colegio.
 8. Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.



T.S.U.P.A. ÁNGEL DOMÍNGUEZ CATZÍN
SEGUNDO SECRETARIO SUPLENTE

Obligaciones y atribuciones:

- a) Asumir las funciones del Segundo Secretario Propietario en su ausencia.

b) Actuar como Vocal de actividades científicas y asuntos jurídicos, con las siguientes atribuciones:

1. Sustituir al Segundo Secretario Propietario en sus funciones durante sus ausencias temporales.
2. Revisar el Diario Oficial y otras publicaciones para tomar nota de los avisos, leyes y reglamentos que competan a El Colegio o al ejercicio profesional.
3. Coordinar con los asesores legales de El Colegio la modificación de leyes y reglamentos que competan a El Colegio o al ejercicio profesional.
4. Participar en las actividades donde se analicen los cambios y proyectos de leyes y reglamentos con el fin de que la opinión de nuestro Colegio sea escuchada.
5. Defender entre el gremio profesional las disposiciones legales para asegurar su cumplimiento.
6. Coordinar la participación de El Colegio en las actividades científicas a través de cursos, seminarios y conferencias con el propósito de elevar el nivel técnico, profesional y cultural de los miembros colegiados, en forma conjunta con el Segundo Secretario Propietario.
7. Mantener una biblioteca acorde con las necesidades de los miembros colegiados, en la que se tenga el suficiente material de consulta, efectuando las gestiones pertinentes para su potencialización e intercambio.
8. Desarrollar las demás actividades inherentes a la naturaleza de su cargo.

COMISIÓN DE VIGILANCIA



T.S.U.P.A. MILTON JULIO ALBERTO MUÑOZ
CARCINI
PRESIDENTE



T.S.U.P.A. JOSÉ ALEJANDRO AMOR VIVEROS
VICEPRESIDENTE



T.S.U.P.A. RUBÉN ISRAEL LIVERANT GOLDBERG
SECRETARIO

La Comisión de Vigilancia asumirá las funciones de Órgano de Control Interno de El Colegio y sus miembros colegiados vigilando la ajustada y debida actividad del mismo, y para tal efecto se conformará en orden jerárquico de un Presidente, un Vicepresidente y un Secretario.

Artículo 27. La Comisión de Vigilancia en su desempeño controlará lo relativo al Colegio como asociación y a sus miembros colegiados, respecto a su debido desempeño, conducta y proceder, teniendo las siguientes obligaciones y atribuciones en relación con las acciones de El Colegio:

- a) Vigilar que el Consejo Directivo, comités y titulares de sección cumplan con el cabal y legítimo ejercicio de sus funciones.
- b) Exigir que El Colegio se desarrolle dentro del marco legal que lo rige, y en caso de incumplimiento iniciar los procedimientos establecidos de investigación.
- c) Coadyuvar en las labores del Consejo Directivo para su mejor desempeño.
- d) Promover ante el Consejo Directivo la celebración de asambleas cuando no sean convocadas en los términos de estos estatutos y el Reglamento Interno y citar a junta de Consejo Directivo cuando lo juzgue necesario. Asimismo convocar directamente a asambleas ordinarias y extraordinarias si el Consejo Directivo se rehusare a hacerlo.
- e) Colaborar en la revisión de estatutos y reglamentos de El Colegio.
- f) Convocar y vigilar el proceso electivo con lo que se constituye para tal efecto en el órgano electoral en tiempo de elecciones.
- g) Ordenará a la Tesorería la elaboración de una auditoría interna semestralmente.

h) Las demás que se deduzcan de estos estatutos y otras disposiciones que la faculten. Tendrá las siguientes funciones y atribuciones relativas a los miembros colegiados:

I. Vigilará el respeto y cumplimiento de estos estatutos, del Reglamento de Reconocimientos y Sanciones, Reglamento Interno y demás disposiciones normativas que regulen la actividad de los colegiados.

II. Dirigirá formalmente el procedimiento de investigación derivado de las acciones u omisiones indebidas de los colegiados.

III. Controlará la asistencia de los miembros en las asambleas y juntas de Consejo Directivo, a efecto de investigar las causas de ausencia.

IV. Coordinará el procedimiento de investigación turnando la integración de la averiguación para los efectos de la emisión y ejecución de la sanción correspondiente a la Comisión de Honor y Justicia, en términos de los reglamentos aplicables al caso, y fiscalizará el cumplimiento de la sanción.

COMISIÓN DE HONOR Y JUSTICIA



T.S.U.P.A. ISAAC LUVIANO GUERRERO
PRESIDENTE



T.S.U.P.A. MIGUEL ÁNGEL ABURTO SÁNCHEZ
VICEPRESIDENTE



T.S.U.P.A. GABRIEL EMILIO QUESADA RIVERO
SECRETARIO

La Comisión de Honor y Justicia será el órgano regulador de El Colegio, apegándose a las normas de orden, al Código de Ética, al Reglamento de Reconocimientos y Sanciones, al Reglamento Interno, a los presentes estatutos y demás disposiciones legales que regulen la actividad de El Colegio y sus miembros. Para tal efecto estará constituida en orden jerárquico, por un Presidente, un Vicepresidente y un Secretario, y tendrá como obligaciones y atribuciones respecto a las acciones de El Colegio las siguientes:

- a) Salvaguardar el honor y dignidad de El Colegio y de sus miembros.
- b) Interpretar y aplicar la legalidad de El Colegio.
- c) Conocer los contenidos de los estatutos y demás disposiciones que de ellos emanen.
- d) Determinar el proceso de otorgamiento de preseas,

reconocimientos y distinciones profesionales que otorga El Colegio de acuerdo con su Reglamento de Reconocimientos y Sanciones.

- e) Fiscalizará el procedimiento de registro de candidatos y atenderá los recursos de impugnación en el proceso electoral.

Tendrá las siguientes funciones y atribuciones relativas a los miembros colegiados:

I. Dictaminará y ejecutará sobre faltas cometidas por los colegiados que le sean remitidas por la Comisión de Vigilancia; valorará así los casos de faltas muy graves que ameriten expulsión o destitución del cargo. Deberá de turnar el dictamen al Consejo Directivo y someterlo a la Asamblea General.

II. Aplicará en sus resoluciones las normas de la más estricta honradez y justicia, fallando a buena fe guardada, con sano criterio y el más alto espíritu de equidad y justicia, así como con estricto apego a las disposiciones normativas que regulan la actividad de El Colegio.

III. Turnará las resoluciones tomadas a la Asamblea General y al Consejo Directivo para su conocimiento.

Artículo 29. En tiempo de elecciones esta Comisión se constituirá en órgano revisor y sancionador en caso de inconformidad o impugnación y resolverá bajo el buen derecho y las disposiciones que en el Reglamento Interno de El Colegio apliquen en la materia.

COMITÉS TÉCNICOS / COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO, A.C.

Comité Técnico Pericial	Comité de Asuntos Jurídicos y Normatividad
Comité de Aeropuertos	Comité de Asuntos Técnicos
Comité de Peligro y Control de Fauna	Comité de Factores Humanos
Comité AVSEC	Comité de Ala Rotativa
Comité de Profesionalización	Asesor Médico



XI Encuentro de Seguridad Aérea. “Respuesta a la Emergencia”

El Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. (CPAM) ha organizado en diversas ocasiones el Encuentro de Seguridad Aérea con el objetivo de promover y vigilar que la seguridad aérea en el país se mantenga dentro de los mayores estándares. Para esta Institución tal iniciativa ha sido una constante dirigida a la profesionalización del Piloto Aviador.

En ediciones anteriores de este importante foro, el Colegio de Pilotos ha desarrollado diversos temas sustanciales para la industria aeronáutica. En la primera edición, en 2007, se abordó el de Seguridad

Aérea, y en ediciones subsiguientes se expuso acerca del factor humano, la normatividad aeronáutica nacional, el ala rotativa, sobre la seguridad operacional, la fatiga, e incluso los aeropuertos, entre otros temas.

A lo largo de diez ediciones el Encuentro de Seguridad Aérea se ha posicionado como uno de los eventos más importantes de su tipo en nuestro país. En la actualidad se considera una referencia para el personal técnico de la industria aeronáutica nacional. A lo largo de las diversas ediciones, los temas centrales fueron seleccionados bajo la premisa de conseguir un

concepto esencial para la seguridad aérea, buscando con ello cubrir las necesidades que requiere el sector.

En esta décima primera edición, que se llevó a cabo el 29 de noviembre, los trabajos estuvieron centrados en el argumento: “Respuesta a la Emergencia”.

El Mtro. y P. A. Éric Mayett Moreno, presidente de esta institución, dirigió unas palabras a los asistentes y posteriormente se llevó a cabo la apertura de los trabajos de este XI Encuentro de Seguridad Aérea, a cargo del Ing. Jorge Romero García, director adjunto de Seguridad Aérea



De esta manera se logró que el Colegio de Pilotos Aviadores de México cumpliera una vez más con uno de sus principales objetivos, el fortalecer la cultura de seguridad aérea en México y mantener en alto nivel la profesionalización del piloto aviador mexicano.

de la DGAC en representación del CTA Miguel Ángel Peláez Lira, director general de Aeronáutica Civil.

A lo largo del foro se desarrollaron siete conferencias relacionadas con temas esenciales: cómo enfrentar una emergencia, el protocolo a seguir, cómo conducir la búsqueda de una aeronave y el rescate de las víctimas, la coordinación entre equipos de rescate, instituciones y autoridades del sector, así como la atención postraumática de un evento.

El Encuentro terminó con un panel de Atención a la Emergencia conducido por el Ing. José Armando Constantino Tercero de la DGAC, el CTA Andrés Román Araujo de la SENEAM y el P. A. Iván Valencia Reyes, por parte del Colegio de Pilotos.

Se contó con una asistencia superior a las 150 personas. Entre los asistentes hubo profesionales de la industria aeronáutica nacional, empresas de aviación, controladores de tránsito aéreo, personal técnico especializado y miembros de las fuerzas armadas del país.



PONENTES EN EL XI ENCUENTRO DE SEGURIDAD AÉREA

Sr. Raúl Martínez / OACI
 “Mejores prácticas internacionales en la búsqueda y rescate de aeronaves”

Ing. José Armando Constantino Tercero / DGAC
 “Búsqueda. Salvamento e investigación de accidentes e incidentes aéreos”

Capitán de Navío Óscar Vera Orea / SEMAR
 “SAR México”

Mtro. Raúl Gutiérrez Haaz/ Protección Civil Federal
 “Coordinación en la búsqueda y rescate de aeronaves”

Ing. Francisco Luis Quiroz Pulido / DGAC/AICM
 “Respuesta a la emergencia en el AICM”

Lic. Irma Alcazar García / CPAM
 “Atención post-raumática”

P. A. Mario Jiménez Martínez / CONDORES
 P. A. Roberto Coope / Estado de Puebla
 P. A. Héctor A. Garza / Estado de México
 “Búsqueda y rescate de aeronaves”

PANEL ATENCIÓN A LA EMERGENCIA

Ing. José Armando Constantino Tercero / DGAC
 CTA Andrés Román Araujo / SENEAM
 P.A. Iván Valencia Reyes / CPAM



En caso de accidente o incidente grave:

Reportel:
5540-5801

reportes@colegiodepilotos.org



La comunicación, parte esencial en el trabajo de los pilotos

P.A. Ramón Alberto Marín Pedroza

A veces me gusta ver en internet publicidad antigua. Me parece interesante cómo ha evolucionado la forma en que nos quieren convencer de comprar tal o cual cosa y en particular cómo han caído en desuso ciertas palabras. Aquellas que antes sonaban muy bien como sensacional, fabuloso y elegante han quedado relegadas del vocabulario de los mercadólogos.

Hace muchos años, cuando la vida era en blanco y negro, Mexicana de Aviación atraía a los usuarios con un "Viaje con más comodidad en Súper DC-6 con cabina altimática" (cualquier cosa que esta última palabra significara) mientras que Aeronaves de México decía "Vuele usted lujosamente". Siempre se le hablaba de usted al usuario, siempre; hasta que la publicidad se volvió más agresiva y acaso moderna. Las palabras dieron paso a las coloridas imágenes y muy pronto decir menos era decir más.

Donde no hubo un cambio significativo fue en cómo las tripulaciones nos dirigimos a nuestros pasajeros, de tal manera que nos resulta casi imposible divorciar ahora las palabras cordial y bienvenida. Desde que tengo uso de razón he escuchado miles de veces que en un avión no hay otra manera de dar la bienvenida a alguien si no es con la más cordial de todas... Esta frase, por supuesto, es antecedida de la ya casi aceptada por la RAE, damas y caballeros.



"No digas eso, que nadie trae altímetro, pero todos tienen un reloj".

Ya sea que estemos a los controles de un modesto Cessna 206 o de un masivo Boeing 787, la comunicación con los pasajeros cumple esencialmente cometidos legales y de seguridad. No es raro que por lo mismo esté estandarizada y que no haya cambiado mucho a lo largo de los años.

Pero donde seguramente podemos evolucionar es en lo que concierne a la información adicional y al estilo que utilizamos para dar anuncios

personalizados, profesionales y eficientes. Independientemente de lo que personalmente cada piloto piense acerca de esto, la comunicación con nuestros pasajeros es una parte esencial de nuestro trabajo. Necesitamos ser empáticos con sus necesidades y ver la experiencia de vuelo a través de sus ojos. Debemos recordar que más que volar aeronaves nosotros volamos personas, a través por supuesto de maravillosas máquinas.

Los pasajeros no pueden observar nuestras sesiones de simulador o darle un vistazo a los registros de adiestramiento. Ignoran que tan seguro, hábil y buen piloto es uno. Así, su juicio acerca de nosotros se genera con pequeños indicios por aquí y por allá. Si nos hacemos la costumbre de practicar y entregar anuncios profesionales, es muy fácil hacer que la percepción pública del piloto mejore pues infieren estar en manos de un individuo competente.

¿Cómo y cuándo abrir la comunicación?

No hay muchas maneras originales de hacerlo a través del PA. Se aprieta el botoncito y se empieza a hablar. A menos por supuesto que para hacerlo más creativo le antepongamos un tin tun tun (léase in-crescendo, como si fuera el tono de la XEW o de anuncio de aeropuerto sesentero), de las primeras notas de Concorde de Franck Pourcel y de la mística condensación del aire acondicionado que sale de todos los Airbus del mundo.

La apertura tiene que resonar en todos, desde el más atento hasta de aquel pasajero nivel Kriptonita que tiene más horas de vuelo que uno y que está dentro de una hoja de cálculo. Un estimado capitán mío en los tiempos de Aviaca solía decir "Hola, ¿qué tal? Buenas tardes. Mi nombre es Carlos y como comandante del vuelo les doy la bienvenida a bordo. Me gustaría darles información de...", etcétera. No era acartonado y por mucho fresco y distinto, suficiente para capturar la atención del más absorto.

Usualmente hay un momento posterior a la preparación de la cabina y previo a la salida en que disponemos de un par de minutos para dirigirnos al pasaje. Tal vez al

inicio de la experiencia en un tipo de aeronave esta oportunidad de tiempo libre no sucederá hasta varias semanas después de estar "encanchado", pero eventualmente llegará, y en una aeronave cuando uno está con los brazos cruzados sin hacer nada es que se está olvidando hacer algo.

Ya dependerá de cada procedimiento estándar de operación o de las buenas prácticas que cada quien desarrolle, pero si necesitamos dar

una bienvenida a bordo es preferible que esta ocurra cuando la aeronave no esté en movimiento, antes de la salida o bien cuando esté detenida durante la fase de rodaje. El propósito de esto es maximizar la atención de los pilotos y evitar colisiones con otros vehículos, instalaciones o incursiones indebidas de pista.

¿Qué es lo adecuado para decir en nuestros anuncios?

They have acquired experience flying...
THOUSANDS OF HOURS!



Ecuatoriana  *de aviación*

An american firm
to serve America

SAVE MONEY FLYING IN OUR DC-6, WITH RADAR AND AUTOMATIC CABIN
MIAMI - PANAMA - CALI - QUITO - GUAYAQUIL - ISMA,
IMMEDIATE CONNECTIONS WITH ALL THE MAIN CITIES OF THE WORLD.
CONSULT YOUR TRAVELLING AGENT OR COME TO OUR OFFICES

Qué decires tal vez lo más complicado y variable, pero no es imposible darse una idea. Usualmente todos los pasajeros quieren conocer el tiempo de vuelo y cuando se crucen husos horarios, la hora local de llegada al destino. La información de altitud no parece relevante puesto que típicamente la tripulación de sobrecargos se encarga de darla. Alguien me dijo hace muchos años que nadie trae altímetro pero todos tienen un reloj para verificar lo dicho, y tenía mucha razón.

Si haremos un vuelo en donde mayormente tenemos viajeros ocasionales o que disfrutan de un periodo de vacaciones, entonces podría ser indicado también informar a qué aeropuerto o terminal estaremos llegando ya que en el otro extremo de la ruta seguramente tienen familiares que les reciben o necesidades de transporte por resolver; en ese punto los clientes están aún en posibilidades de hacer una llamada o mandar un mensaje para coordinarlo.

Particularmente es en estos vuelos en donde la gente aprecia información de la ruta. Si nos dirigimos a Cancún seguramente les resultará emocionante saber que volaremos, digamos, sobre el Golfo de México, que se habrá de sobrevolar el puerto de Veracruz y que se ingresará a la península de Yucatán sobre la blanca Mérida. Ahí es cuando ofrecemos valor agregado y utilidad a nuestra comunicación ya que a la mayoría de ese pasaje le gusta experimentar la sensación casi mágica de saberse lejos de su cotidiano entorno. Si por el contrario volamos una ruta típica de negocios como Ciudad de México a Monterrey, la información puede sintetizarse, acorde con el viajero frecuente y experimentado que servimos y con independencia de lo emocionado que esté uno como



piloto de sobrevolar algo que se llama Tamuín.

Algo que tanto a un perfil como otro le gusta oír es la meteorología básica, en particular la del destino. No debe excederse en el uso de terminología técnica porque, a menos que llevemos a los integrantes de un congreso de la NOAA, el punto de rocío resulta irrelevante. Saber si llueve, está soleado, nublado, si hay nieve o mucho viento (así, simplemente) y la temperatura esperada al arribo satisfacen la curiosidad y el interés de los pasajeros. Si se esperan condiciones a futuro que se aparten de lo pronosticado a la llegada resulta útil informarlo también, con mayor importancia para el pasajero que ha reservado un paseo en bote para el día siguiente y caerán chubascos por el resto de la semana. Pobre.

Justo en este tema me he llevado mis propios palmazos en la cara. En aeropuertos que están muy distantes he supuesto que el reporte meteorológico de la estación refleja las condiciones de la ciudad. Hay

aeropuertos a decenas de kilómetros de la ciudad que están metidos en valles que tienen la nefasta costumbre de nublarse, o muy cerca de la costa donde casi siempre las condiciones son distintas a lo que sucede montaña adentro.

Han sido incontables los vuelos en los que para “fallar a seguro” los pilotos decimos que a lo largo del trayecto esperamos turbulencia por lo que recomendamos todo el tiempo usar el cinturón de seguridad cómodamente ajustado (otras dos palabras en eterno noviazgo). De nueva cuenta, si no parece relevante mencionarlo o si no hay evidencia de inestabilidad, es mejor no decir nada porque la gran mayoría de las veces en que usamos esta muletilla nos enfrentamos a la atmósfera más estable del mundo.

A menos que esté inscrito como política de operación y sea estrictamente reforzado por la tripulación de cabina, en un vuelo de una hora o más habrá alguien que en medio del vuelo más tranquilo va a



necesitar pararse a hacer pipí con todo y la pomposa recomendación del piloto y el dibujito encendido todo el tiempo. Es como la historia de Pedro y el Lobo... "Ahí viene la turbulencia... No es cierto, te engaé".

Además de lo anterior, Hollywood se ha encargado de generarnos impaciencia cada que se usa la palabra turbulencia. Si en efecto habremos de encontrar un vuelo movidito, valdría la pena informarles pero siendo razonables en los términos que usamos. "Hay probabilidad de encontrar aire inestable. Les pido que nos ayuden manteniendo su cinturón de seguridad puesto" suena cien mil veces mejor, más cuando se hace en un tono de confianza y control. Volviendo a lo mismo de los tecnicismos decir que se

espera "turbulencia ligera continua, ocasional moderada" dice mucho pero no se entiende nada en el oído terrícola.

Usualmente durante la fase de crucero y más cuando se trata de un vuelo nocturno los pilotos podemos evitar dar anuncios de servicio. Sin embargo, si se enfrentan condiciones que hagan difícil conciliar el sueño o se torna inseguro continuar el servicio a bordo, los pilotos podemos dirigirnos al pasaje informando el tiempo que estimamos para que las condiciones mejoren y las acciones que estamos tomando para enfrentarlo, por ejemplo: "estamos cambiando nuestra altitud de vuelo/reduciendo la velocidad para aminorar esta experiencia".

Otra excepción para colocar el técnico texto "PA IN PROGRESS" en la pantallita del entretenimiento puede ser para señalar aspectos geográficos o eventos relevantes si las condiciones de hora lo consideran razonable. Hay pilotos, por ejemplo, de vuelos transoceánicos que durante la noche en fase de crucero prefieren señalarlo a un sobrecargo e instruirlo, a su vez, a que lo informe a aquellos pasajeros despiertos a un lado de las ventanillas. Eso ofrece un toque personalizado que seguramente habrá de permanecer en la memoria de un pasajero sea experimentado o no.

A la llegada al destino, cuando están próximos al desembarque es una buena oportunidad para reiterarles el gusto de haberles otorgado el servicio, pero sobre todo para agradecerles la preferencia de volar con la aerolínea. Previo a esto puede ser apropiado recordar las condiciones del clima y con mayor razón si estas son incómodas. Por ejemplo, si cae una fría llovizna de invierno y los dioses del aeropuerto han asignado una posición de desembarque remota es una extraordinaria oportunidad para demostrar interés y recomendar a los pasajeros, especialmente a aquellos que viajan con niños, que los abriguen o que tengan cuidado al descender del avión por la superficie resbalosa. A pesar del frío, esta es una manifestación cálida de excepcional servicio que podemos dar.

¿Y cuando algo va mal?

El motivo de disgusto más grande que puede tener un pasajero es el de sentirse ignorado o cuando no recibe lo que espera. En la gran mayoría de las ocasiones esto está relacionado con el tiempo o la incertidumbre de cómo se afectará su cuidadosa

planeación de viaje. Ciertamente, hay cosas (la mayoría, diría yo) que son ajenas a nuestra voluntad y que tal como los pasajeros los tripulantes sufrimos (todos queremos llegar, a final de cuentas) pero hay algo que podemos hacer para calmar a la más alterada de las fieras. Hablar.

Hace unos años me tocó operar un vuelo en un aeropuerto cuya pista era muy corta. Justo cuando se terminó el abordaje cayó un aguacero tremendo. El peso máximo de despegue, por las condiciones, estaba limitado al absurdo peso básico de operación, es decir, que podíamos despegar legalmente bajo las condiciones existentes si el avión despegaba sin pasajeros, sin tripulación, sin combustible, sin nada. Cero, nothing, zilch. A un lado nuestro un avión turbohélice de la competencia se disponía a salir en la misma ruta que nosotros. Apenados por las circunstancias más allá de nuestro control explicamos con suficiente detalle pero sin entrar en tecnicismos la restricción que teníamos y la inminente necesidad de esperar a que dejara de llover (o a que construyeran 500 metros más de pista). A final de cuentas, pasada casi una hora con el pasaje a bordo se recibió la llamada de Control de Vuelos para cancelar la operación. Uno a uno los pasajeros bajaron, pasando junto a nosotros en la puerta de la cabina y nos felicitaban por el profesionalismo y anteponer la seguridad. Si no se les hubiera dado la información correcta tremenda vapuleada que nos darían en Twitter tachándonos de nada menos que incompetentes cuando estábamos siendo justamente lo contrario.

Digamos que de último momento se avisa de una demora ya con el pasaje a bordo o que ya estamos varios minutos retrasados. Este tipo

de circunstancias son oportunidades perfectas para elevar la autoestima del pasajero y hacerle sentir (pensar al menos) que la situación nos preocupa y que tomamos acciones para mitigarla y ayudarlo. En este tipo de eventos a pesar de entregar una mala noticia uno debe puntualizar en algo positivo como, por ejemplo, que tal demora permitirá una ruta más directa por la disipación de tormentas, que en el vuelo se esperan vientos a favor, que se ha previsto volar más deprisa para reducir el impacto de la demora, entre otros. Algo así puede funcionar muy bien:

De nuevo les saludo desde la cabina de pilotos para informarles que hemos recibido una demora de 30 minutos a nuestro despegue debido a la saturación del espacio aéreo en el Valle de México. El control de tránsito aéreo prefiere que esperemos en tierra a establecernos en circuitos de espera en vuelo de manera indefinida. Una vez en el aire tendremos vientos a favor que ayudarán a recuperar parte de la demora...

Si la demora es indefinida, se debe tratar de dar actualizaciones cada 15 o 20 minutos aun cuando no haya información relevante que aportar. Con nuestros cientos de botoncitos e indicadores nosotros tenemos mucho más en qué distraernos que la pobre gente en un asiento en medio de dos niños gritones.

Si es necesario desembarcar a los pasajeros por una revisión técnica o por una demora prolongada es recomendable estar físicamente ahí, a la vista. Si hemos hecho un buen trabajo no habrán malos comentarios acerca del manejo de la circunstancia (y eso es tremendamente importante) aunque

es probable que existan comentarios acerca de lo que la ha generado. Magnesita y gimnasia.

Maniobras que nosotros practicamos cientos de veces en un simulador como abortos de despegue y aterrizajes discontinuados generan también estrés en el viajero y en el momento adecuado merecen ser avisadas. En el primer caso es recomendable anunciar que se detectó una inconsistencia (y no una falla) y que se regresará a la terminal para una revisión técnica. En los aterrizajes discontinuados basta decir que las condiciones no eran apropiadas para continuar de manera segura y que se ha recibido una nueva autorización para aterrizar o para dirigirnos a un aeropuerto con condiciones favorables.

La recompensa
En tiempos en que la profesión de piloto aviador ha perdido mucho del valor de antaño, la comunicación efectiva con los pasajeros abre la oportunidad para que reconozcan nuestra formación y experiencia. De manera colateral (o principal, tal vez) sirve para agregar valor, certidumbre y confianza al servicio que ofrecemos.

En caso de accidente o incidente grave:

Reportel:
5540-5801

reportes@colegiodepilotos.org

Say Again?



Fraseología y procedimientos SID/STAR

P. A. Yuri Yomel Estrada Magaña

El presente Boletín se publica con la finalidad de que las tripulaciones aéreas conozcan los últimos cambios a los PANS-ATM, Doc. 4444. En específico respecto a la fraseología SID/STAR entre CTA y pilotos.

INTRODUCCIÓN

Recientemente la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publicó la séptima enmienda a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Gestión del

Tránsito Aéreo (PANS-ATM) con fecha de efectividad en noviembre de 2016. El presente cambio obedece a que las telecomunicaciones aeronáuticas sufrieron cambios importantes, en particular sobre ciertos elementos utilizados en la

fraseología SID/STAR, empleadas entre las tripulaciones de vuelo y los controladores de tránsito aéreo.

La enmienda emana como consecuencia de la falta de aplicación de las actuales provisiones

contenidas en los PANS-ATM por parte de los prestadores de servicios de navegación aérea y los operadores de aeronaves.

JUSTIFICACIÓN

A través de los años la falta de armonización en la fraseología SID /STAR se convirtió en práctica común deteriorando con ello las telecomunicaciones aeronáuticas. A su vez generó una falta de entendimiento (confusión) entre las tripulaciones aéreas y los servicios de control de tránsito aéreo respecto a lo que se espera en términos de niveles y velocidad autorizados durante las llegadas o salidas codificadas. Esto implicó congestionar las frecuencias, ya de por sí saturadas, como consecuencia de las múltiples solicitudes de clarificación por parte de los pilotos respecto a lo autorizado.

Todo esto ha sido identificado como un riesgo a la seguridad. Razón por la cual se publicó la citada enmienda, cuyo objetivo primordial es hacer que todas las autorizaciones relacionadas a las SID/STAR sean explícitas y se elimine cualquier rastro de ambigüedad.

CAMBIOS SIGNIFICATIVOS

El CTA deberá indicar a las aeronaves mediante la siguiente fraseología y durante las autorizaciones en una STAR/SID que contengan restricciones de nivel y/o velocidad publicadas restantes, si estas restricciones deberán ser seguidas o canceladas.

a) Si se deben seguir las restricciones de nivel y/o velocidad publicadas:

→ DESCENDIENDA o ASCIENDA VÍA STAR/SID A (nivel).

Significado: descender o ascender al nivel autorizado cumpliendo con las restricciones de nivel y velocidad publicadas o las instrucciones emitidas por el CTA. Seguir el perfil lateral de la STAR/SID.

b) Si se cancelan las restricciones de nivel publicadas:

→ DESCENDIENDA/ASCIENDA VÍA STAR/SID A (nivel), CANCELE RESTRICCIÓN(ES) DE NIVEL.

Significado: descender o ascender al nivel autorizado cumpliendo con las restricciones de velocidad publicadas o las instrucciones emitidas por el ATC, sin embargo, las restricciones de nivel publicadas se cancelan. Seguir el perfil lateral de la STAR/SID.

c) Si se cancelan las restricciones de velocidad publicadas:

→ DESCENDIENDA/ASCIENDA VÍA STAR/SID A (nivel), CANCELE RESTRICCIÓN(ES) DE VELOCIDAD.

Significado: descender o ascender al nivel autorizado cumpliendo con las restricciones de nivel publicadas, sin embargo las restricciones de velocidad publicadas y las instrucciones para el control de la velocidad emitidas por ATC se cancelan. Seguir el perfil lateral de la STAR/SID.

d) Si se cancelan ambas, tanto las restricciones de nivel y velocidad publicadas:

→ DESCENDIENDA/ASCIENDA SIN RESTRICCIÓN A (nivel) o DESCENDIENDA/ASCIENDA A (nivel), CANCELE RESTRICCIÓN(ES) DE NIVEL Y VELOCIDAD.

Significado: descender o ascender al nivel autorizado. Las restricciones de nivel y velocidad publicadas se cancelan. Seguir el perfil lateral de la STAR/SID.

Bibliografía:

- Doc. 4444 Gestión del Tránsito Aéreo, OACI, decimosexta edición, 2016.
Para consulta: www.icao.org
- State letter AN 13/2.1-16/54.
- IFALPA Safety Bulletin 16SAB06.

En caso de accidente o incidente grave:

**Reportel:
5540-5801**

reportes@colegiodepilotos.org



Gurú del Manual
en la era del manual

Operaciones en clima frío

1.Cuál es el efecto de la formación de hielo, nieve en una aeronave?

- a) Incrementa velocidad de desplome
- b) incrementa la tendencia de cabeceo
- c) Incrementa el ángulo de ataque al desplome

2. Por qué el avión tiene mejor desempeño en invierno que verano?

- a) El aire frío es menos denso que el aire caliente
- b) El aire frío es más denso que el aire caliente

3. Si el hielo es detectado en una aeronave con equipo de deshielo, el piloto deberá...

- a) Confirmar que hay capa de hielo antes de activar equipo anti hielo.
- b) Operar el equipo de deshielo tantas veces sea necesario para eliminar el hielo.
- c) Operar el equipo de deshielo una vez para darle tiempo y remover el hielo.

4. EL piloto al mando de una aeronave en ruta determinara que habrá condiciones de hielo y podrían afectar la seguridad del vuelo. ¿Cuál acción es la apropiada?

- a) El piloto al mando podrá continuar a el aeropuerto de destino después de ascender a una altitud mas alta.
- b) El piloto al mando no deberá de continuar el vuelo hacia las condiciones de formación de hielo
- c) El vuelo podrá continuar hacia el aeropuerto de destino activando todos los sistemas anti hielos operacionales y usarlos

5. Que acción es requerida antes del despegue si hay formación de nieve en las alas?

- a) Agregar 15 kts a la velocidad de rotación hasta que la nieve haya sido removida
- b) Asegurar que la nieve sea removida del avión.
- c) Quitar tanta nieve sea posible para poder efectuar el despegue

6. Según datos indican que una ligera o a mediana capa de nieve o hielo en el borde de ataque de un ala puede:

- a) Reduce la sustentación 10%.
- b) Reduce la sustentación menos del 40 por ciento.
- c) Reduce la sustentación más del 40 por ciento.

7. El hielo en el empenaje horizontal puede ser detectado por:

- a) Decremento de altitud
- b) Problemas al operar los flaps.
- c) Cambio repentino en la estabilidad longitudinal

8. Cuando se detecta formación de hielo en vuelo operando en una aeronave sin equipo de deshielo, el piloto deberá:

- a) Volar hacia un área con precipitación.
- b) Volar a una altitud menor.
- c) Abandonar el área de precipitación y volar a una altitud donde la temperatura sea mayor a la temperatura de englamiento.

9) El primer lugar donde se forma hielo en el avión es:

- a) Empenaje horizontal
- b) Alas
- c) Windshield

10) Cuando hay formación de hielo en los bordes de ataque de las semi-alas puede ocurrir el desplome debido a:

- a) Que el perfil se deforma y pierde sus características aerodinámicas.
- b) Que el perfil mantiene sus características aerodinámicas.
- c) Que el hielo induce un campo magnético que atrae el avión hacia el suelo.



Setenta años de Transportes Aéreos de Valores del Banco de México

Víctor Hugo Gutiérrez González

Fue en 1947 cuando se creó el área de Transportes Aéreos de Valores del Banco de México. Con ello se introdujo una nueva forma de trabajo institucional, modificando la estructura de transporte y distribución de valores por todo el país. Se deja atrás la red ferroviaria y los caminos rudimentarios para contar con un servicio aéreo propio que ofrecía rapidez y seguridad para el traslado de dinero y valores del Banco de México.

La persona que gestó esta idea fue el mayor piloto aviador Radamés Gaxiola, comandante del emblemático Escuadrón 201 de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, quien a su regreso del teatro de guerra, a finales de 1945, prestó servicios en esta institución.

Se adquirió una aeronave Douglas DC3 a la cual se le otorgó la matrícula

XB-HED y fue bautizado con el nombre de "La Barca de Oro", en relación con la tarea que cumpliría.

La mañana del 7 de julio de 1947 se llevó a cabo el primer vuelo de "La Barca de Oro". Ese día transportó dos toneladas de plata acuñada a la oficina regional del Banco de México en la ciudad de Monterrey, Nuevo León. Ese histórico vuelo estuvo bajo el mando de los capitanes, mayor P. A. Radamés Gaxiola y el coronel P. A. Carlos Garduño Núñez.

El Banco de México mantuvo la operación de un avión propio como un proyecto experimental para el traslado de valores y efectivo. Se operaba desde una plataforma al norte del edificio terminal del entonces Aeropuerto Central de la Ciudad de México. Una vez consolidada el área de Transportes Aéreos, se decidió tener instalaciones

propias, por lo cual, para mediados de 1949, se inició la construcción de su plataforma y hangar propios en el actual lugar donde se encuentran.

Al paso de los años, la flota del Banco de México comenzó a expandirse y modernizarse. Al DC3 XB-HED se le unieron más aeronaves del mismo tipo: varios Beechcraft D-18 y Bonanza; un De Havillan Heron; un Aerocomander 500, así como un Beechcraft Queen Air, un Aerocomander 680, un Cessna 421, dos Douglas DC6 y un Lockheed Electra L-188. Este último avión, con matrícula XC-GIA, fue bautizado también como "La Barca de Oro", tras la baja del DC3, y un par de años más tarde, este L-188 fue transferido a la CFE.

La flota como se puede observar fue muy prolífica y muy eficiente para el Banco de México. Aun así



se llegó a contratar los servicios de Carga y Express en diversos vuelos comerciales regulares de Aeronaves de México y Mexicana de Aviación.

La era del Jet llega ya entrados los años setenta e inicia con un Gulfstream 1, y más adelante un Lear Jet 25.

En julio de 1977 se incorporan a la flota del Banco de México dos aeronaves Douglas DC9-15RC, denominados como BANXICO I, XC-BDM y Banxico II, XC-BCO. El primero de estos aviones se desincorpora en junio de 1984, operando únicamente un DC9.

Como un dato curioso, en abril de 1988, tras la suspensión de operaciones de Aeronaves de México, el DC9 del Banco de México fue operado por el TAF, Transporte Aéreo Federal, para apoyar en la contingencia por la falta de transporte aéreo que sufría el país. Operó en diversas rutas con pasaje y carga a Torreón, Chihuahua, Ciudad Juárez, Durango y Matamoros, entre otras.

El 5 de septiembre de 1994, el Banco de México reorganiza su área de transportes creando la empresa Servicios de Transporte Aéreo, S.A. de C.V. (SETRA), y su DC9 es rematriculado como XA-BDM.

En la actualidad, tras la baja del último DC9 que se transfirió a la Fuerza Aérea Mexicana, la flota del área de Transportes Aéreos de Valores de Banxico está integrada por dos aeronaves Bombardier DASH 8-200Q, incorporadas en enero y marzo de 2001. Para

principios de 2018 se espera integrar a la flota una aeronave Bombardier CRJ-700.

CELEBRANDO 70 AÑOS

Fue el 24 de agosto de 2017 cuando se llevó a cabo una ceremonia para conmemorar estas siete décadas del área de Transportes Aéreos de Valores del Banco de México en un edificio propiedad de la institución en pleno Centro Histórico de la Ciudad de México. Se inauguró una exposición de fotografías, documentos y demás artículos para recordar la trayectoria de este departamento.

La inauguración de la exhibición estuvo a cargo del almirante Apolinar Parra Aroche, director de Seguridad del Banco de México. Estuvo acompañado de un gran número de colaboradores de la institución y prácticamente completa la planta de los pilotos aviadores y los técnicos en mantenimiento que conforman al área de Transportes Aéreo de Valores.

En caso de accidente o incidente grave:

Reportel:
5540-5801

reportes@colegiodepilotos.org

AEROMAR

Treinta años de ser la Aerolínea Ejecutiva de México

Víctor Hugo Gutiérrez González

Corría el año de 1987, y el mercado de la aviación comercial mexicana se encontraba concentrado entre dos empresas: Aeroméxico y Mexicana de Aviación. Había una aerolínea regional, basada en La Paz y llamada Aerocalifornia, que comenzaba a destacar en el mercado.

El movimiento de aerolíneas regionales en México, surgido a finales de los años setenta, se encontraba prácticamente muerto a mediados de la década de los ochenta. Todas estas empresas tuvieron un buen arranque al enlazar la Ciudad

de México con distintas ciudades medias que no contaban con servicio aéreo por parte de las aerolíneas troncales. Tal situación se debía a factores materiales y técnicos como aeropuertos pequeños e infraestructura deficiente. Estas ciudades eran, entre otras, Aguascalientes, Zacatecas, Morelia, Uruapan, San Luis Potosí, etcétera. Cuando estos aeropuertos fueron modernizados por el gobierno y estuvieron en condiciones de recibir aeronaves Jet, Aeroméxico y Mexicana comenzaron a volar a esas ciudades y eventualmente desplazaron a los pequeños operadores.

Uno de las causas que asentaron la desaparición de las empresas mencionadas fue la operación con aeronaves de muchos años de vuelo como los Convair 440 y Fairchild F27, incluso hasta algunos DC3, que no podían competir con los B727-200 y DC9 de los operadores troncales. Pero eso estaba por cambiar.

En 1987 un grupo de empresarios liderados por Marcos David Katz fundan en la ciudad de Toluca la empresa Transportes Aeromar, S. A. Este proyecto tenía como objetivo principal crear una compañía que





fuera reconocida como la línea aérea ejecutiva de México; ser preferida y reconocida por sus clientes como líder en seguridad, puntualidad y servicio.

Y para eso empezaron con el pie derecho, pues, a diferencia de sus antecesoras, trajeron aviones nuevos, de fábrica y de tecnología de punta. Un ejemplo de ello fue la adquisición del novedoso avión regional ATR42, fabricado por el consorcio franco-italiano Avions de Transport Régional.

En el mes de octubre, arribó a México el primer avión de Aeromar. Era un ATR42 serie 320, con un turbohélice impulsado por dos motores Pratt & Whitney Canada PW121 y capacidad para 48 pasajeros. Este primer avión recibió la matrícula mexicana XA-PEP y fue bautizado como "Presidente Alemán".

El 7 de noviembre de 1987 se realizó el primer vuelo de Aeromar en la ruta Toluca-Acapulco. Así, la empresa ofrecía un servicio novedoso, rápido y puntal a los habitantes de la zona poniente de la ciudad de México, evitando el AICM. El servicio inició con tres vuelos diarios en la ruta Toluca-Acapulco, y poco tiempo después estableció una frecuencia diaria entre Toluca y Uruapan.

En abril de 1988, ciertos acontecimientos que cimbraron a la aviación comercial de nuestro país, como el cese de operaciones de Aeronaves de México, generaron una situación de crisis pues varias ciudades quedaron sin servicio aéreo y Mexicana de Aviación no podía cubrir todo el país. Entonces las pequeñas aerolíneas entraron en acción, y Aeromar inició vuelos desde Toluca a Morelia, Aguascalientes y León, entre otras. Para mayo, y ante la gran demanda del servicio, la empresa cambió su centro de operaciones al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, abriendo un nuevo abanico de posibilidades para su crecimiento.

Con la llegada de nuevos aviones comenzó el proceso de expansión de la empresa. Abrió vuelos a ciudades que no contaban con servicio regular como Poza Rica, Ciudad Victoria y Lázaro Cárdenas, por ejemplo.

Estableció sus talleres de mantenimiento en el AICM y recibió los respectivos certificados de la DGAC de México y la JAA de Europa.

A inicios de los noventa, Aeromar lleva a cabo por poco tiempo un proyecto denominado AEROMAR

EXPRESS, el cual consistía en la operación de dos aeronaves IAI Arava para 17 pasajeros, en rutas de baja densidad como Ciudad de México-Tamuín-Ciudad Victoria o algunos vuelos a San Luis Potosí y Poza Rica. Sin embargo, el servicio tuvo muy poca respuesta de parte del público y se canceló.

Un par de años más tarde Aeromar empezó a trabajar mediante convenios de código compartido con Aeroméxico en 1992 y con Mexicana en 1993, así como con la estadounidense United Airlines en 1994. Más adelante, con las aerolíneas mexicanas llegó a establecer convenios de *Wet Leasing*, con los cuales operaba rutas de estas empresas, con su equipo de vuelo y tripulación, pero comercializados y vendidos por las troncales.

Aeromar inicia vuelos internacionales en 1993 con la ruta Ciudad de México-San Luis Potosí-San Antonio y San Antonio-Manzanillo.

Aeromar continuó con planes de expansión y durante la segunda parte de la década de los noventa sus aviones llegaron a Monterrey, Puebla y Durango.

En los años 2000 la empresa mantiene su proceso de modernización. A sus originales ATR42-320 se agregaron los nuevos ATR42 serie 500, que ofrecían mayor radio de acción, velocidad y confort para los pasajeros.

En Marzo de 2012 se inicia el vuelo Ciudad de México-San Luis Potosí-Salttillo-San Antonio.

A principios de 2011 Aeromar ingresa a la era del Jet, incorporando dos aeronaves Bombardier CRJ-200, con capacidad para 50 pasajeros cada uno. Con estos nuevos aviones, Aeromar comienza a operar

vuelos desde la Ciudad de México a Austin, Texas. Igualmente con los Jets vuela a Tepic y Durango. En enero de 2013 se inician los vuelos a Mc Allen, Texas. Pero los CRJ-200 no resultaron ser un buen negocio para la empresa, especialmente por sus altos costos de operación y la falta de refacciones, por lo que son dados de baja al poco tiempo.

En mayo de 2013, tras la salida de los CRJ-200, Aeromar inicia una nueva etapa de modernización de su flota con la incorporación de los primeros dos ATR72-500, versión alargada del ATR con nuevos motores, tecnología de primera en la cabina de pilotos y capacidad para 68 pasajeros.

A partir de 2016, la aerolínea acentúa el proceso de expansión y modernización de flota. Se anuncia la compra de más ATR72-600 y nuevos ATR42-600, los cuales comienzan a llegar a mediados del presente año.

En ese mismo 2016 se anuncia por primera vez la intención de realizar un convenio de cooperación entre Aeromar y el Grupo Sunergy, dueño de diversas empresas latinoamericanas como AVIANCA.

El año de 2017 ha resultado un año más que formidable para la empresa. Se establecieron nuevas rutas como la ruta del Pacífico que unió a las ciudades de Guadalajara con Mazatlán, Los Mochis, Hermosillo y la estadounidense Tucson, Arizona. Estableció también la ruta Maya con la cual une a Oaxaca y Tuxtla Gutiérrez con Villahermosa, Mérida y Cancún.

Este año también ha incorporado tres nuevos ATR72-600 y dos ATR42-600 y ha reemplazado prácticamente a todos sus ATR4-320 y la mayoría de sus ATR42-500, con lo que ha logrado una mayor eficiencia en sus operaciones.

Al cierre de 2017, Aeromar puede presumir un balance positivo, ser

una empresa sólida cuyo nombre es reconocido en la industria aeronáutica nacional, además de ser considerada como la aerolínea más puntual en México. Opera más de 100 vuelos diarios, ofreciendo vuelos regulares y de fletamento; cubre una red de 25 destinos nacionales y uno en Estados Unidos; ha transportado durante 2016 poco más de 614,000 pasajeros y cuenta con 945 empleados.

Entre los planes a corto plazo, se encuentra establecer una buena alianza con el Synergy Group, corporativo que espera obtener el 49% de las acciones de la aerolínea mexicana, de concretarse ese proyecto y lograr una importante inversión en Aeromar.

Con todo esto, podemos decir que el futuro pinta muy bien para que Aeromar festeje por todo lo alto sus treinta años de ser la Línea Aérea Ejecutiva de México.





Airbus realiza su primer vuelo

Con la unidad de demostración del ala de flujo laminar “BLADE”

El A340 utilizado para las pruebas de demostración de flujo laminar “BLADE” de Airbus (el A340-300 MSN001) ha completado con éxito su vuelo inaugural en el marco del proyecto “BLADE” de Clean Sky, patrocinado por la UE. El aparato, conocido como el “Flight Lab” (Laboratorio Volador), despegó del aeropuerto de Tarbes, en el sur de Francia a las 11:00 hora local y, tras una serie de satisfactorios ensayos, aterrizó en las instalaciones de Airbus en Toulouse Blagnac. La duración total del vuelo fue de 3 horas y 38 minutos.

El objetivo del proyecto BLADE “Breakthrough Laminar Aircraft Demonstrator in Europe” es analizar la viabilidad de introducir esta tecnología en la

aviación comercial con el ánimo de mejorar la huella medioambiental de la aviación y lograr al mismo tiempo una reducción del 50% del rozamiento alar y de hasta un 5% en emisiones de CO₂. El A340 Flight Lab de Airbus es el primer avión de ensayos del mundo con un ala de flujo laminar transónico y una verdadera estructura primaria interna.

El avión va dotado en su exterior de dos alas externas representativas de flujo laminar transónico, mientras que en el interior de la cabina lleva instalada una estación especializada de instrumentación de ensayos en vuelo (FTI) altamente compleja. Las extensas modificaciones realizadas en este A340-300 de ensayos exigieron dieciséis meses de dedicación de un equipo de trabajo

en Tarbes, donde se pudo contar con el apoyo de numerosos socios industriales de toda Europa. El vuelo inaugural marca el inicio de la campaña de ensayos en vuelo BLADE para explorar las características del ala en vuelo.

Al respecto, explica el ingeniero de ensayos en vuelo Philippe Seve, quien participó en el vuelo. Empezamos abriendo la envolvente de vuelo para verificar el correcto comportamiento del avión. Conseguimos nuestro objetivo de volar al número Mach de diseño a una altitud razonable y comprobar que todo iba bien. También comprobamos que la instrumentación de ensayos en vuelo funcionaba según lo previsto para poder afinarla para los siguientes vuelos.

En la puesta, a punto para esta fase de ensayos en vuelo, un pequeño equipo de diez pilotos, ingenieros e ingenieros de ensayos en vuelo, especialmente entrenados, se había estado preparando durante varios meses para este momento. Ensayaban en un simulador familiarizándose con los sistemas de la FTI que se iban a instalar en el avión. Por otra parte, de la instalación de la FTI dentro del avión se encargó un equipo de setenta personas, mientras que equipos alemanes de Bremen y británicos de Broughton se ocuparon

de las alas externas, y otro alemán de Stade, de la instalación de un receptáculo con cámaras infrarrojas en el estabilizador vertical.

En las alas hay cientos de puntos para la medición de las ondulaciones de la superficie, donde los ingenieros de Airbus pueden establecer la influencia sobre el flujo laminar. Esta es la primera vez que Airbus ha utilizado un método de prueba de este tipo en un avión. Otras primicias han sido el uso de cámaras de infrarrojos en un receptáculo para medir la temperatura del ala, y el generador acústico para medir la influencia de la acústica en el flujo laminar. Además, lleva un innovador sistema reflectómetro que mide la deformación global en tiempo real durante el vuelo.

Uno de los principales objetivos de BLADE es medir las tolerancias e imperfecciones que se pueden presentar sin que se pierda la laminaridad. Con este objetivo Airbus simulará de una forma controlada cada tipo de imperfección de tal manera que al final de la campaña se puedan conocer perfectamente las tolerancias para la construcción de un ala de flujo laminar. El Flight Lab realizará unas 150 horas de vuelo en los próximos meses.





Primer Congreso Internacional de Seguridad Aérea

La Fuerza Aérea Mexicana, con el apoyo de la Secretaría de la Defensa Nacional, llevó a cabo el Congreso Internacional de Seguridad Aérea, del 13 al 17 de noviembre de 2017, en el auditorio del Centro Militar de Ciencias de la Salud, en la Ciudad de México.

El evento fue inaugurado el 13 de noviembre en una ceremonia presidida por el general Salvador Cienfuegos Zepeda, secretario de la Defensa Nacional, acompañado por el almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, secretario de Marina; el Lic. Alberto Elías Beltrán, encargado del despacho de la Procuraduría General de la República; el CTA Miguel Ángel Peláez Lira, director general de Aviación Civil, así como de funcionarios del Gobierno Federal y otros invitados del ramo.

El general de División Diplomado de Estado Mayor Aéreo, Carlos Antonio Rodríguez Munguía, comandante de la Fuerza Aérea, fue el encargado de dar la bienvenida a los asistentes y dirigirles unas palabras. Previo a la declaratoria de inauguración, señaló lo siguiente: “En el camino hacia un México cada vez más próspero, con responsabilidad global y abierto a la comunidad internacional, eventos como en el que este día nos congrega, contribuye al propósito de llevar este país a su máximo potencial”. Agregó posteriormente: “Estandarizar procedimientos técnicos sobre todo ideas respecto de la cultura de la seguridad aérea, desbordando las limitantes que imponen el idioma y la distancia es uno de los objetivos de este magno evento académico”.

La declaratoria inaugural estuvo a cargo del titular de la Secretaría de

la Defensa Nacional, quien enfatizó su deseo de que la información y conocimientos vertidos durante el evento sean de gran utilidad para el gremio aeronáutico.

Se contó con la participación de expertos nacionales e internacionales, pues a través del intercambio de experiencias y perspectivas se busca estandarizar





Entre los ponentes de este Congreso figuraron tres personalidades muy renombradas por su especialidad. Primero, tuvimos al P. A. Ariel Shocron Croitoru, presidente del Comité de Análisis de Accidentes de Aéreos de la IFALPA, cuya exposición se basó en el análisis de un accidente a gran escala y los factores contribuyentes; también se contó con la participación del Dr. Thomas Anthony, director del programa de Safety and Security de la Universidad del Sur de California, quien expuso una muy interesante conferencia sobre la evolución y proyección de los factores humanos en materia de aviación, y finalmente se contó con la presencia del P. A. Jeff Skiles, quien fuera el primer oficial del vuelo US1549 de US Airways. Skiles desarrolló una ágil conferencia acerca del manejo de riesgo aeronáutico.

procedimientos técnicos. Para tal efecto se expusieron los siguientes temas:

13 de noviembre de 2017. Las medidas de seguridad en las operaciones aéreas militares, el análisis de un accidente a gran escala y los beneficios de la implementación del sistema de gestión de seguridad operacional en la aviación mundial.

14 de noviembre de 2017. El sistema de seguridad en la aviación nacional, las misiones de la aviación civil y militar para garantizar cielos seguros, el impacto de las enfermedades crónico- degenerativas en el personal operativo, su prevención efectiva, la salud mental como factor de prevención y la perspectiva organizacional de los factores humanos.

15 de noviembre de 2017. El manejo de riesgos aeronáuticos, la toma de decisiones de las tripulaciones de vuelo en situaciones críticas, la prevención de accidentes en el desarrollo aeroespacial y los conceptos en las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia.

16 de noviembre de 2017. Implementación de los sistemas de seguridad en organizaciones del ramo aeronáutico y los retos de la modernidad y de las nuevas tecnologías aplicadas al adiestramiento del personal técnico aeronáutico.

17 de noviembre de 2017. Los sistemas que implementan las empresas fabricantes de aeronaves y la interacción con la tecnología.

Con estas acciones, la Fuerza Aérea Mexicana fomenta una preparación constante de los profesionales del ámbito aeronáutico para integrar una cultura de la seguridad aérea en beneficio de la aviación militar y civil.



El C295 SAR de Brasil visita México durante su gira mundial

El nuevo avión C295 Búsqueda y Rescate (SAR, por sus siglas en inglés) de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB), que está realizando desde el pasado 28 de junio una gira por Asia y América, ha aterrizado hoy en México.

El avión hizo una parada en la Base de las Bajadas de la Secretaría de Marina Armada de México (Veracruz), donde autoridades y fuerzas de seguridad han podido ver de cerca la avanzada tecnología de este avión, que permite desarrollar misiones clave en el ámbito SAR.

Al concluir la gira la aeronave se incorporó a la actual flota de aviones de transporte de la Fuerza Aérea Brasileña, que con 12 aviones se le considera una de las mayores flotas de C295 de la región, junto con Colombia, siendo México el mayor operador de C295 de la región con 14 aviones.



FILATELIA AERONÁUTICA

Correos de México emitirá durante 2017 tres estampillas postales con motivos aeronáuticos. Hecho poco usual pues la aviación no es algo muy popular en la administración de esta institución. Han sido esporádicas las emisiones de estampillas con este tema. Simplemente en 2015 se emitieron dos estampillas, y anteriormente habían pasado diez años cuando se editó la última. Por tal razón se agradece que se hayan emitido las estampillas postales referente a

evento, por el C. presidente Enrique Peña Nieto, acompañado por el general Cienfuegos, secretario de la Defensa Nacional y la directora del Servicio Postal Mexicano, Elena Tanus Meouchi.

Esta estampilla es la segunda que se emite para conmemorar este evento y con solo dos años de diferencia; situación peculiar, buena para los filatelistas. Las características de la estampilla son: Diseñada por Ricardo Venegas Gómez:

Impresa por: Talleres de Impresión de Estampillas y Valores.
Tiro: 100,008;
Año: 2017;
Valor postal: \$7.00 mxn.

100 Años del Correo Aéreo en México

La segunda estampilla aeronáutica editada por Correos de México en este año es la correspondiente a la celebración del centenario del primer vuelo del Correo Aéreo en México. Fue presentada y cancelada



la aviación en México en tan poco tiempo. A continuación detallamos la información al respecto.

Feria Aeroespacial México 2017

Fue el 26 de abril, durante la ceremonia de inauguración de la segunda edición de la Feria Aeroespacial México que se canceló la estampilla correspondiente a este

Técnica: Fotografía y composición digital.

Tintas utilizadas: cyan, magenta, amarillo, negro y tinta de seguridad.

Tipo de impresión: Offset.

Tamaño: 72 X 30 mm.

Perforación: 13 de peine; hoja con 27 estampillas.

Papel: couché blanco mate, una cara.

Engomado de 110 gr/m².

el 8 de noviembre durante una ceremonia especial realizada en la plataforma principal de la Base Aérea Militar 1 de Santa Lucía, en Tecámac, Estado de México.

El evento fue presidido por el general de División Diplomado de Estado Mayor, Gilberto Hernández Andreu, subsecretario de la Defensa Nacional, acompañado por el general de División Diplomado



de Estado Mayor Aéreo, Carlos Antonio Rodríguez Munguía, comandante de la Fuerza Aérea y el director metropolitano y coordinador general de Logística y Operación del Servicio Postal Mexicano, Víctor Manuel Leyva Alatríste. La estampilla conmemorativa al Centenario del Correo Aéreo tiene las siguientes características:

Diseñada por Vivek Luis Martínez Avin:

Técnica: Fotografía y composición digital.

Tintas utilizadas: cyan, magenta, amarillo, negro y tinta de seguridad.

Tipo de impresión: Offset;

Tamaño: 40 X 24 mm.

Perforación: 13 de peine;

Hoja con: 50 estampillas.

Papel: couché blanco mate, una cara. Engomado de 110 gr/m².

Impresa por: Talleres de Impresión de Estampillas y Valores.

Tiro: 200,000;

Año: 2017

Valor postal: \$7.50 mxn.



60 Aniversario de la Oficina Regional NACC de OACI en México

Esta es la tercera estampilla de ambiente aeronáutico que edita Correo de México en este año.

Con esta estampilla la Organización de Aviación Civil Internacional conmemora el sexagésimo aniversario de la Oficina Regional de esta institución, dependiente de la Organización de Naciones Unidas, para el área de Norte América,

Centro América y el Caribe, con sede en la Ciudad de México. Fue cancelada el pasado 7 de diciembre y con ello se dieron por terminados los festejos del sesenta aniversario de la Oficina Regional NACC de AOCI.

La estampilla fue diseñada por: Rodolfo Espíndola Betancourt.

Técnica: Ilustración y composición digital.

Tintas utilizadas: cyan, magenta, amarillo, negro y tinta de seguridad.

Tipo de impresión: Offset; Tamaño: 20 X 40 mm.

Perforación: 13 de peine;

Hoja con: 50 estampillas.

Papel: couché blanco mate, una cara.

Engomado de 110 0/m².

Impresa por: Talleres de Impresión de Estampillas y Valores.

Tiro: 200,000;

Año: 2017

Valor postal: \$7.50 mxn.





Fundación Airbus envía apoyo a los mexicanos

Durante el mes de octubre del año en curso la Fundación Airbus se solidarizó con el pueblo mexicano. Con el apoyo de diversas empresas del ramo aeronáutico e instituciones públicas y privadas logró la coordinación necesaria para hacer llegar ayuda humanitaria a nuestro país.

Se lograron realizar dos operaciones de envío de ayuda aprovechando la entrega de nuevas aeronaves a aerolíneas mexicanas, lo que fue un factor importante para lograr dicho cometido.

La primera entrega se realizó a principios de octubre. La Fundación

Airbus e Interjet, con el apoyo de Aviation Capital Group y GE Aviation/CFM International, se unieron para transportar a México ayuda humanitaria recolectada, beneficiándose de la entrega de un Airbus A321.

Un nuevo avión A321 que la aerolínea recibió recientemente en arrendamiento a través de Aviation Capital Group (ACG) arribó al Aeropuerto Internacional de Toluca el pasado 1 de octubre proveniente de las instalaciones de Airbus en Hamburgo, Alemania, cargado con 6.2 toneladas de ayuda humanitaria, entre las cuales hubo: carpas, colchones autoinflables, martillos y

lámparas de campamento y lonas resistentes al agua.

Dicha ayuda fue donada por Humedica, una organización alemana no gubernamental que ayuda a personas afectadas por desastres naturales o en pobreza alrededor del mundo.

Posteriormente fue el 12 de octubre de 2017 cuando la Fundación Airbus, ahora en colaboración de Aviation Sans Frontieres, Un Kilo de Ayuda y Volaris coordinaron la entrega de ayuda humanitaria para la población afectada.

Fue en el vuelo de entrega de ayuda humanitaria en dos aeronaves A320neo, Volaris que aterrizaron en Ciudad de México provenientes de Toulouse, Francia, donde se transportó más de tres toneladas de carga que incluía ropa, cobijas, productos de limpieza, suministros médicos, carpas y bolsas para dormir.

El contenido del cargamento fue donado por Aviation Sans Frontières y Un Kilo de Ayuda, la ONG que es el socio local de Aviation Sans Frontières en México, y que será el responsable de recibir y distribuir la ayuda oportunamente en las zonas vulneradas.



¿Qué es la Fundación Airbus?

La Fundación Airbus es presidida por Tom Enders, CEO de Airbus. Incluye Airbus, Airbus Helicopters y Airbus Defence and Space como miembros fundadores y contribuyentes. Es el vehículo de la empresa para la filantropía corporativa, en el que utiliza los recursos del grupo, los productos aeronáuticos y espaciales, la mano de obra diversa y la cultura para impulsar la innovación para abordar los problemas de la sociedad. En particular la Fundación apoya a la comunidad humanitaria mundial e inspira y prepara a los jóvenes para los retos del mañana. Desde su lanzamiento en diciembre de 2008, la Fundación Airbus ha facilitado más de 55 vuelos de socorro o de buena voluntad a numerosos destinos alrededor del mundo.

Respuestas al Gurú del Manual

1.- A

4.- B

8.- C

2.- B

5.- B

9.- A

3.- B

6.- C

10.- A

7.- C



La aviación en la emergencia

Septiembre, del año en curso, fue un mes particularmente muy complicado para nuestro país. Una serie de eventos conmocionaron a la sociedad mexicana. El día 7 de septiembre un sismo de muy alta intensidad golpeó principalmente a los estados de Chiapas y Oaxaca generando una gran cantidad de daños a lo largo de la costa y en las zonas montañosas de ambas entidades federativas. Fueron 8.2 grados de magnitud; el sismo más fuerte en la historia reciente de México.

Solo unos días más tarde, un segundo sismo de gran magnitud y duración estremeció la zona centro del país. Con 7.1 grados impactó de manera intensa y muy larga a los estados de Morelos y Puebla donde fue el epicentro, así como Tlaxcala, Estado de México, parte de Hidalgo, el norte de Guerrero y en especial la Ciudad de México. Esto ocurrió el día 19 de septiembre.

En ambos casos se generaron grandes daños, tanto a la infraestructura como a la población, y era prioritario prestar ayuda a la sociedad.

En su momento, en cada caso de emergencia, fue esencial el envío de artículos y alimentos lo antes posible para atender las necesidades de la población, y la aviación resultó ser el puente más expedito para que la ayuda fluyera. Primero con personal y equipos de emergencia, y posteriormente con el envío de víveres, medicinas y ayuda humanitaria.

La aviación militar entra en acción

Al inicio la Fuerza Aérea Mexicana entró en acción estableciendo un centro de operaciones en la Base Aérea Militar 2 en Ixtepec, Oaxaca. Transportó

en aeronaves Lockheed C-130, Spatan C-27J y Casa C295M a personal militar, médicos, ingenieros, especialistas en rescate y binomios caninos, así como material y equipo, medicinas, agua embotellada y despensas para prestar ayuda y asistencia de inmediato a la población en situaciones de emergencia.

A la Fuerza Aérea Mexicana se le unieron la Secretaría de Marina y la Policía Federal transportando igualmente personal y equipo en sus aeronaves de ala fija. Se estableció una red con las aeronaves de ala rotativa de las tres instituciones para acceder a los puntos de difícil acceso dentro de la sierra de ambos estados para llevar ayuda a las comunidades afectadas que quedaron incomunicadas.

Posteriormente, al pasar los primeros momentos de la emergencia, se estableció ya con mayor orden y de



forma integrada entre las Fuerzas Armadas del país un puente aéreo por el que transportaron ayuda humanitaria continuamente a los afectados.

Ante estos eventos se llegaron las Fiestas Patrias, aunque fueron canceladas en los puntos más afectados como en Juchitán, Oaxaca, mientras que en el resto del país las celebraciones llevaron un cejo de dolor y tristeza, pero con esperanza ante la solidaridad del país con los hermanos afectados en el sur. Frente a tales contingencias la Fuerza Aérea mermó su actuación en la tradicional Parada Aérea, al no participar sus escuadrones de transporte y de ala rotativa con aeronaves de gran tamaño, pero esto más que tristeza llenó de orgullo a sus pilotos y mecánicos, asignados en los puentes aéreos establecidos para llevar ayuda a todas las zonas siniestradas.

Días más tarde, y paradójicamente el 19 de septiembre, dentro de las conmemoraciones luctuosas por el sismo que golpeó a la Ciudad de México en 1985, la capital del país junto con Morelos, Puebla y el Estado de México, principalmente, fueron afectadas sensiblemente por el segundo sismo del mes con grandes estragos.

La Fuerza Aérea Mexicana entró también de inmediato en la ayuda, y solo unas horas después del sismo, mediante el empleo de un avión C-130 Hércules, se trasladaron a la Ciudad de México catorce torres de iluminación procedentes de La Paz, BCS, las cuales fueron empleadas en los lugares colapsados, para que los rescatistas contaran con iluminación en horas de noche y no se interrumpiera en ningún momento las actividades de rescate.

La Fuerza Aérea Mexicana, la Armada de México y la Policía Federal, no cedieron en ningún momento en su encomienda. Apoyaron en todo momento a la población, y aún ahora, después de un par de meses de ocurrida la tragedia continúan prestando servicios a la población en las zonas afectadas.

Aviación comercial, a la altura de la situación

A diferencia de la aviación militar, que actuó de forma inmediata ante la emergencia por ser su modo de respuesta, la aviación comercial apoyó en el momento en que fue convocada por la población, no inmediatamente pero

sí de forma ordenada y conforme era requerido dicho apoyo.

Las aerolíneas comerciales trabajaron conforme las necesidades lo iban exigiendo. Por ejemplo, al saberse qué necesidades básicas se requerían ofrecieron las bodegas de carga de sus aviones para transportar ayuda humanitaria y alimentos. De igual manera trasladaron gratuitamente a personal de rescate a lugares donde se les necesitaba, incluso a varios binomios caninos.

Aeromar ha enviado a los municipios oaxaqueños afectados por el sismo del día 7 más de 33 toneladas de víveres y productos no perecederos que han sido donados por diversas asociaciones civiles. A través de diversos vuelos entre el 16 y 19 de septiembre envió ayuda humanitaria a Juchitán, Oaxaca, municipio de donde se distribuye el apoyo al resto de las localidades siniestradas por el fenómeno natural. Asimismo la empresa trabajó estrechamente con el Hospital Regional de Juchitán para hacerle llegar material de primeros auxilios, material de curación y medicamentos, apoyo indispensable para las comunidades afectadas por el terremoto.

Aeroméxico, por su parte, transportó sin costo alguno, a través de su filial Aeroméxico Cargo, toda la ayuda humanitaria donada por particulares





y que fue dirigida al Centro Nacional de Apoyo para Contingencias Epidemiológicas y Desastres, A. C. (CENACED). Igualmente transportó sin costo alguno a diversos rescatistas desde el norte del país a las zonas siniestradas. También participó en el traslado de la delegación de rescatistas japoneses que vinieron a nuestro país para apoyar en las tareas de rescate de personas, junto con su equipo técnico, herramientas e incluso perros entrenados.

De la misma forma, Aeroméxico transportó ayuda humanitaria desde el exterior a nuestro país. Uno de los traslados más importantes fue el manejo de más de 20 toneladas de ayuda, que el Ayuntamiento de Quito envió a México, en colaboración con la embajada de México en Ecuador.

Viva Aerobús, Volaris e Interjet también transportaron ayuda de forma gratuita. Condonaron cargos por cambio de fecha y vuelo, y apoyaron a equipos de rescatistas y brigadas médicas.

Puente aéreo del mundo a México

La aviación se convirtió en un gran puente para unir a México con el mundo.



Al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México arribaron ininidad de aeronaves trayendo toda clase de ayuda ante la emergencia: Aeronaves como un Boeing 727-200 de la Fuerza Aérea Colombiana; un emblemático Boeing 707 de la Fuerza Aérea de Israel; en Boeing 737-200 proveniente de Honduras; tres aeronaves C-17 Globemaster III enviados por el gobierno de Estados Unidos (uno de ellos llegó a la Base Aérea Militar 2, en Ixtepec, Oaxaca); un Airbus A310 del reino de España también aterrizó en el aeropuerto capitalino; aeronaves Lockheed C-130 de las Fuerzas Aéreas de Ecuador, Venezuela y Chile igualmente arribaron a México; por parte de Costa Rica la ayuda llegó en un Bechcraft King Air de la Policía Nacional; de la misma manera un Antonov An-12BK de Ukraine Air Alliance, y tal vez el más curioso y carismático de estos aviones fue un BT-67 (C-47T) de la Fuerza Aérea del Salvador. Todas estas aeronaves y su personal fueron recibidos y atendidos en las instalaciones de la Policía federal y la Armada de México.

En México la aviación siempre ha sido un detonante para el desarrollo del país, pero ante la situación vivida por los sismos ocurridos en el mes de septiembre ha quedado más que comprobado que también es el medio más ágil y efectivo para ayudar a la sociedad en casos de desastres naturales, pues es de rápida respuesta y puede llegar a lugares de difícil acceso.

La aviación y todos los que la integran son definitivamente un puente entre todos los mexicanos y, a la vez, con el mundo.



Entregan el primer avión 767 convertido a carguero por Mexicana MRO e IAI

El pasado viernes 17 de noviembre, Mexicana MRO Services entregó formalmente el primer avión Boeing 767-300 convertido de pasajeros a carguero, primer avión de su tipo en México y en Latinoamérica. Para ello se trabajó poco más de cuatro meses en colaboración con Israel Aerospace Industries (IAI).

El evento fue dirigido por el director general de Mexicana MRO Services, Marcos Rosales, quien pidió ser acompañado por Ilan Vikelman, director de Conversiones en el Extranjero de IAI, así como por David Israelí, director del Ministerio de Defensa de Israel en México. Marcos Rosales expresó en la ocasión:



Todo comenzó con esos treinta chavos mexicanos que se fueron a Israel llenos de incertidumbre y, ¿por qué no decirlo?, hasta miedo. Sin embargo, unos meses después regresaron llenos de conocimiento. Y hoy, tener la consecución de un proyecto que nadie imaginó o creyó que se iba a lograr, es algo incomparable.

Más adelante, Ilan Vikelman aplaudió la entrega y compromiso del personal mexicano, ya que eso logró que la conversión haya concluido en menor tiempo del estimado, felicitando a todos los colaboradores de Mexicana MRO. Además, mencionó que este fue el primero de tres aviones que serán convertidos en cargueros; el segundo avión ya se encuentra en proceso de conversión.



INSTANTÁNEAS DE ALTURA

Entre los meses de mayo y septiembre, se llevó a cabo el concurso nacional de fotografía para celebrar nuestro 70 aniversario.

Las siguientes obras quedaron entre las 12 seleccionadas como semifinalistas.



Ángel G.

Nombre: "FUTURO"
Autor: Ángel García Hernández



Nombre: "Atardecer Zacatecano"
Autor: Antonio Galo Borrego.



El Colegio de Pilotos Aviadores
de México, A. C.

*Desea a todos sus colegas,
familiares, amigos
y a toda la comunidad
aeronáutica mexicana,
felices fiestas decembrinas
y un próspero
Año Nuevo 2018*

Diciembre 2017



ASSA is the BEST Broker in China.

*We are one of the professional recruiting agencies who supports from your first step to the door of China.
More than 160 foreign captains enjoy flying with Chinese airlines in China via ASSA.
Knock the door, the new world will be opened for you!*



 Website <http://assa.aero>

 Facebook www.facebook.com/assa.aero

ASSA will provide the exclusive Mexico Roadshow in 2018.

Please contact us for more information and inquiries of Captain Position for Chinese airlines.

Cap. Raul Paniagua

Pilot Recruitment Director

 Email: assa_raulpaniagua@hotmail.com (Spanish & English), assamain@gmail.com (English)

 WhatsApp :+86 186 2157-7198