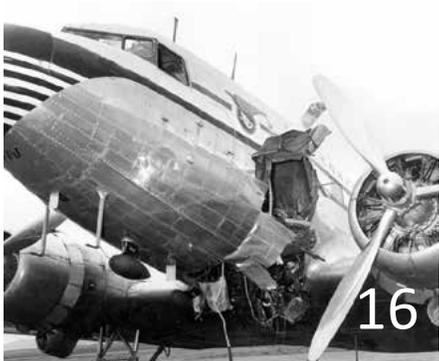




Cabinademandando

Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. / No. 67 / Abril - Junio 2018



EDITORIAL

3

CPAM

Eduardo Chacin Landeta

4

SEGURIDAD AÉREA

El radar meteorológico a bordo de una aeronave

8

Operaciones de aviación en huracanes y tormentas tropicales

10

CONOCIMIENTO

Guru del manual

12

Océanos y clima

13

HISTORIA

Atentado en el aire La historia del vuelo MX575 de Mexicana

16

CULTURA

Arte y aviación "La conquista del aire por el hombre", parte de nuestra historia

21

NOTICIAS DE AVIACIÓN

Toluca nuevamente centro de la aviación ejecutiva AeroExpo 2018

24

Oportunidades de trabajo en el extranjero

28

Aeroméxico Formación Impartirá la carrera de Piloto Aviador Comercial

30

Porqué otorgamos presea y reconocimientos en el Colegio de Pilotos

31

El Airbus A330neo emprende el vuelo

32

Airbus, Bombardier e Investissement Quebec anuncian su Acuerdo de Asociación para la C Series

33

La principal feria aeronáutica de América Latina FIDAE 2018 en Chile

35

La Secretaría de Economía incluye en el programa "Pro-Aéreo 2.0" a la Feria Aeroespacial México

39

Instantáneas de Altura

43

Portada:

Fotografía satelital importante aliada en el monitoreo del clima mundial.

Cabina de Mando es una revista trimestral editada y distribuida por el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., entre sus miembros colegiados y personal de la industria aeronáutica nacional; con domicilio en AV. Palomas No. 110, Col. Reforma Social, Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11650, México, D.F. / www.colegiodepilotos.org

Cabina de Mando se imprime en los talleres de Impresores Múltiples, S.A. de C.V., con domicilio en: Saratoga No. 909, Col. Portales, C.P. 03300, México, D.F.

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente

Mtro. y P.A. Eric Mayett Moreno

Vicepresidente

P.A. Santiago López Cadena

Tesorero

P.A. Jaime Gutiérrez Negrete

Subtesorero

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

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 colegas,

Deseo se encuentren bien y disfrutando de sus apreciables familias.

Recordarán que en Julio 2016 tomé protesta como presidente de nuestra honorable institución, previo a esa fecha difundí propuestas y proyectos para los 2 años siguientes de gestión, gran parte enfocado a los objetivos del Colegio, mismos que se encuentran plasmados en los estatutos en vigor.

Me complace mucho compartir con ustedes que, con el apoyo del Personal Administrativo, Consejo Directivo y Comisiones se lograron objetivos comprobables y tangibles:

- 450 nuevos colegiados representando un 65% de crecimiento, fortaleciendo nuestra presencia entre los pilotos mexicanos.
- Incorporación del primer inmueble propiedad del Colegio, adquirido sin costo adicional para el colegiado.
- Impulso al Centro de Capacitación, con mejores procesos, cursos y actividades externas, haciéndolo auto sustentable.
- Implementación del Sistema de Gestión Operacional en los servicios aéreos presidenciales.
- Mejoras sustanciales y tangibles para el personal que día con día apoya la operación desde su ámbito de trabajo, tales como seguro de gastos médicos, seguridad laboral, horario, que les ha permitido una mejor calidad de vida.
- Ingreso del Plan de Estudios y la solicitud de RVOE de la carrera de Piloto Aviador Comercial en la SEP y DGAC.

La Industria de la Aviación es dinámica, requiere de mejora continua así como de renovación de ideas, propuestas objetivas y alcanzables que contribuyan al crecimiento manteniendo los principios del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, en lo que se refiere al balance entre la inversión y la promoción de la Seguridad, mantener los niveles aceptables de operaciones seguras ALo'S tan bajo como sea posible. Para ello es necesario que tanto las autoridades como operadores y el resto de los actores de la industria, contribuyamos proactivamente en el círculo virtuoso del Sistema de Seguridad del Estado.

Parte indispensable para que el sistema aeronáutico continúe su crecimiento y contribución a la economía nacional, es la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, que permitirá la creación de empleos directos e indirectos, nuevos desarrollos académicos y profesionales, incrementando las oportunidades de mejora de la calidad de vida de muchos mexicanos.

Los colegas que participarán en el Consejo Directivo y Comisiones para el bienio 2018-2020, han sido elegidos mediante un proceso de votación transparente, como es característico de nuestra Honorable Institución, por lo que gozan de la confianza de la mayoría de los colegiados. Estoy seguro de que darán continuidad a la vida activa del Colegio, privilegiando el apego y respeto a los estatutos, por lo que auguro que sus contribuciones a la industria serán de gran beneficio.

Enhorabuena!

“Por el Progreso de la Aviación Mexicana”

Reciban un fraternal abrazo.



Mtro, Msc en Transporte Aéreo y P.A.
Eric Mayett Moreno
Presidente



Eduardo Chacin Landeta

Por Víctor Hugo Gutiérrez González

Eduardo Chacin, venezolano por nacimiento pero ciudadano del mundo por convicción, amigo de México y con poco más de nueve años viviendo en nuestro país ha establecido fuertes lazos con la comunidad aeronáutica mexicana a través de su trabajo en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su oficina NACC, además de colaborar en repetidas ocasiones con el Colegio de Pilotos.

De igual manera ha participado en nuestro Encuentro de Seguridad

Aérea y en diversas actividades combinadas con la misma OACI. Ahora, al alcanzar su edad de retiro en la OACI y su próxima partida, Cabina de Mando ha tenido a bien realizarle una entrevista y compartirla con sus lectores.

¿Cómo se dio tu acercamiento a la aviación?

Mi padre fue piloto aviador militar y de transporte de línea aérea por 44 años, al igual que mi padrino, quien fue piloto de transporte de línea aérea

internacional por más de 40 años en mi nativa Venezuela. Así que estuve expuesto al ambiente de la aviación desde muy temprana edad, esto incluyó vuelos, visitas a aeropuertos, torres de control, hangares, simuladores de vuelos, exhibiciones aéreas, viajes, aeromodelismo, publicaciones, películas, etc.

De ahí, entre otras cosas, surgió mi entusiasmo por la aviación y además el entendimiento de las consecuencias que dicha actividad tiene en la vida familiar y profesional. Así que luego de pasar por la Universidad Simón Bolívar, en Caracas, obtuve una beca para estudiar aviación comercial, otorgada por la Fundación Gran Mariscal de Ayacucho, organización del gobierno de Venezuela y de ahí entré a formar parte de la gran familia VIASA (Venezolana Internacional de Aviación Sociedad Anónima).

¿Qué representa para ti VIASA?

Mi padre fue piloto de VIASA por muchos años, la cual fue, en su oportunidad, la línea aérea bandera de Venezuela, y por lo tanto fue una referencia inmediata para mí acerca de las características del trabajo en una línea aérea internacional inno vadora, en un país petrolero con una economía pujante, muchos recursos y gente muy joven. Por tal motivo, era el sueño de cualquier piloto aviador en mi país el ser parte de la misma, considerando no solo las excelentes condiciones laborales sino las oportunidades de crecimiento profesional imperantes en ese tiempo.

Para mí fue un gran logro personal y profesional poder ingresar en ella el 17 de julio de 1978 con apenas 22 años de edad para volar un DC-10-30. Reconozco que fue una gran escuela formadora de profesionales de la aviación en Venezuela, gracias a la alianza estratégica con la empresa

KLM desde su fundación en 1960. Ahí tuve la oportunidad de volar también un DC-10-30 para KLM en el marco de un convenio entre ambas empresas.

¿Cómo ha sido tu recorrido en la aviación al salir de tu país?

Con el cese de operaciones de VIASA (la empresa no ha cerrado todavía y nos adeudan nuestras prestaciones y jubilación) en el año 1997 debido a los desaciertos del gobierno de Venezuela en materia de política de aviación, comenzó el éxodo de trabajadores hacia otros países, principalmente pilotos. En mi caso tuve ofrecimientos de trabajo tanto en Taiwán como en Chile.

Por razones personales decidí ir a trabajar a Chile para la empresa LanChile, en la actualidad LATAM. Ahí me desempeñé como P.A. del B767-300ER y como asesor de la Vicepresidencia de Planificación y Operaciones del holding de líneas aéreas.

Posteriormente en el año 2000 tuve un ofrecimiento para trabajar en la IATA basado en los Estados Unidos. Ahí ocupé diferentes cargos como gerente de seguridad operacional, operaciones e infraestructura, también me dediqué a asuntos de seguridad de la aviación y facilitación, y luego a las relaciones con los miembros y los gobiernos en Latinoamérica y el Caribe, representando a la IATA en la OACI, en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y en otros escenarios internacionales.

Posteriormente en el año 2009 me desempeñé como director para asuntos gubernamentales en Latinoamérica para Continental Airlines. Luego a finales de 2009 ingresé a la OACI como Oficial Regional, Seguridad Operacional de Vuelo para Norte América, Centro América y el Caribe, cargo que ocupé hasta mayo de 2018 debido a la limitación de edad laboral en la organización.

Ha sido una trayectoria interesante al considerar los diferentes aspectos de la aviación civil internacional.

¿Cómo se dio tu llegada a la OACI?

En el año 2009 apareció publicada la vacante de la OACI para el cargo de Oficial Regional, Seguridad Operacional de Vuelo, Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, el cual me pareció muy interesante como complemento a mi dilatada carrera, ya que mi relación directa con la OACI se inició en 1999 con el proyecto de Y2K (año 2000). En lo sucesivo representé a la IATA en GREPECAS y la creación del PAAST (Pan American Aviation Safety Team), precursor del RASG-PA (Regional Aviation Safety Group-Pan America), que además coincidió con la integración de Continental Airlines y United Airlines.

Ante la incertidumbre de qué pasaría con mi posición como director en la nueva empresa, decidí tomar el desafío de ingresar a la OACI y experimentar el ser funcionario del sistema de las Naciones Unidas.

¿En qué consistió tu puesto en la OACI?

Básicamente la actividad del Oficial Regional, Seguridad Operacional de Vuelo, para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe se concentra en la prevención de pérdida de vidas humanas a consecuencia de accidentes aéreos.

Esto se logra a través de la promoción de la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados Standards And Recommended Practices (SARPS) establecidos en los diferentes anexos al convenio sobre aviación civil internacional, mediante diferentes actividades de asistencia técnica tales como misiones a los estados, talleres, seminarios, cursos, etc.



Salgo de la OACI con la satisfacción de haber contribuido, en conjunto con todos los actores, a mejorar los indicadores de seguridad operacional regionales.

¿Qué importancia tiene la región Norte y Centro América y el Caribe para la OACI?

Todas las regiones en el mundo son relevantes para la OACI. Las regiones Norteamérica y Caribe, debido al crecimiento pronosticado del tráfico aéreo no solo a nivel de cada estado sino intrarregional, son clave para el desarrollo de la aviación civil ya que interconectan dicho tráfico con el de otras regiones del mundo.

Hay que destacar el rol de la OACI en esta Oficina Regional NACC como facilitador entre los diferentes actores de la aviación al promover estrategias para que ningún país se quede atrás y así puedan disfrutar del desarrollo social y económico que provee la aviación.

Cabe considerar que en las regiones NAM y CAR coexisten estados muy desarrollados con recursos humanos y financieros extraordinarios así como otros limitados en dichos recursos pero con grandes oportunidades de desarrollo en el futuro cercano.

Por lo tanto es necesario que la OACI conjuntamente con las organizaciones internacionales y la industria promuevan el desarrollo de actividades multidisciplinarias de asistencia y cooperación alineadas con los cinco objetivos estratégicos de la organización tales como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y facilitación, la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, el desarrollo económico, y la protección del medio ambiente, en apoyo a la



Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Dicha agenda constituye un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad; también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia, mediante el establecimiento de 17 objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Un pronóstico en el corto plazo con respecto a la región.

La región CAR continúa experimentando una tendencia positiva de crecimiento, la cual está en línea con la tendencia mundial.

Hay un gran potencial turístico, de desarrollo industrial, etc. Sin embargo enfrenta grandes desafíos: uno de ellos consiste en contar con los profesionales de la aviación necesarios (pilotos, sobrecargos, controladores de tránsito aéreo, mecánicos de aviación, ingenieros

aeronáuticos, etc.) tanto en número como en preparación, para mantener ese crecimiento sostenido pronosticado de la actividad, y evitar el éxodo de talento humano para otras regiones, proporcionándoles mejores condiciones laborales y calidad de vida para retenerles y así incentivar a otros a seguirles en esta cautivante actividad.

Otro, consiste en la mejora de la infraestructura y estar acorde con la tasa de crecimiento de la actividad.

¿Y para ti, qué importancia tiene México?

México se ubica entre la catorceava y la quinceava economía mundial; la Ciudad de México por su parte está entre las diez ciudades más ricas del mundo. Si extrapolamos esta realidad a la aviación es sencillo determinar el rol de la aviación y su importancia en México y su impacto en la región y en el mundo.

La posición geográfica de México es excepcional, la abundancia de

recursos, el talento de su gente, entre otras cosas que ofrece este gran país, le proporciona una gran ventaja competitiva.

En relación a la aviación existen grandes áreas de oportunidad en México en las cuales habría que trabajar de manera armonizada entre los actores, para posicionarse mejor como país ejerciendo un mayor liderazgo en Latinoamérica y el mundo.

¿Cuál es tu opinión de la industria aérea en México?

México, cuenta en la actualidad con uno de los clústers de aviación más importantes de Latinoamérica. Esta situación debería replicarse en otras regiones del país creando así oportunidades y atendiendo las necesidades nacionales fomentando el desarrollo. Asimismo, los diferentes centros de estudios aeronáuticos y espaciales deberían alinear la oferta de carreras con las necesidades de la industria, en el marco de un plan nacional de desarrollo aeroespacial con proyección a corto, mediano y largo plazo.

Con una población que excede los 120 millones de habitantes es imperativo desarrollar una industria aeroespacial competitiva, que sea capaz de captar nuevos profesionales y capitales, para darle un valor agregado mexicano. México cuenta con gente talentosa para eso y mucho más.

¿Nuevos horizontes, nuevos proyectos?

He recibido algunos ofrecimientos de trabajo, atractivos e interesantes. Sin embargo, después de un corto receso comenzaré a trabajar como gerente Regional de CASSOS (Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System) de CARICOM (Caribbean Community).

Será una gran desafío y a la vez una gran oportunidad de asistir a esa comunidad de estados hermanos para alcanzar los niveles exigidos por la OACI en materia de la vigilancia efectiva de la seguridad operacional y de la aviación, de manera que sean capaces de recibir los beneficios sociales y económicos que brinda la aviación a plenitud, en línea con el crecimiento pronosticado de la región.

Algunas palabras para nuestros lectores de Cabina de Mando...

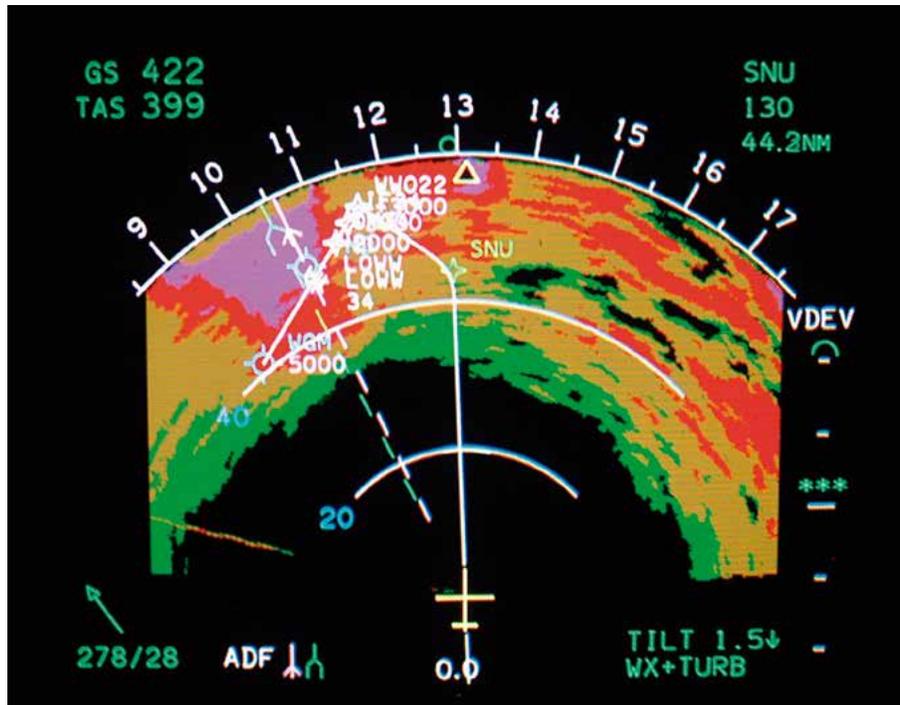
Después de cuarenta años en la aviación comercial continuo con la misma pasión por la actividad como si fuese el primer día. He tenido la oportunidad de ser testigo de grandes progresos tecnológicos, desarrollos de mercados, evolución en materia de regulaciones, en fin, ser parte de una industria que siempre está a la vanguardia lo cual crea una gran motivación para seguir en ella.

La actividad es cada día más exigente, requiriendo de profesionales cada vez más especializados. Latinoamérica y el Caribe deberán tomar en cuenta estas exigencias tanto en lo que se refiere a la especialización como del crecimiento de la actividad, para así motivar la captación y la retención de la nueva generación de profesionales de la aviación necesaria para hacer la actividad sostenible en el tiempo y no ser como de hecho está ocurriendo, en una región de exportadores de talento humano de primera calidad a otras regiones del mundo, comprometiendo así nuestro futuro.

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

El radar meteorológico a bordo de una aeronave

P.A. Ismael Mejenes Calderón de la Barca



El radar, acrónimo de Radio Detector y Rango (Radio Detector and Ranging) fue diseñado en el pleno de la Segunda Guerra Mundial. Este documento va dirigido a las tripulaciones aéreas que utilizan dicho equipo a bordo de aeronaves sin importar la banda operativa, que puede ser “X”, utilizado en aeronaves de aviación general, o “C”, en aeronaves de alto rendimiento que cuentan con fuselaje grande y que utilizan antenas mayores a 18 pulgadas.

Sus componentes principales son:

- R/T (receptor/transmisor)
- Antena (puede ser de dos tipos: parabólica o plana)
- El R.P.I. o indicador de planeo en barrido (pantalla)

Módulo de control, que cuenta con perillas SW de selección como:

Perilla de modo. Apagado, en espera, prueba, mapeo, normal e isocontorno.

Perilla de inclinación de antena. Controla el ángulo vertical en relación con el horizonte del barrido. Normalmente está provista de un estabilizador para anular información falsa durante banqueos o movimientos abruptos en el vuelo.

Perilla de alcance. Donde se selecciona la distancia en la cual se desea ser interpretado en el P.P.I. (pantalla del radar).

Perilla de ganancia. Es la que controla la potencia de reflexión en la señal que emite el radar. La ganancia es afectada principalmente por el fenómeno de atenuación (debilitamiento de la señal) mientras que la inclinación lo es por la reflectividad debida a la posición de la nariz del avión y que para corregir este fenómeno se instala un estabilizador de eje en la antena que puede ser mecánico o electrónico.

Reflectividad es la capacidad de reflejar las microondas en un objeto dado (target). Los elementos meteorológicos que mayor reflexión tienen son:

- Granizo húmedo
- Precipitación (lluvia)
- Agua nieve
- Granizo seco
- Nieve seca

La reflectividad depende de la magnitud del meteoro y está directamente asociada con la composición en tamaño y humedad concentrada en la partícula: a mayor humedad mayor reflexión y a menor humedad poca o nula reflexión. En la pantalla no se reflejarán gotas muy pequeñas de agua, vapor de agua, niebla ni cristales de hielo.

Atenuación es la pérdida o debilitamiento de la señal o eco de retorno y ocurre por varias causas: polvo en los componentes del radar, mal ajuste en la ganancia o elementos que estén suspendidos en la atmósfera, y que carezcan de composición en estado líquido. Es muy importante que el piloto pueda detectar los síntomas de dicho debilitamiento, de lo contrario pondría en riesgo la aeronave al desconocer el entorno en su trayectoria de vuelo.

Usualmente la forma de los ecos y patrones asociados con tormentas muy severas como superceldas, líneas de turbonada (Squall), tornados o precipitaciones de granizo aparecen en el P.P.I. (pantalla) hasta estar a unas 50 m.n. o menos en el rango de la interpretación de la tormenta. Esto ocurre a grandes altitudes, sin embargo, debajo de los 20,000 pies, en áreas terminales y en aproximaciones, se hace necesaria la técnica de operación del radar. Como puede observarse, resulta entonces un punto crítico en la seguridad, enfocarse en la ganancia e inclinación del vuelo.

Hay que estudiar bien el manual de cada modelo de radar, pues aunque en teoría operan a partir de un mismo principio, la calidad y limitaciones en cada equipo pueden variar mucho y esto debe conocerse antes de tratar de penetrar en una zona de alta convectividad (clima muy severo).

Las cuatro formas de contorno características y asociadas con granizo, tornados, nubes de embudo, mammatus, combulos-nimbus y líneas de turbonadas

(Squall) que generan turbulencias muy severas y que las estructuras de las aeronaves normalmente no soportan son las siguientes:

- Borde ondeado
- De nudo en U o V
- De dedo
- De gancho

Estos ecocontornos se pueden apreciar en la pantalla de radar en rangos inferiores de 50 m.n. y nos advierten que el meteoro es muy severo y que hay que evitarlo. Se deberá seleccionar la perilla de modo de WX a Contorno y comparar las siguientes presentaciones:

Gancho puede ser indicación de tornado o nube de embudo.

Borde Ondular señala tormenta de rápido desarrollo. De nudo en U o V, formado por dos núcleos internos súper celdas, anticipa tornados en series y granizo. Cabe advertir que algunos de los núcleos que se pueden ubicar en la parte oscura de la imagen del radar, quizá atenuada por el primer núcleo, no se debe intentar cruzar por lo más delgado, aunque no se vea nada.

Dedo, igual que en el de U o V, las partes delgadas y oscuras son las más violentas por la atenuación de la señal.

Hay que recordar que el radar fue diseñado para evadir el mal tiempo y no para cruzarlo y comprometer la seguridad de la aeronave y de todos a bordo.





Operaciones de aviación en huracanes y tormentas tropicales

P.A. Arjuna Casiel Gutiérrez Castillón

Uno de los grandes amigos y enemigos de la aviación es el clima. Sus cambios repentinos y constantes afectan la labor de cada piloto día a día. Para entender ésto, debes saber que existen dos métodos de navegación: IFR y VFR.

Visual Flight Rules (VFR) son normas contenidas en el Reglamento de Tránsito Aéreo, las cuales establecen las condiciones suficientes para que el piloto pueda dirigir su aeronave, navegar y mantener la separación de seguridad con cualquier obstáculo solo con la ayuda de la observación.

Instrument Flight Rules (IFR) son el conjunto de normas y procedimientos recogidos en el Reglamento de Tránsito Aéreo que regulan el vuelo de aeronaves con base en el uso de instrumentos para la navegación.

Significa que no es necesario tener contacto visual con el terreno, como ocurre en el método de navegación de VFR.

Una de las grandes ventajas del método IFR, es poder operar bajo situaciones de baja visibilidad, también conocidas

como IMC (condiciones meteorológicas instrumentales).

Ahora bien, la importancia de la meteorología para la aviación es que se llevan a cabo dentro de la atmósfera y con mayor frecuencia en la tropósfera.

La mayoría de los vuelos comerciales se llevan a cabo dentro de la tropósfera, esta es la primera capa compuesta de gases que comienza desde la superficie y varía hasta 24,000 y 50,000 ft. En la tropósfera la temperatura disminuye conforme la altitud aumenta. Entre esta y la estratósfera (la siguiente capa de la atmósfera) tenemos la tropopausa que en principio funciona como una tapa de un frasco que confina la mayor parte de vapor de agua y efectos meteorológicos dentro de la tropósfera.

Uno de los pocos fenómenos meteorológicos que llegan a extenderse hasta la capa de la estratósfera, son las tormentas eléctricas severas.

Tormentas tropicales

El ATP 2017 de ASA define a un ciclón tropical como el término para cualquier

baja que se origina sobre el océano tropical. Según ésta los ciclones tropicales son clasificados conforme a la intensidad basándose en promedio un minuto de la velocidad del viento:

Depresiones tropicales: vientos hasta 34 kts

Tormenta tropical: vientos desde los 35 kts hasta los 64kts

Huracanes y tifón: vientos desde los 65 kts hasta 137kts (posiblemente más)
Huracanes

Los huracanes son uno de los fenómenos más violentos de la naturaleza. Tienen movimientos muy erráticos y son complicados de predecir con precisión.



El Dr. Neil Frank, exdirector del Centro Nacional de Huracanes de los EE.UU. usó la analogía de que el movimiento de los huracanes es como una hoja que se mueve a través de la corriente del viento, excepto que para un huracán la corriente no tiene fronteras.

La escala Saffir-Simpson tiene 5 categorías:

- Categoría 1: vientos 74-95 mph (64-82 kts)
- Categoría 2: vientos 96-110 mph (83-95 kts)
- Categoría 3: vientos 111-130 mph (96-112 kts)
- Categoría 4: vientos 131-156 mph (113-136 kts)
- Categoría 5: vientos mayor a 156 mph (mayor a 137 kts)

El deber de un piloto

Los pilotos deben tomar ciertas medidas de precaución para evitar situaciones de riesgo por mal tiempo. Existen diferentes reportes meteorológicos como el METAR, TAF, Weather Depiction Charts, AF y diferentes pronósticos gráficos que determinan si es seguro despegar o qué precauciones se deben tomar para la ruta. Para ello es de vital importancia que un piloto sepa interpretar y leer todo tipo de pronósticos.

La tecnología a la mano del piloto

Gracias al avance tecnológico existen varios sistemas que permiten saber las condiciones meteorológicas al momento y con mayor precisión. Los sistemas de ASOS/AWSS/AWOS son transmitidos en frecuencias de VHF y normalmente se reciben transmisiones dentro de 25 millas de la estación desde 10,000 ft AGL (sobre el nivel del suelo).

Para poder tener una mejor visualización del clima, algunas aeronaves son acondicionadas con Equipamiento Airborn (Airborn Equipment), el cual permite tener una resolución de los fenómenos meteorológicos alrededor y pueden ser evadidos si es necesario.



El radar de clima Airborn (Airborn Weather Radar) tiene un funcionamiento similar a uno terrestre que suelta un pulso de energía, rebota en el agua y hielo en la tropósfera para después ser interpretada por el piloto y así tenga una resolución de tormentas que no son perceptibles al radar terrestre.

Equipo de detección de rayos (Lightning Detection Equipment). Proporciona muchos de los beneficios del radar de clima Airborn a un costo mucho más bajo y con un consumo menor de energía.

Difusión del servicio de información de vuelo (Flight Information Service

Broadcast), también conocido como FIS-B permite recibir información meteorológica al sobrepasar una base de datos del Sistema de Vigilancia Dependiente Automática, también conocido como ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast).

Definitivamente, la meteorología y la aviación van de la mano. Es importante tener en cuenta que existen muchos filtros de seguridad detrás de cada despegue y los pilotos son la última línea de defensa.

El pronóstico de huracanes para el 2018 es el siguiente:
Fuente: CONAGUA





Gurú del Manual
CONOCE EL MANDO

METEOROLOGÍA

1. ¿Para qué sirve el barómetro?

- Instrumento que mide la presión de la estratósfera.
- Instrumento que mide la presión atmosférica en climas cálidos.
- Instrumento que mide la presión atmosférica.

2. ¿En qué año Torricelli inventó el barómetro?

- 1643
- 1750
- 1610

3. Tropósfera.

- Tiene alrededor de 17 km de espesor en el ecuador terrestre y solo 7 km en los polos.
- Tiene alrededor de 25 km de espesor en el ecuador terrestre y solo 16 km en los polos.
- Tiene alrededor de 5 km de espesor en el ecuador terrestre y solo 1 km en los polos.

4. Diferencia entre huracán, tifón y ciclón.

- Se le llama ciclón tropical en el Caribe; tifón, en el Océano Índico y mar de Japón, y huracán si se forma en el Pacífico.
- Se le llama ciclón tropical en el Pacífico; tifón, en el Océano Índico y mar de Japón, y huracán si se forma en el Caribe.
- Se le llama tifón tropical en el Caribe; ciclón en el Océano Índico y mar de Japón, y huracán si se forma en el Pacífico.

5. Velocidad de viento para que un ciclón ya sea catalogado como huracán.

- Velocidad media a nivel del mar puede ser de 92 km/h o superior.
- Velocidad media a nivel del mar puede ser de 150 km/h o superior.
- Velocidad media a nivel del mar puede ser de 118 km/h o superior.

6. ¿Qué influye en la rotación de un huracán?

- La temperatura por la cual se formó el huracán.
- La rotación de la tierra eventualmente le da movimiento en forma circular a este sistema que comienza a girar y desplazarse como un gigantesco trompo.
- La hora del día en la que haya comenzado a formarse el huracán.

7. ¿Qué se considera una tormenta tropical?

- Ciclón tropical de núcleo caliente, cuyo viento máximo a nivel del mar oscila entre los 50 y los 90 km/h.
- Ciclón tropical de núcleo caliente, cuyo viento máximo a nivel del mar oscila entre los 140 y los 150 km/h.
- Ciclón tropical de núcleo caliente, cuyo viento máximo a nivel del mar oscila entre los 63 y los 117 km/h.

8. ¿Qué factores influyen para la formación de un huracán?

- Temperaturas oceánicas cálidas, viento, humedad, un disturbio atmosférico.
- Temperaturas oceánicas bajas, humedad, un disturbio social.
- Temperaturas oceánicas muy altas, viento, humedad, un disturbio atmosférico.

9. ¿Qué temperatura es la necesaria para formar un huracán?

- Al menos 26 °C, desde la superficie del mar hasta 15 metros por arriba de esta.
- Al menos 26 °C, desde la superficie del mar hasta 15 metros por debajo de esta.
- Al menos 35 °C, desde la superficie del mar hasta 15 metros por debajo de esta.

10. ¿En qué sentido giran los huracanes dependiendo del hemisferio?

- En sentido contrario al de las manecillas del reloj en el hemisferio norte y en sentido favorable en el hemisferio sur.
- En sentido contrario al de las manecillas del reloj en el hemisferio sur y en sentido favorable en el hemisferio norte.
- En sentido contrario al de las manecillas del reloj en ambos hemisferios.

11. ¿En qué capa de la tierra ocurren todos los fenómenos meteorológicos que influyen en los seres vivos, como los vientos, la lluvia y la nieve?

- Tropósfera
- Estratósfera
- Mesósfera

12. ¿En qué año se descubre la estratósfera?

- 1902
- 1906
- 1908

Océanos y clima



P. A. Ismael Mejenes Calderón de la Barca

Desde que existe la tierra y los océanos ha habido una interacción incesante entre el clima y el mar. Esto trae efectos en el nivel del mar, la extensión de la cubierta de hielo y nieve sobre los polos, la circulación de los océanos, el calentamiento o enfriamiento global y la evolución de la vida, circunstancias que han afectado directamente la vida humana como consecuencia de este diálogo con las fuerzas de la naturaleza.

Por lo general, el clima meteorológico se utiliza para describir la naturaleza global en un plazo relativamente largo del tiempo del planeta. En cambio, cuando hablamos de estado del tiempo meteorológico, nos referimos a fenómenos de corto plazo y a una

escala pequeña en relación con el clima, como son los patrones de viento diarios, la lluvia y tormentas. En concreto, el clima afecta en forma global y el tiempo tiende a ser local.

La influencia del océano sobre el clima y el tiempo es variable. A lo largo de las costas el mar proporciona calor en invierno y fresco en verano. Los inviernos son relativamente tibios en ciudades costeras como Ensenada o Mazatlán, la costa del Pacífico o del Atlántico en Estados Unidos. Pero en el interior del continente y con una latitud similar los inviernos son fríos. Durante el verano en Veracruz, Cancún o las islas del Caribe, una brisa marina mitiga un poco el sol, pero ocurre lo contrario en Yucatán, Sonora, Baja California Norte y

varios estados de México y Estados Unidos que enfrentan un calor intenso durante los meses de verano. La temperatura de la superficie del mar y los procesos de evaporación también generan y encauzan algunas de las tempestades (huracanes) más poderosos del mundo e influyen en los patrones mundiales del tiempo a través del fenómeno conocido como “El Niño”.

Huracanes

En época del imperio romano, los huracanes eran considerados como la furia de Neptuno. Son la máxima expresión de poder, tamaño y destrucción, aunque a menor escala, de un meteoro atmosférico. Ahí radica que el hombre recurra a la ciencia



para que nos explique la interacción de la atmósfera y el océano con modelos de computadora basados en estadísticas y, así, los meteorólogos nos puedan pronosticar el tiempo climático.

Los adelantos en la última década nos han permitido aumentar nuestros conocimientos sobre cómo, cuándo y dónde se forman los huracanes y sus probables trayectorias. Cuando los vientos sostenidos superan los 120 kph (74mph) una tormenta se clasifica en huracán, tifón o ciclón. El término huracán proviene de “Huraken”, el dios maya de los vientos, y se emplea para referirse

a tormentas del Caribe, Atlántico y Pacífico oriental cerca de las costas de Estados Unidos y México. En las costas septentrionales de Australia y en el Océano Índico a esos mismos meteoros se les llama ciclones, de la palabra griega “Kikloma” que quiere decir serpiente enrollada. Y en el Pacífico noroccidental, se les llama tifones, de la expresión china “Daaih-Fung”, que significa gran viento. Incluso con sus denominaciones diferentes y lugares diferentes, todos son fenómenos atmosféricos que se forman en la misma fuente: el océano.

La fuerza que se convierte en un huracán se da con ciertas condiciones en el mar y el aire. En un inicio se trata de aguas tibias (26°C promedio), una perturbación en el campo de los vientos de la tierra y una fuerza que haga que el viento gire en espiral (Coriolis) sobre las aguas oceánicas entre los trópicos. Sin embargo los huracanes no se pueden formar en el ecuador mismo ya que el efecto Coriolis es nulo. Pero justo al norte

y sur del ecuador las condiciones son muy favorables durante los meses cálidos del verano, entre los 4° y 30° grados de latitud norte o sur.

Las tormentas se pueden generar fuera de estos límites o salirse de ellos, pero por lo general los huracanes se forman dentro de esa línea térmico-atmosférica.

En los meses de junio a noviembre, en el hemisferio norte, cada dos o tres años se detona en el Océano Atlántico una onda de vientos alisios “Este”. Como los vientos soplan de África hacia América, la onda crea una baja presión cerca de la superficie oceánica conforme el aire converge y se eleva para formar una cresta atmosférica.

Cuando se presenta una onda del este, puede pasar de largo hacia el oeste sin hacer daño alguno, pero si por debajo de la cresta hay un extenso sartén de agua oceánica cálida y mucho aire caliente y húmedo, la onda puede empezar a girar y convertirse en tormenta

En caso de accidente o incidente grave:

**Reportel:
5540-5801**

reportes@colegiodepilotos.org

tropical, fenómeno previo al huracán. La capa de agua oceánica debe de ser profunda, no menos de 60 metros (200 pies). De no ser así, el viento provocará que el agua fría del mar ascienda y absorba el calor y la energía de la tormenta creciente; si las condiciones son propicias, el aire caliente empieza a ascender desde el océano, arrastrando con él grandes masas de vapor del agua tibia subyacente con las que alimenta la tormenta en crecimiento.

Al ascender el aire, más aire es succionado desde abajo y los vientos superficiales empiezan a converger hacia la baja presión creada por la onda del "Este". Al no tener otro lugar a donde ir, el aire convergente asciende arrastrando con él aún más humedad de la superficie caliente del mar. A gran altitud en la atmósfera, el aire húmedo y caliente se enfría y empieza a condensarse formando grandes nubarrones y enormes tormentas eléctricas; la formación de nubarrones libera grandes cantidades de energía y hace que disminuya la

densidad del aire ascendente, lo que provoca que el aire ascienda aún más. En la superficie más aire es succionado hacia arriba para formar una creciente columna ascendente de aire y nube, esto provoca que la baja presión de la superficie caiga todavía más.

Los vientos convergentes y ascendentes sobre el océano empiezan a girar alrededor del centro de la baja presión y forman así el ojo del huracán (pared de vientos máximos sostenidos).

Dentro del ojo del huracán los vientos son casi verticales por lo que parecen increíblemente calmados, pero en sus bordes (pared del ojo) giran a contrarreloj en el hemisferio norte con gran violencia alrededor de la baja presión.

La superficie caliente y húmeda del océano y los vientos arremolinados aceleran rápidamente y provocan que se evapore más rápido el agua. Los vientos convergentes cargados

de agua giran en espiral cada vez más rápido y se elevan dentro de la tempestad creciente.

A gran altitud se crean más tormentas eléctricas que succionan más aire desde abajo. Los vientos de la tormenta alcanzan la fuerza de un huracán y no dejan de crecer, en tanto que el océano caliente subyacente alimenta la tormenta con vapor de agua.

Si en la alta atmósfera aparecen vientos de cizalla, pueden romper una tormenta en ciernes; incluso un frente que se aproxime puede debilitar al huracán al llevarlo a aguas frías.

Pero si las condiciones son propicias y no hay vientos altos que debiliten el fenómeno, se puede formar un huracán de categoría 5 (lo más intenso en la escala Safir-Simpson) y avanzar amenazadoramente a tierra, creando las marejadas, lo más temido y mortal para el hombre en el litoral o zonas bajas.



Atentado en el aire

La historia del vuelo MX575 de Mexicana

Por Víctor Hugo Gutiérrez González



Nadie podía imaginar que un vuelo rutinario, que transportaba a varios extranjeros y un pequeño grupo de nacionales que viajaban a la ciudad de Oaxaca pasarían en solo un par de segundos a un vuelo envuelto en una situación de emergencia, provocada por una explosión, ocasionada por la avaricia de la gente.

En la mañana del miércoles 24 de septiembre de 1952 todo parecía ser un día normal en el Aeropuerto Central de la Ciudad de México. Varios pasajeros salían a las principales ciudades del país por cuestiones de trabajo y algunos turistas extranjeros a las playas o ciudades coloniales. La terminal aérea vivía el clásico movimiento de pasajeros de los vuelos de la mañana y todo comenzaba a tomar su rutina habitual.

Oaxaca, siempre ha sido una ciudad con gran encanto para los visitantes extranjeros, y ese día tomarían el vuelo MX575 de la Compañía Mexicana de Aviación. Otros pasajeros viajarían en ese mismo vuelo por diferentes circunstancias, entre ellos, un pequeño grupo de siete personas que irían a la ciudad de Oaxaca con la promesa de un trabajo bien remunerado, en busca de mejores condiciones de vida.

En esos días, dos eventos meteorológicos: un huracán que un par de días tocó tierra en la costa de Tamaulipas y una tormenta tropical en las costas del Pacífico entre Michoacán y Guerrero generaban gran inestabilidad en el centro del país, por lo cual las operaciones aéreas en el Aeropuerto Central habrían sufrido diversas demoras.

En punto las 7:45 horas, con unos treinta minutos de demora por condiciones meteorológicas, el Douglas DC3 (realmente era un Douglas C-47A-30-DK modificado para transporte civil de pasajeros) de la Compañía Mexicana de Aviación, con matrícula XA-GUJ, despegaba del aeropuerto capitalino con destino a la ciudad de Oaxaca cubriendo el citado vuelo MX575.

Al mando del avión se encontraba el capitán P. A. Carlos Rodríguez

Corona (quien fuera miembro activo de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, Escuadrón 201); el P. A. Agustín Jurado Amilpa, como primer oficial, y finalmente la Srita. Lilia Novelo Torres, quien fungía como sobrecargo.

La aeronave ascendía normalmente para alcanzar los 14,000 masignados en el plan de vuelo volando con rumbo noreste para sortear las altas montañas de la sierra de Puebla y así proseguir hacia el sur. Con solo 15 minutos de vuelo, el cual había sido tranquilo, inmerso en una densa capa de nubes, pero sin turbulencia, la sobrecargo Novelo Torres se comunicó con los pilotos para solicitar que encendieran la calefacción del avión porque la cabina de pasajeros comenzaba a sentirse fría por la altura alcanzada. En ese momento sucedió lo impensable.

El DC3 de la CMA fue sacudido por una fuerte explosión. Un ruido ensordecedor invadió la cabina de pilotos y todo comenzó a volar dentro de ella. Los cristales de la cabina se estrellaron y, al reponerse de la impresión inicial, el capitán Rodríguez Corona logró ver así la parte posterior de la aeronave. Observó que la puerta de la cabina se había desprendido al igual que la escotilla de emergencia y se veía una boqueta atrás de ellos. Posteriormente volteó y miró al capitán Jurado Amilpa que tenía heridas en la cara y sangraba.

Repuestos del tremendo impacto de la explosión, los pilotos evaluaron la situación y retomaron el control de la aeronave. Los instrumentos de navegación estaban fuera de servicio: los altímetros presentaban una diferencia de 4,000 pies entre



ellos, igual el tacómetro así como los indicadores de temperatura de los motores; los controles de vuelo respondían a lo que el capitán Rodríguez Corona exclamó:

—Al menos, aún estamos en el aire.

Los pilotos aún no se explicaban qué pasó. El capitán pensó que pudieron haber chocado con otro avión, pues momentos antes se había reportado un avión de la empresa cerca de su posición, y después que tal vez hubiera explotado el sistema de calefacción (los DC3 tenían un sistema que trabajaba con gasolina). Fue en ese momento que la sobrecarga Lilia Novelo logró acercarse a la cabina indicando al capitán que ocurrió una explosión en el compartimiento de equipajes, atrás de la cabina de pilotos y que había pasajeros heridos. Él le ordenó que regresara a su lugar y tratara de calmar a los pasajeros, los cuales eran ya presa de la desesperación y el miedo.



Consiguieron comunicarse con el aeropuerto a la oficina del despacho de la CMA indicando de la emergencia, que regresaban y que se preparaban para el aterrizaje del avión. Sin embargo dentro de dos capas de nubes y sin instrumentos no podía ubicar su posición exacta, además de que la aeronave comenzaba a perder altura. La situación era realmente

crítica cuando de pronto entraron en un claro de nubes y pudieron ver que se encontraban sobre las pirámides de Teotihuacán. En ese momento Rodríguez Corona toma una decisión crucial. Como piloto militar conocía la recién inaugurada Base Aérea de Santa Lucía y decide aterrizar ahí.

Intentaron comunicarse con el aeropuerto de México para indicar que bajarían en la Base Aérea pero ya no fue posible. Logran entrar en contacto con otro avión de la Mexicana, el que volaba a Cuba, y les pidieron que se comunicaran con México para informales de sus nuevas intenciones, en ese momento la radio dejó de funcionar. Sin radio el capitán no podía contactarse con la Base Aérea, y sin poder hacer alguna señal de auxilio, los pilotos solo se enfilaron a la pista y lograron un aterrizaje perfecto ante la situación.

Tras detenerse a un costado de la pista, el avión fue rodeado inmediatamente por soldados armados pues no sabían qué intenciones tenía la aeronave. En ese momento el Cap. Carlos Rodríguez fue el primero en descender de la aeronave y explicar la

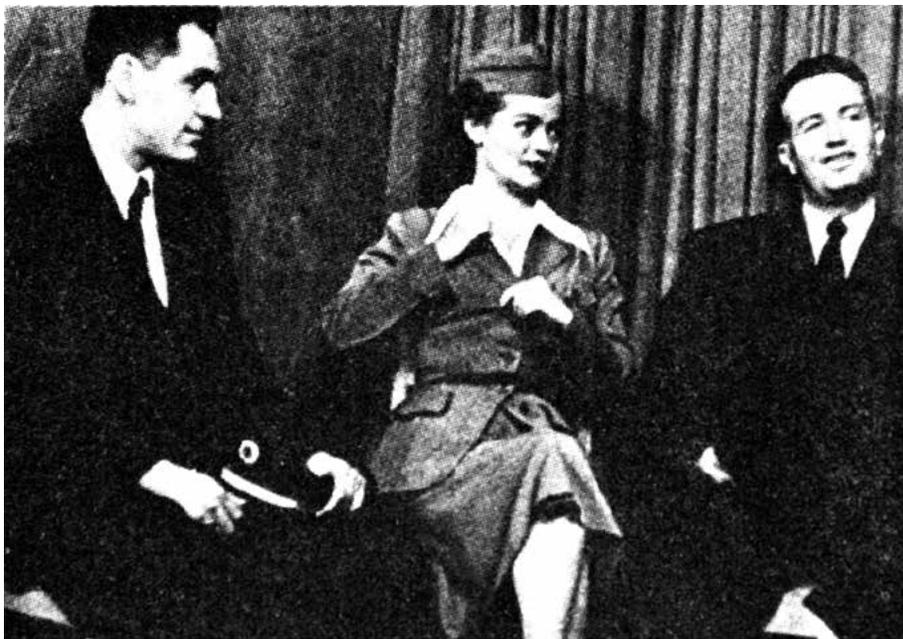


situación, ante lo cual personal de la Fuerza Aérea Mexicana, quienes, tras salir de la sorpresa inicial, ayudaron a los pasajeros y tripulantes ofreciendo todo tipo de atenciones, así como a recoger los equipajes y piezas de la aeronave que quedaron en la pista. El general Zayas Palafox, comandante de la Base Aérea 1, de Santa Lucía, atendió personalmente al capitán Rodríguez Corona, incluso le ayudó a establecer la comunicación con el aeropuerto en específico con el personal de la CMA, quienes tenían lo peor tras perder contacto con la aeronave.

Fue una vez que estando ya en tierra, los pilotos, acompañados del General Zayas Palafox pudieron constatar los daños en la aeronave: atrás de la cabina de pilotos, del lado izquierdo del fuselaje se había abierto un agujero de prácticamente 1.50 metros de alto por un metro de ancho, los acumuladores colgaban apenas sujetos de un par de cables. Las antenas estaban totalmente torcidas, los cables de mando habían quedado expuestos y un conducto estaba partido por donde chorreaba el combustible como si fuera una llave abierta.

De inmediato se iniciaron las pesquisas respectivas por el equipo de investigadores de la Procuraduría General de la República, entonces a cargo del Lic. Francisco González de la Vega. Arrojaron resultados sorprendentes en el corto tiempo: localizaron al culpable del atentado contra el avión de Mexicana, lo cual levantó todo un escándalo en la vida social de la capital.

El culpable resultó ser el empresario teatral Francisco Sierra, esposo de la cantante de ópera Esperanza Iris, quien en complicidad con el Sr. Emilio Arellano Scheteligre, un comerciante e ingeniero en minería y



La heroica tripulación, de izquierda a derecha P.A. Agustín Jurado Amilpa; Sob. Lilia Novelo Torres y P.A. Carlos Rodríguez Corona.

de ascendencia alemana, planearon llevar a cabo un fraude a compañías de seguro por más de 2´000,000.00 de pesos, el cual consistía en contratar a seis personas bajo la promesa de ofrecerles trabajo bien remunerado en la ciudad de Oaxaca. Se les proporcionó el viaje en avión y por tal razón les emitieron sendas pólizas de seguro de vida a nombre de los pasajeros y con la idea de cobrar dichos seguros tras el accidente.

Incluso, durante las investigaciones, las personas contratadas por Francisco Sierra y Miguel Arellano indicaron a las autoridades que recibieron un adelanto para comprarse ropa y hasta les regalaron a cada uno una pulsera de plata con sus respectivas iniciales y que las llevaran puestas durante el viaje. Esto último se llegó a considerar por la PGR como una forma de identificar rápido los cuerpos y agilizar el cobro del seguro.

Tras su detención y un largo juicio, ambos fueron sentenciados en diciembre de 1953. Emilio Arellano por treinta años de prisión y

Francisco Sierra por nueve, sin embargo, tras apelar su sentencia y alargar el proceso, Arellano solo recibió la confirmación y en el caso de Sierra, su sentencia pasó de 9 a 29 años.

La tripulación del aquel vuelo recibió sendos homenajes y reconocimientos por su acto heroico. Primero, en una cena de gala en el entonces exclusivo restaurant “Chapultepec”, ofrecida por el Club Aéreo de México presidido por el Ing. y P. A. Pascual Gutiérrez Roldán, se les entregó un pergamino y una medalla de oro por la pericia y valor mostrados durante la emergencia.

Posteriormente el capitán P. A. Carlos Rodríguez Corona, el primer oficial P. A. Agustín Jurado Amilpa y la sobrecargo Lilia Novelo Torres fueron condecorados con la presea Emilio Carranza, máxima condecoración entregada por el gobierno mexicano a los integrantes de la industria aeronáutica nacional, por el cumplimiento de su deber. Estas condecoraciones les fueron impuestas por el Lic. Agustín García López,

secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y el Lic. Ángel Martín Pérez, director general de Aeronáutica Civil.

Usted no estaría hoy de visita en Lecumberri...

En una ocasión el capitán Rodríguez Corona tuvo la curiosidad de conocer los artífices de aquel atentado y tras hablar con el director del penal de Lecumberri, estuvo frente a Sierra y Arellano.

Primero conversó con Francisco Sierra quien le dijo: "No, no me crea culpable, capitán, incluso hasta la señorita sobrecargo está convencida de mi inocencia.

Con Miguel Arellano no fue tan afable la conversación: "Yo soy experto en explosivos, capitán –le dijo Arellano". Si yo hubiera puesto esa bomba usted no estaría hoy de visita en Lecumberri.

Arellano murió en Lecumberri, mucho antes de completar su condena, mientras que Francisco Sierra, salió de prisión en 1972, sin complementar los años sentenciados. Su esposa, Esperanza Iris, fallece en 1962 sin alcanzar a verlo salir de prisión.

El capitán Carlos Rodríguez Corona se jubila como piloto aviador en junio de 1970 con casi 18,500 horas de vuelo, el capitán Agustín Jurado Amilpa se retira antes del vuelo y trabaja posteriormente en una

aerolínea en el área administrativa, y la señorita Lilia Novelo Torres continuó volando un par de años antes de renunciar para contraer nupcias.

Un chiste tonto se convierte en una anécdota de vida

El capitán Rodríguez Corona respondió a un reportero de un diario capitalino, quien le pregunto qué pasaba en su cabeza durante la emergencia, a lo que respondió:

"En esos momentos, mientras buscaba la pista de Santa Lucía, solo podía pensar en un chiste viejo y tonto: en un caso como el mío, el piloto toma el micrófono y dice: Señores pasajeros, su atención, por favor, les habla el capitán. Repitan conmigo: Padre Nuestro que estás en los cielos..."

Lista de Pasajeros del vuelo MX575

Henry Mankin
 Trudy Mankin
 Alberta Maltz
 Catalina Maltz
 Laura Kenedy
 Ezequiel Camacho
 Margarita T. Manzon
 Robert Stolper
 June Bartk
 Arturi Barth
 Ricardo G. Medina
 Esther Magallanes Orozco*
 Juan Vargas Vera*
 Carmen Castillo Bretón*
 Yolanda Hernández Castillo*
 Jesús Flores Bretón*
 Ramón M. Arellano*

**Pasajeros contratados por Emilio Arellano y Francisco Sierra, cuyos nombres se encontraban en las pólizas del seguro de vida.*



En caso de accidente o incidente grave:

**Reportel:
5540-5801**

reportes@colegiodepilotos.org

Arte y aviación

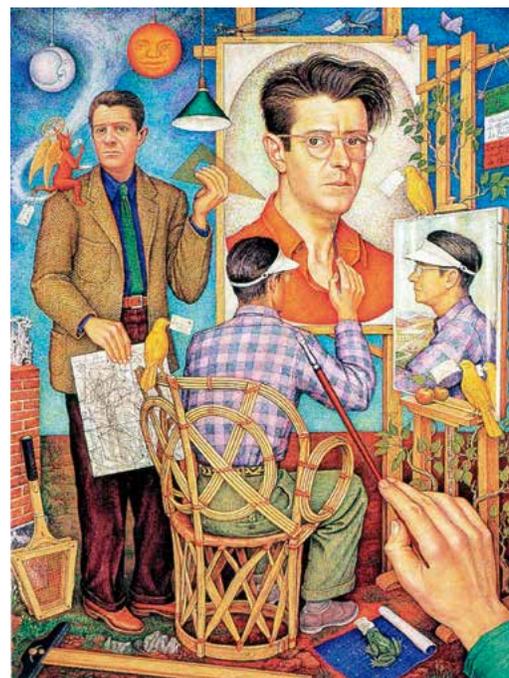
“La conquista del aire por el hombre”, parte de nuestra historia

Por Víctor Hugo Gutiérrez González

Tan interesante y controvertido, admirado por muchos y odiado por algunos, y con una historia propia dentro de las artes plásticas de México, el mural “La conquista del aire por el hombre”, realizado por el Arq. Juan O’Gorman es referencia obligada del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Su realización, propuesta por un secretario de Comunicaciones, y años más tarde otro secretario de la misma dependencia la envió a una bodega del Palacio de Bellas Artes; un diplomático extranjero la criticó y exigió su destrucción y un subsecretario de Comunicaciones lo secundó, un crítico de arte del INBA casi lo logra; un presidente de la república lo recuperó para el Museo Nacional de Historia en el Castillo de Chapultepec, y finalmente otro presidente del país lo devuelve a su casa original, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

La Obra

En 1937 el arquitecto mexicano Juan O’Gorman recibe la invitación de un amigo, el Arq. Fernando Puga, quien fuera el diseñador del primer edificio terminal Puerto Aéreo Central, para realizar la decoración del ambulatorio mediante un mural. El proyecto esencial diseñado por O’Gorman estaría conformado por tres murales: el



Juan O’Gorman: Autorretrato.

principal se ubicaría en la parte del edificio terminal y expresaría “La historia de la aviación”, y dos más en las áreas laterales de la escalera central que conducía a la planta alta, donde se localizaban las oficinas de las líneas aéreas. Uno hablaría de “Los mitos paganos” y el otro de “Los mitos religiosos”; los tres murales en conjunto formarían “La conquista del aire por el hombre”.

El proyecto fue presentado al entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, general Francisco J. Mújica, quien quedó muy satisfecho. Sin embargo,



fue sincero con O'Gorman, indicando que buscaría el patrocinio de las propias aerolíneas para llevar a cabo su obra, pues la dependencia no contaba con recursos. Fue el Lic. Gustavo Espinosa Mireles, en aquellos años presidente del Consejo de Administración de la Compañía Mexicana de Aviación, quien aprobó que la CMA cubriera el total de los honorarios del joven pintor, pues la empresa era el principal operador del aeropuerto en aquellos años.

Fueron siete meses que duró el trabajo de elaboración de los murales, entre 1937 y 1938. Por las características de los muros, O'Gorman tomó la decisión de realizar "La historia de la aviación", que era el mural principal, en pintura al temple sobre una superficie de 12 metros de largo por 3.50 de alto, de masonite americano preparado espacialmente y enmarcado en un bastidor de madera.

En este mural se hablaba del desarrollo de la aviación desde la época prehispánica hasta aquellos años. Se iniciaba el recorrido presentando al monarca Netzahualcōyotl que sostenía con sus manos a un murciélago; se continuaba con los proyectos de Leonardo Da Vinci, las primeras ascensiones en globo en Francia por los hermanos Jaques y Joseph Mongolfier; los primeros planeadores y posteriormente se mostraba las primeras máquinas voladoras y con ellas a los hermanos Wilbur y Orville Wright, así como al brasileño Santos Dumont; a pioneros en fabricación de aeronaves: Henry Farman, Louis Bleriot y Glen Curtis, así como a importantes hombres y mujeres que realizaron grandes hazañas en los primeros años de la aviación como la aviadora inglesa Beryl Markham, la norteamericana Amelia Earhart, el piloto soviético A. Cherkof y el estadounidense Charles Lindbergh. Se finalizaría con el uso del avión para la industria y la guerra, con la torre Eiffel al fondo para el anclaje de dirigibles en esa época y los túneles de aire para pruebas de motores de transportes aéreos.

Los otros dos murales del conjunto se realizaron en fresco. El primero de ellos, "Los mitos religiosos", mostraba al profeta Elías de Tesbe ascendiendo al cielo en su carro de fuego, a los ángeles voladores y a los santos. El segundo, "Los mitos paganos", mostraba una crítica social hacia la época, al fascismo de aquellos años previos a la guerra, donde se mostraba a Hitler y Mussolini, cuyos rostros precedían a cuerpos de serpientes que salían de una torre feudal. Estos murales fueron objetos de fuertes críticas y ataques por algunos sectores de la sociedad mexicana.

La polémica, su destrucción y el peregrinar

Un diplomático alemán, en aquel tiempo asignado a la



Los arquitectos Juan Martínez Velasco y Juan O'Gorman con su proyecto de la Biblioteca Nacional en Ciudad Universitaria.

embajada de su país en México, al ver el mural en el Puerto Aéreo Central armó un gran alboroto. El diplomático levantó una protesta escrita ante el gobierno mexicano y el entonces subsecretario de Comunicaciones, Ing. Modesto C. Rolland, exigió por escrito a O'Gorman la inmediata modificación de los murales donde "se pintaban cabezas con parecido a jefes de Gobierno de Estado a quienes ninguna razón hay para insultar tal como usted lo ha hecho".

O'Gorman tramitó un amparo para poder evitar tal arbitrariedad contra su obra, Sin embargo al llegar al Puerto Aéreo con el documento se le impidió entrar al edificio terminal. Adentro otros artistas plásticos encabezados por Diego Rivera y Ricardo Zevada no pudieron hacer nada para impedir el que trabajadores destruyeran los murales "Los mitos religiosos" y "Los mitos paganos".

"La historia de la aviación", la sección principal de "La conquista del aire por el hombre" permaneció en la antigua Terminal del Puerto Aéreo hasta 1954 cuando fue inaugurado el nuevo edificio; pero en las nuevas instalaciones no se contempló un espacio adecuado para la obra. El entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, el Arq. Carlos Lazo, tomó una decisión sencilla: recortar el mural en diez secciones y colocarlo en donde hubiera lugar disponible, a lo que O'Gorman se negó rotundamente. Entonces se tomó otra sencilla solución: enviarlo a las bodegas del Palacio de Bellas Artes. Pero ahí no terminó el problema, un crítico de arte de nombre

Salas Anzures, entonces jefe del departamento de Artes Plásticas, tomó la decisión de guardar el mural en una bodega donde la humedad y el abandono aunado a los trabajos de intendencia generarían un serio deterioro al mural.

El rescate de una parte del patrimonio cultural de la nación

Al paso del tiempo, en las postrimerías del sexenio del presidente Adolfo López Mateos, al conocer de viva voz del Arq. O´Gorman el lamentable destino de la obra giró órdenes para rescatarlo y colocarlo en el lugar más conveniente, el Museo Nacional de Historia del Castillo de Chapultepec. Ante el daño causado por el abandono y la humedad en cerca de 10 años, el mismo autor tuvo que realizar un proceso de restauración muy completo para que el mural recuperara su resplandor original. A partir de 1963, propios y extraños admiraron la obra en su nueva casa.

Es el año de 1979 y el ahora Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) fue objeto de una remodelación extrema en el edificio terminal para ampliar su capacidad y mejorar el servicio a los miles de pasajeros que hacían uso de sus instalaciones. El proyecto fue llevado a cabo por el Arq. Ernesto Velasco León, quien tuvo a bien tomar en cuenta un lugar adecuado para colocar la obra; y es el entonces presidente de la república, Lic. José López Portillo, quien ordena al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) que traslade el mural a su nuevo lugar en el AICM y a la vez sea considerado oficialmente como patrimonio cultural de la nación.

Finalmente Juan O´Gorman alcanzó a ver nuevamente su mural “La conquista del aire por el hombre” colocado en el lugar donde debió haber permanecido siempre. Con motivo del 50 aniversario del AICM, en 2004, Correos de México emitió una estampilla conmemorativa, la cual era una muy bien lograda reproducción del mural.

Actualmente “La conquista del aire por el hombre” se encuentra en la Terminal 1, en el vestíbulo de la sala B y hay una réplica que embellece la sala de Salida Nacional en la Terminal 2 del mismo AICM.

El autor

Juan O´Gorman nació el 6 de julio de 1905 en la Ciudad de México. Su padre fue el ingeniero y pintor irlandés Cecil Crawford O´Gorman de quien heredó no solo el gusto por el arte, sino también recibió de él sus primeras lecciones de dibujo y pintura. Llevó a cabo sus estudios primero en la Academia de San Carlos y posteriormente en la Facultad de Arquitectura en la Universidad Nacional Autónoma de México. A finales de los años 20 hizo sus primeros murales en cantinas y pulquerías. A principios de los años 30 los efectuó en inmuebles públicos y particulares.

Entre 1932 y 1934 estuvo a cargo del Departamento de Construcciones de Edificios de la Secretaría de Educación Pública. Construyó más de treinta escuelas para esa dependencia.

Entre sus principales obras están varios murales en el Museo Nacional de Historia (Castillo de Chapultepec), la Biblioteca Central de Ciudad Universitaria, el mural “El crédito transformó a México” y “La historia de Michoacán”, así como la Casa Museo de Diego Rivera y Frida Kahlo.

En 1972 recibió el premio Nacional de Bellas Artes. Falleció en la Ciudad de México el 18 de enero de 1982.

FUENTES DOCUMENTALES:

O´Gorman, *Grupo Financiero BITAL, México, 1999*
 Ruíz R., M. (1997). *Historia de los Aeropuertos en México, México:[Editorial]*.
Revista Mundo Interlineal, México, septiembre, octubre 1979



Toluca nuevamente centro de la aviación ejecutiva

AEROEXPO 2018



Con el apoyo del gobierno del Estado de México y del Aeropuerto Internacional de Toluca se llevó a cabo la 15ª edición de la Exposición y Convención Internacional de Aviación, AeroExpo, en el Centro de Convenciones y Exposiciones de Toluca y en el Aeropuerto de Toluca los días 19, 20 y 21 de abril, todo un referente del sector de la aviación ejecutiva en América Latina.

Hubo un centenar de expositores y aproximadamente 30 aeronaves de todo tipo, desde helicópteros hasta jets ejecutivos de largo alcance, que representaron más de 4,500 millones de pesos de tecnología aeronáutica en exhibición.

Como en ediciones anteriores, AeroExpo reunió a grandes exponentes de la industria aeronáutica mundial en el área de la aviación ejecutiva, representando marcas de

gran prestigio internacional como Gulfstream, Dassault, Bombardier, Embraer, Airbus, Pilatus Aircraft, Bell, Piper, MD Helicopters, Cirrus Aircraft y Diamond Aircraft, entre otras firmas de mantenimiento, capacitación, taxis aéreos y aerolíneas.

En esta ocasión, los miembros del Consejo de Aero Eventos Mexicanos, entre ellos, el presidente Alfredo Velázquez Maciel, el vicepresidente Jaime Zamorano, el tesorero Jorge Padilla y los consejeros Humberto Lobo, Peck Fierro, René Garza, Alejandro García Bejos y Héctor Dávila fueron los anfitriones de la



inauguración de AeroExpo Toluca 2018 donde asistieron como invitados de honor para cortar el tradicional listón el ingeniero Roberto Kobeh, director general de SENEAM; el licenciado Alfonso Sarabia, director general de ASA; el licenciado Alexandro Argudin, director general del Aeropuerto Internacional de Toluca, el CTA Miguel Peláez, director general del AICM, el CCPA Antonio Víctor Peña Conedo, director general de Supervisión Aérea de la Policía Federal, el Cap. Frag. CG. PH. Noé Ramos Rosales, en representación del secretario de Marina, y el secretario general del Gobierno del Estado de México, el maestro Alejandro Ozuna Rivero.

Conforme a la información divulgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se indica que en nuestro país se cuenta con la segunda flota de jets ejecutivos en el mundo. Por tal motivo se exhibieron diversas aeronaves en la plataforma de Aviación Comercial del Aeropuerto Internacional de Toluca. Embraer exhibió, junto con su representante Across, un Legacy 500, un Phenom 300 y un Phenom 100. Por parte de la canadiense Bombardier se presentó un Challenger 350 y el Learjet 75; la francesa Dassault Aviation exhibió el Falcon 8X y la estadounidense



Gulfstream Aerospace Corporation presentó el G280 de tamaño medio.

Aerotron, representante de Cirrus Aircraft para México, presentó dos monomotores SR22 y realizó la presentación oficial del nuevo Cirrus Vision Jet para el mercado mexicano. Aviation Services, representante de Diamond Aircraft para México, expuso un DA62 y un DA42 MPP. A su vez, Single Air, representante de Pilatus Aircraft Ltd., mostró el PC-12, el monomotor "Best Seller" de su categoría.

En cuanto a aeronaves de ala rotativa se exhibieron distintos helicópteros. Airbus Helicopters presentó el monomotor ligero H125. STAM, representante de Bell para México, hizo lo propio con un Bell 429 y realizó la entrega oficial del primer Bell 505 para un operador mexicano. También se contó con la presencia de un Bell 429 del Grupo Lomex y la participación de MD Helicopters. Across, Aerolíneas Ejecutivas ALE, Aeromundo Ejecutivo, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Avemex, Escuela de Aviación México, FlyMex, Grupo Lomex, Interjet, Duncan Aviation, entre otras, fueron parte de las empresas aeronáuticas más importantes del país que se dieron cita en la exposición.

Reconocimientos "Francisco Sarabia, conquistador del cielo"

El Consejo de Administración de AeroExpo, una vez más hizo entrega del reconocimiento "Francisco Sarabia, conquistador del cielo", otorgado a personajes e instituciones que se han destacado por su compromiso con la aviación mexicana.





Primero fue el Sr. Michel-Pierre Petit, director general del Airbus Mexico Training Centre, quien en nombre del centro de capacitación recibió este reconocimiento por su destacada aportación e inversión para la capacitación de pilotos aviadores comerciales en nuestro país.

El siguiente reconocimiento se otorgó a la Fundación Ángel Flight México, organización sin fines de lucro que realiza la noble misión de salvar vidas y apoyar a personas afectadas por desastres en México mediante el uso de aeronaves de ala rotativa. El reconocimiento fue recibido por el Dr. Miguel Ángel Mata Chávez en representación de la fundación.

Por último la empresa Fly Across también fue distinguida y el reconocimiento fue recibido por Pedro Corsi Amerlinck, CEO de Fly Across.

Los miembros del Consejo de Aero Eventos Mexicanos, entre ellos, el vicepresidente Jaime Zamorano, el tesorero Jorge Padilla y los consejeros Humberto Lobo, Peck Fierro, René Garza, Alejandro García Bejos y Héctor Dávila fueron los anfitriones de la entrega de los reconocimientos durante la inauguración de AeroExpo Toluca 2018, teniendo como invitados de honor a Roberto Kobeh, director general de SENEAM; Alfonso Sarabia, director general de ASA; Alexandro Argudin, director general del Aeropuerto Internacional

de Toluca y al secretario general del Gobierno del Estado de México, maestro Alejandro Ozuna.

El Colegio de Pilotos presente en Aeroexpo

Una vez más el Colegio de Pilotos Aviadores de México estuvo presente en la Exposición y Convención Internacional de Aviación, AeroExpo, en esta, su décima quinta edición.

Desde la primera edición de AEROEXPO, el Colegio de Pilotos ha participado por su compromiso con la aviación mexicana.

Como en las ediciones anteriores, se contó con un stand en el Centro de Convenciones y Exposiciones Toluca donde se brindó información acerca de los servicios y beneficios que otorga la institución a sus miembros



colegiados, así como a las nuevas generaciones de pilotos que nos visitaron.

Se dio información sobre cursos, gestorías y en especial, sobre nuestro simulador Red Bird para realizar horas de práctica, así como horas de emergencias requeridas para revalidación.

Pero en esta ocasión, la participación del CPAM en AeroExpo fue más allá al impartir la conferencia “Introducción a la Navegación PBN”, dictada por el P.A. Rubén Liverant Goldberg. Se trató de una sustanciosa conferencia donde se detallaron las bases, procedimientos y normativa de la navegación basada en el performance (PBN).

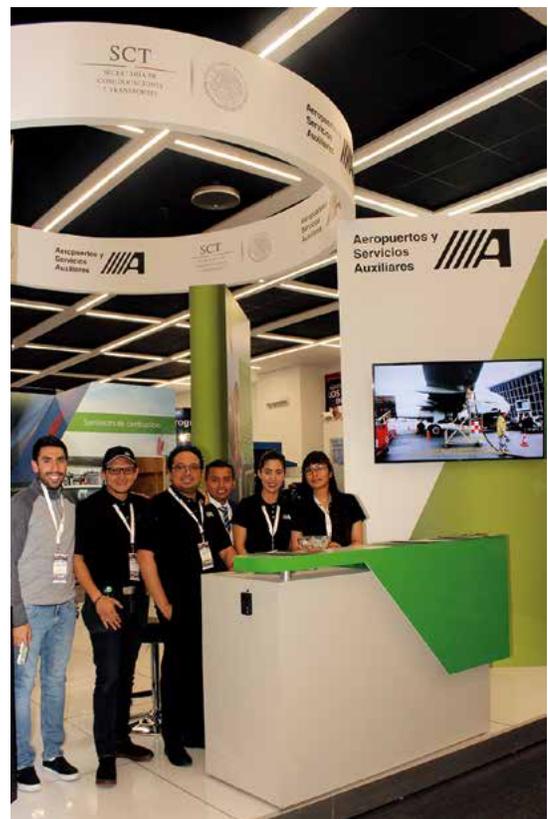


Foto: AIRBUS

Oportunidades de trabajo en el extranjero



Our first priority is build trust and relationship based on the fact that we are pilots working for pilots.

With our understanding of both pilots and airlines needs, we are sure that we can provide the best services.

COMPANY PROFILE

ASSA was established in July 2008 and the headquarters are located in Hong Kong.

Since the ASSA was established, we have been working tremendously hard to introduce Chinese aviation industries to pilots all over the world.

With our dedication and effort; we gained trust and confidence from the airlines and pilots.

We are growing fast but organize and now we serve more than 17 different airlines and over 250 members.

Our members are from all over the world Korea, Japan, USA, Mexico, Brazil, Venezuela, Canada, etc. Who poses the quality and responsibility as a pilot.

We know finding the right airline for the pilot is very important. So with our

network in Asia region, we work closely with you to identify professional, reliable and committed airlines who will meet your requirements.

ASSA's main purpose is to help pilots and their families to achieve happiness based on trust and sincerity in business and to support safe flight of airline companies by recruiting excellent pilots.

ASSA is constantly working to improve and refine the service and support, and achieve its goal of becoming the world leader in the aviation agency market.

OUR INDUSTRY

ASSA's establisher Captain Jin Choi is currently a captain of Chinese airline. He was among the first foreign pilots to step foot in the Chinese aviation.

He has the up to date resources, experiences and knowledge in Chinese airline. With our up to date resources,

members employment rate is more than 90%.

Also ASSA friendly staffs have various experiences and knowledge in Chinese Aviation industries, they are located in Shanghai, Beijing, Guangzhou, Kunming, Chengdu, Seoul and if there is any need to add anyone more in any city we will find the right person to support the pilots during and after the screening process.

We also have our representative for all North, Central and South America who will support you in Spanish and our friendly staff is working in Mexico to make the paperwork process easier and easy going.

TESTIMONIALS

To all my ASSA friends.

My first contact with the agency ASSA was with the Wonderful Judy the first time they came to Mexico, I was not

B737, A320, E190 Options



considered on their process but they found one space and they gave me the chance to start the screening process, she guided me through the whole process even before I arrive in China, I had the opportunity to meet the great team which makes ASSA feasible including Cap. Jin Choi, ASSA is not only an agency to me they are friends who are always willing to help and assist me whenever I need them.

Moving to China as a foreign pilot is not simple thing in terms of preparation of documents and other related preparations however ASSA guided me the right way and made me feel comfortable. It was really convenient and simple to get in touch with any members of ASSA and when I felt something was not going well, I could always have direct contact with Captain Jin Who is the central part of ASSA.

I thank every member in ASSA for helping me and my family to settle down in China, you have been a great team and they never make us feel alone or abandoned because their entire support.

This is the reason why I choose to collaborate and help other pilots with



ASSA, because I know how difficult and stressing this process can be but if you have one friendly hand to reach during the process this is going to be really easy for you and your family. ASSA will offer you extras other agencies won't, so what are you waiting to change your life?

Give us the chance to work for you.
Sincerely
Cap. Paul Paniagua B.
June Yao Airlines Captain since 2012

POSITIONS / POSICIONES

A320 TYPE CAPTAINS with AIR GUILIN (CGH)

B737, B747, B757/767 TYPE & NON-TYPE CAPTAINS with SF EXPRESS (SF)

B737 TYPE CAPTAINS with AIR CHANGAN (CGN)

B737, B747 TYPE & NON-TYPE, B787 TYPE CAPTAINS with SUPARNA AIRLINES (former: Yangtze River Airlines/YZR)

A330, B787 TYPE & NON-TYPE / B737NG TYPE CAPTAINS with HAINAN AIRLINES (HNA) B737NG TYPE CAPTAINS with CHINA UNITED AIRLINES (CUA, China Eastern Airlines Group's Beijing Base Airlines)

B737 TYPE CAPTAINS with OKAY AIRWAYS (OKA)

B757, B737 TYPE & NON TYPE CAPTAINS with YUANTONG AIRLINES (YTO)

B737NG TYPE & NON-TYPE CAPTAINS with NINE AIR (9AIR)

B737 TYPE CAPTAINS with XIAMEN AIR (XMA)

B737 TYPE CAPTAINS with JIANGXI AIR (JXA)

B777, B787, A330 TYPE & NON TYPE CAPTAINS with CHINA SOUTHERN AIRLINES (CSA)

A320, A330 TYPE CAPTAINS with SICHUAN AIRLINES (SCA)

A320, B787 TYPE & NON-TYPE CAPTAINS with JUNEYAO AIRLINES (JYA)

LOCATION

BEIJING OFFICE in CHINA
Address: 1-704, No. 2 Huguang Zhong Street, Wangjing District, Beijing, China 100101
Tel: +86-15117990934, +82-70-8658-2827
e-mail: assamain@gmail.com



Aeroméxico Formación impartirá la carrera de Piloto Aviador Comercial

Grupo Aeroméxico, a través de Aeroméxico Formación, responde ante la creciente necesidad de contar con personal altamente capacitado y profesional. Tal propósito lo lleva a cabo mediante la apertura de las carreras de Piloto Aviador Comercial, la cuál iniciará el próximo 20 de agosto.

Según estimaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA en sus siglas en inglés, en el ámbito mundial se espera que el volumen de usuarios se duplique hasta llegar a 7.8 mil millones de pasajeros para el año 2036.

Así, ante el panorama que el mercado nacional enfrentará en el corto plazo con respecto a la escasez de pilotos

comerciales calificados y el significativo crecimiento de la industria aérea se hace prioritario ofrecer los programas de preparación técnica y profesional para atender esta demanda.

De esta manera, Aeroméxico Formación, en alianza con CAE, lanza la carrera de Piloto Aviador Comercial. CAE es líder mundial en entrenamiento aeronáutico con presencia en cuatro continentes, 65 centros de entrenamiento y más de 70 años de experiencia en entrenamiento civil, militar y del cuidado de la salud.

La carrera tendrá una duración de siete meses en su fase teórica y nueve meses en la práctica, e incluirá la fase de vuelo que se realizará en Phoenix, Arizona, EE. UU. Los egresados

obtendrán la certificación de licencia de Piloto Aviador Comercial.

Andrés Conesa, director general del Grupo Aeroméxico, señaló: "Hoy, como Aeroméxico Formación, prepararemos a los próximos pilotos de nuestra empresa, que se distingue por contar con las mejores tripulaciones en México y en el mundo.

En colaboración con instituciones como CAE e IEU formaremos a pilotos y sobrecargos para que obtengan un grado superior de profesionalización y sean reconocidos como los mejores, tanto por sus conocimientos técnicos como por su vocación de servicio".

Porqué otorgamos preseas y reconocimientos en el Colegio de Pilotos

Con objeto de reconocer y distinguir a los miembros colegiados que con su esfuerzo, desarrollo profesional y acciones meritorias, han contribuido tanto a enaltecer como mejorar el ámbito de la aviación nacional, la Asamblea General honra a los Pilotos Aviadores de México con: el reconocimiento medalla “P.A. Augusto Marquet García”. Orden “Colegio de Pilotos Aviadores de México”, Orden “Por el Progreso de la Aviación Mexicana”, Orden “Del Mérito Directivo” así como los reconocimientos honoríficos y/o profesionales especiales que este reglamento contenga, o en su caso, la Comisión de Honor y Justicia determine.

ARTÍCULO 6.- Los reconocimientos serán otorgados como sigue:

- a) El gafete por horas de vuelo, se entregará cada 1,000 horas de vuelo a todos aquellos miembros colegiados hasta alcanzar las 4,000 horas de vuelo y a aquellos miembros colegiados como Ala Rotativa o Aviación General que acumulen hasta 9,000 horas de vuelo.
- b) La medalla “Augusto Marquet García”, se entregará a todos aquellos miembros colegiados como Aviación Comercial que acumulen 5,000 horas de vuelo.
- c) Se otorgará la Orden del Mérito Directivo y reconocimiento profesional sin distinción alguna a los miembros del Consejo Directivo y Comisiones que hayan concluido totalmente su gestión, así como a los que hayan ocupado y terminado un cargo interino. Lo anterior, no aplica para aquellos que hayan renunciado o separado del cargo por cualquier motivo.
- d) Se otorgará La Orden “Por el Progreso de la Aviación Mexicana” en reconocimiento especial

por su entrega y trayectoria profesional, a todos aquellos pilotos que dejaron de ejercer su profesión por causas de retiro voluntario, médico, jubilario y por fallecimiento, a solicitud de la mayoría del Consejo Directivo en Pleno, previo análisis de la Comisión de Honor y Justicia.

- e) Excepcionalmente, podrán ser otorgados como reconocimientos honoríficos y/o profesionales especiales cualquiera de los reconocimientos descritos en este reglamento a los pilotos aviadores y personalidades que se han distinguido en el desempeño de sus actividades, su espíritu de colaboración, investigación, instrucción, en general a todos aquellos que han mostrado cualidades que eleven el valor moral del ser humano, en el ámbito Aeroespacial previo análisis así como dictamen de la Comisión de Honor y Justicia.
- f) El Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., por el sólo hecho de ocupar el cargo, será acreedor a la Orden “Colegio de Pilotos Aviadores

de México” en primera clase Distinción del Presidente, la cual, portará durante su gestión de acuerdo al artículo 15 de este reglamento; al término de su gestión, deberá entregarla al Presidente electo, ya que esta presea, será siempre propiedad del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., pudiendo conservar el gafete para su uso durante el servicio ordinario de vuelo posterior a su gestión.

ARTÍCULO 7.- Para ser distinguido con cualquiera de los reconocimientos a los que hace mención este reglamento, se requiere no tener antecedentes de violaciones a las leyes, reglamentos aeronáuticos, a los estatutos, a los reglamentos de este Colegio y al Código de ética del piloto aviador profesional, así como el no haberse visto involucrado en alguna investigación que atañe la seguridad de la aviación donde se haya puesto en duda y se tenga comprobado plenamente la falta de capacidad profesional o calidad moral del interesado.



El Airbus A330neo emprende el vuelo

El A330neo, el nuevo avión de cabina ancha de Airbus ha iniciado una gira mundial para demostrar su puesta a punto para iniciar las operaciones con las aerolíneas.

Como últimos pasos en la fase de certificación del avión, estas pruebas funcionales y de fiabilidad, también conocidas como pruebas de ruta (route proving), incluirán misiones ETOPS, aterrizajes en aeropuertos alternativos y pruebas de servicios de manejo aeroportuario. Tras volar por encima de las plantas europeas de Airbus, el A330neo pondrá en rumbo a 15 grandes aeropuertos mundiales de los cinco continentes con la finalidad de acumular 150 horas de vuelos de ensayo en tres viajes.

Las pruebas de ruta se realizan con el primer A330-900 de producción, totalmente equipado con una cabina Airspace by Airbus y luciendo los colores del operador de lanzamiento Tap Air Portugal. El avión realizó su primer vuelo el 15 de mayo de 2018 dando inicio a los ensayos en vuelo para probar los sistemas de cabina, como el aire acondicionado.

Las pruebas de ruta forman parte de los últimos ensayos que se requieren para la certificación tipo del avión, prevista para el verano de 2018.

Hoy, dos A330-900 de ensayos en vuelo y el avión del cliente TAP, involucrados en el intensivo programa de ensayos en vuelo que alcanzarán las 1,000 horas de vuelo durante el tour por las plantas de Airbus.

Lanzada en julio de 2014, la Familia A330neo es la nueva generación del A330 y consta de dos versiones que comparten características en un 99 por ciento: el A330-800 y el A330-900. Basado en la probada economía, versatilidad y fiabilidad operativa de la Familia A330, el modelo ofrece una reducción de alrededor del 25 por ciento en consumo de combustible por asiento frente a aviones competidores de generaciones anteriores y un mayor alcance de hasta 1,500 nm (2,778 km) comparado con la mayoría de los A330 en operación. El A330neo está equipado con los motores de última generación Rolls-Royce Trent 7000, nuevas alas de mayor envergadura y nuevos Sharklets inspirados en los del A350 XWB. Su cabina brinda el confort de los nuevos detalles de atención Airspace.

Airbus, Bombardier e Investissement Quebec

anuncian su Acuerdo de Asociación para la C Series

El pasado 8 de junio del presente año se extendieron todas las aprobaciones regulatorias requeridas. Airbus SE (EPA: AIR), Bombardier Inc. (TSX: BBD.B) e Investissement Quebec (IQ) han acordado completar su asociación efectiva el 1 de julio de 2018.

La transacción por la que Airbus adquiere una participación mayoritaria en la C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP) fue anunciada inicialmente en octubre de 2017. La asociación radicada en Mirabel, Canadá, que fue originalmente esta-

blecida entre Bombardier e IQ, se beneficiará del alcance y dimensión mundial de Airbus, de su organización de compras y de su experiencia en ventas, comercialización y producción para la C Series, una familia de aviones de pasajeros de la más avanzada tecnología para el mercado de 100-150 plazas.

Airbus trabajará con sus socios Bombardier e IQ para desarrollar todo el potencial de la C Series y crear un importante valor añadido para clientes, proveedores, empleados, accionistas y comunidades en las

que opera la asociación. La sede central de la asociación, su principal cadena de montaje y funciones relacionadas, estarán radicadas en Mirabel, Quebec.

Como se anunció previamente, Bombardier continuará con su actual plan de financiación de CSALP. Pero debido al temprano cierre del acuerdo, los términos de este plan se actualizan de acuerdo con el siguiente calendario: Bombardier financiará los déficit de efectivo de CSALP, si es necesario, durante la segunda mitad de 2018 hasta un máximo de



USD \$225 millones; durante 2019 financiará hasta un máximo de USD \$350 millones, y hasta una cantidad máxima agregada de USD \$350 millones a lo largo de los siguientes dos años en consideración por las acciones participativas sin derecho a voto de CSALP con dividendos anuales acumulativos del 2%.

Cualquier exceso de déficit durante estos periodos será compartido proporcionalmente entre los accionistas clase A de CSALP. Airbus consolidará CSALP a partir del 1 de julio de 2018 en adelante. Se proporcionará más información financiera sobre la transacción a lo largo de este año.

El programa del C Series continúa incrementándose. Se entregaron 17 aviones en 2017 y apunta a que se doblarán sus entregas en 2018.

Dado el probado comportamiento en servicio de la C Series y con la creación de esta asociación las partes esperan que una mayor demanda favorezca la apertura de una segunda cadena de montaje final de la C Series en Mobile, Alabama, para atender a los clientes residentes en Estados Unidos. La C Series posee los fundamentos para captar un amplio porcentaje de los 6.000 aviones que se estima se necesitarán en este segmento del mercado en los próximos 20 años.

Tom Enders, Chief Executive Officer de Airbus, señala lo siguiente:

Esta asociación amplía nuestro compromiso a Quebec y a todo el entorno aeroespacial canadiense, y estamos encantados de dar la bienvenida a tantos colegas de la C Series a la familia ampliada de Airbus. Toda la capacidad de la organización Airbus estará al servicio de la C Series. Esta no solo permitirá que este extraordinario avión pueda desarrollar todo su potencial de mercado, sino que estamos convencidos de que la incorporación de la C Series a nuestra oferta global de productos aeronáuticos supone para Airbus, sus clientes y accionistas un valor considerable.

“Aquí comienza un nuevo y excitante capítulo para la C Series y la industria aeroespacial canadiense,” ha comentado Alain Bellemare, presidente y CEO de Bombardier. Y continúa:

La C Series está ampliamente reconocida como la más avanzada y eficiente de su clase y esta asociación asegurará su éxito comercial. La incomparable dimensión global de Airbus, su sólida relación con los clientes y su experto conocimiento operacional son los ingredientes necesarios para demostrar todas las capacidades del avión. Juntos crearemos un nuevo valor y grandes oportunidades para las aerolíneas, proveedores, accionistas y empleados.

“Combinando el avión más innovador y eficiente del mundo –diseñado y desarrollado en Quebec– con la experiencia en el mercado de Airbus,

estamos creando una nueva dinámica en un segmento prometedor,” ha afirmado el vice primer ministro de Quebec, ministro de Economía, Ciencia e Innovación y ministro responsable de Estrategia Digital, Dominique Anglade. Asimismo añade:

Sobre todo, estamos asegurando el crecimiento de la C Series y los más de 2.000 empleos asociados a él en Mirabel. Además de mantener la oficina principal de la C Series, la ingeniería y las actividades de I+D en Quebec, esta asociación convierte a Montreal en el centro de investigación y desarrollo de Airbus más grande fuera de Europa, lo que representa enormes oportunidades para la totalidad de la industria aeroespacial.

“El equipo de la C Series de Quebec se enorgullece de participar en esta oportunidad de impulsar el éxito de este increíble avión”, ha dicho Philippe Balducci, CEO de la asociación para la C Series.

Nuestros equipos humanos han trabajado sin descanso para conciliar culturas y unificar operaciones incluso antes del vencimiento de los plazos. Confiamos en nuestra capacidad de conseguir que esta beneficiosa asociación fructifique en un magnífico éxito comercial.

La composición del equipo de liderazgo de la C Series refleja nuestros principios de fusionar lo mejor de ambas partes. Estamos en condiciones de abrir nuestros horizontes y ayudar a nuestros clientes a acceder al mejor avión de este segmento.

En caso de accidente o incidente grave:

**Reportel:
5540-5801**

reportes@colegiodepilotos.org



La principal feria aeronáutica de América Latina

FIDAE 2018 en Chile

La Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) es la exhibición aeroespacial, de defensa y seguridad más importante de América Latina. Gracias a su larga y exitosa trayectoria se ha convertido en la principal plataforma de negocios de la región.

La FIDAE nace en 1980 como primicia para celebrar los 50 años de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), y en este año de 2018, en su vigésima edición, busca consolidarse como la quinta feria más importante en su tipo en el ámbito mundial.

La FIDAE “es la quinta feria más grande del mundo en desarrollo tecnológico aeroespacial” aseguró el ministro chileno de Defensa, Alberto Espina, durante la ceremonia de inauguración: “es una gran oportunidad de conocer los avances tecnológicos empleados para conservar la paz”, ya que se trata de máquinas “que resguardan nuestra integridad territorial”.

En la edición 2018, la FIDAE tiene 530 expositores, 127 modelos de aeronaves y representantes de 50 países, cinco de ellos presentes por primera vez: Bielorrusia, Finlandia, Paraguay, Portugal y Ucrania.

“Estamos con casi un tercio del mundo representado y los ojos puestos en Santiago, para ver qué está haciendo la industria aeronáutica y aeroespacial”, comentó el director ejecutivo del evento, el coronel de Aviación, Jaime Reyes. Para los organizadores una de las ventajas de esta feria es que reúne en un solo espacio una gran diversidad de exposiciones, como la aviación civil y comercial, defensa, equipamiento y servicios aeroportuarios, seguridad, mantenimiento de aeronaves y tecnología espacial.

Entre las novedades de este año causó gran sensación el avión de combate más moderno del mundo, el F-35A Lightning II, que visitó por primera vez América Latina. Y en el área civil fue el HondaJet, un avión privado para siete personas, más rápido, silencioso y con el menor consumo de combustible del mundo en su rango de operación.

Además del F-35A Lightning II, se apreciaron los también estadounidenses F-22 Raptor, el Boeing B-52 Stratofortress y el C-17 Globemaster III.

Desde Europa llegaron, entre otros, el Airbus A350-900, el cual realizó un par vuelos demostrativos. Esta aeronave presentó su cabina de dos clases, 42 asientos totalmente



Gral. de Div. Miguel Enrique Vallín Osuna comandante FAM, acompañado por funcionarios de FIDAE y Fuerza Aérea de Chile.

reclinables en clase ejecutiva y 210 asientos en filas de nueve en clase económica.

El Airbus A400M fue otra novedad de la industria europea, mientras que en la muestra latinoamericana destacó el KC-390, de la brasileña Embraer.

En el primer día de la feria y prácticamente mientras se llevaba a cabo la ceremonia de inauguración, Airbus Helicopters anunció el primer contrato de venta de la FIDAE; se trataba de una aeronave de ala rotativa, el Airbus H160, concebido para la aviación de negocios, a un cliente brasileño no identificado.

“Este contrato, el primero para un H160 en Latinoamérica, tuvo lugar tras una demostración de vuelo en la que el cliente experimentó de primera mano los nuevos estándares de comodidad que el H160 introduce en el mercado”, dijo la empresa en un comunicado.

Los números de FIDAE fueron impresionantes y muy alentadores para la región: hubo un total de 59 países participantes, entre los que se contabilizaron expositores,



Los Generales Vallina Osuna y Rodríguez Quezada con representantes de la industria aeronáutica de Canadá.

delegaciones profesionales, autoridades civiles y militares, lo que representó 533 empresas expositoras y 525 delegaciones profesionales con un total de 3.077 personas. Seis países participantes nuevos: Finlandia, Ucrania, Bielorrusia, Portugal, Paraguay e Indonesia.

En lo que respecta a la infraestructura de la exposición esta estuvo constituida por ocho hall de exposición y pabellones temáticos dedicados a la aviación civil, comercial, militar, espacial, y, por primera vez, la presentación de un pabellón para aeronaves RPAS/UAV (drones). 21.800 m² fueron bajo techo y 91.000 m² al aire libre. Se dictaron once conferencias oficiales y se realizaron más de 2.500 reuniones durante la exhibición profesional. Asimismo, de forma inédita, se instaló un pabellón de Pymes europeas, con 37 países participantes que generaron 323 reuniones.

Y este importante foro aeronáutico contó con una gran cobertura a cargo de 1.761 periodistas acreditados, nacionales y extranjeros.



La organización de la FIDAE 2018 registró una afluencia de 123.189 personas, quienes pudieron contemplar las 138 aeronaves.

FIDAE 2020

Tan pronto cerró sus puertas FIDAE 2018, ya está en marcha la maquinaria para la próxima edición de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE 2020, la cual se llevará a cabo del 31 de marzo al 5 de abril en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile.

El director ejecutivo de la próxima edición, coronel de Aviación, Raúl Mera, informó que el evento ya tiene el 40% de requerimientos de reservas por parte de las empresas que participarán en la próxima edición.



obtenidas de la 39ª Asamblea General de este organismo. La ocasión permitió que ofertantes y compradores lograran interactuar activamente, y favorecer con ello la integración de la AFL 2018 con la Feria, logrando así un valor agregado con las oportunidades de negocios que allí se generaran.

Entre los oradores que participaron en la ALF estuvieron la Dra. Fang Liu, secretaria general de la OACI; Germán Efromovich, presidente de Avianca Holdings S. A.; Nicolás Claude, CEO de Nuevo Pudahuel; Sylvia Escovar, presidenta de Terpel; Enrique Cueto, CEO de Latam Airlines Group; Estuardo Ortiz, CEO de Jetsmart; Holger Paulmann, CEO de Sky Airline, y Pedro Heilbron,

CEO de Copa Airlines.

Además señaló que se coordinará con el alto mando para establecer las directrices que orientarán la próxima FIDAE, donde se podrían abordar temas como la energía renovable o la responsabilidad social, entre otros.

Principales ejecutivos y presidentes de la industria de la aviación se reunieron en el Aviation Leaders Forum

La conferencia internacional que logró reunir en un solo lugar a los reguladores del espacio aéreo de la región, empresas privadas y líderes de la industria pública y privada, la Aviation Leaders Forum, (ALF), se realizó dentro del marco de la FIDAE 2018, entre el 3 y 5 de abril, en el Centro de Conferencias de dicha feria.

Se reunieron diversos ejecutivos y directivos de la industria aeronáutica latinoamericana invitados por la Dirección General de Aeronáutica de Chile (DGAC) donde se discutieron diversos puntos sobre el futuro de la aviación civil-comercial, desde el desarrollo aeroportuario, la seguridad operacional, la seguridad-facilitación, la ciberseguridad, el medioambiente y el low-cost, entre otros importantes tópicos en la región.

Posteriormente se continuó con la participación de oradores internacionales e invitados gubernamentales de distintos países de la región durante la Conferencia "Summit". La reunión se dividió en cinco bloques individuales que finalizaron con la intervención de un panelista experto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) quien habló sobre las conclusiones

México presente en la FIDAE 2018

México tuvo una excepcional participación en la Feria Internacional del Aire y del Espacio 2018, siendo representado por la Fuerza Aérea Mexicana.

El General de División P.A. D.E.M.A. Miguel Enrique Vallín Osuna, comandante de la Fuerza Aérea Mexicana, fue el encargado de realizar la función de embajador de nuestro país ante los expositores de los diversos países presentes



en FIDAE 2018, participando en diversas entrevistas y reuniones de trabajo, así como en conferencias.

Y qué decir de la Feria Aeroespacial México (FAMEX), la cual estuvo presente con un stand en el área de exhibición donde se difundió el quehacer profesional del sector aeronáutico nacional contando con el apoyo directo de la Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial (FEMIA) y sus empresas y clústers afiliadas, así como con el apoyo institucional de ProMéxico.

El presidente del Comité Organizador de la FAMEX, el General de Grupo P.A. D.E.M.A. Rodolfo Rodríguez Quezada, quien ha realizado una extraordinaria labor al frente de la Feria, fue otro embajador de nuestro país que atendió de manera puntual a funcionarios, militares y representantes de empresas y público en general que visitó el stand de FAMEX 2019.

Con una vasta promoción y trabajo constante, la FAMEX logró ampliar su oferta así como integrar a nuevos expositores que participarán en la edición 2019. Esto gracias a los acuerdos que se lograron concretar durante los días de trabajo en la FIDAE 2018, organizada en Santiago de Chile.

El general Rodolfo Rodríguez Quezada, hizo un balance al finalizar la FIDAE sobre la participación de la delegación mexicana. Al respecto comentó:

FAMEX llegó a acuerdos importantes para que asistan empresas rusas y de Ucrania. Ratificamos el convenio con el pabellón de Estados Unidos y nos entrevistamos

con la embajadora de Canadá en Chile, Patricia Peña, que ya tiene conocimiento de que Canadá será el invitado de honor a la FAMEX.

FAMEX se ha convertido en el evento más importante de México y en el segundo más importante de América Latina (...) la FAMEX va por su tercera edición y es sumamente importante participar en la FIDAE para que conozcan nuestra feria y su importancia.

Durante las jornadas de trabajo a lo largo de los seis días de la FIDAE se lograron importantes acercamientos con diversos actores del sector aeronáutico, confirmando las participaciones de representantes de Argentina, Brasil y Estados Unidos en la próxima edición de la FAMEX en el próximo año 2019.

La participación de nuestro país fue complementada con la presentación de una aeronave CASA C-295W, perteneciente al Escuadrón 302 de la Fuerza Aérea Mexicana. La aeronave voló directamente desde la Base Aérea Militar 1, de Santa Lucía, en Tecámac, Estado de México hasta el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, en Santiago de Chile, sede de la FIDAE 2018.

Este vuelo contó con el apoyo de Airbus Defence & Space, pues el C-295W formó parte de la exhibición estática de aeronaves y se resaltaron sus características operativas y su papel dentro de la Fuerza Aérea Mexicana, ante los miles de asistentes a la FIDAE. La participación del C-205W fue ampliamente destacada por diversos medios de comunicación locales, indicando que es la primera vez que una aeronave de la FAM participa en una exposición de la industria aeroespacial fuera de nuestro país.



La Secretaría de Economía incluye en el programa “Pro-Aéreo 2.0”

A la Feria Aeroespacial México



La FAMEX se ha convertido en el evento aeronáutico más importante de México y uno de los más relevantes del mundo dentro del sector aeronáutico. Fue incluida por parte de la Secretaría de Economía (SE) en el Programa Estratégico de la Industria Aeroespacial “Pro-Aéreo 2.0”.

La Secretaría de Economía ha trazado una ruta de desarrollo y crecimiento para la industria aeroespacial mexicana, denominada como Pro-Aéreo 2.0, que presenta el pronóstico de crecimiento hacia el año 2036 considerando la evolución que ha tenido el país en los últimos 10 años.

Plantea metas mediante la participación de la industria, la academia y dependencias gubernamentales relacionadas con el sector incluyendo datos de tráfico aéreo, producción

espacial, proyectos de inversión extranjera directa y productos manufacturados principalmente.

Fue dentro de los trabajos de la 6ª Sesión del Consejo Consultivo de la industria aeroespacial que se llevó a cabo el pasado 16 de enero de 2018. La Federación Mexicana de Industria Aeroespacial (FEMIA), el Consejo Mexicano de Educación Aeroespacial (COMEA), la Agencia Espacial Mexicana (AEM), entre otros aplaudieron esta decisión de la SE, en virtud de que la inclusión de la FAMEX en el “Pro Aéreo 2.0” es para que todo el sector de la industria aeronáutica participe en este evento. Con ello se da certidumbre para que la FAMEX continúe promoviendo acciones para hacer llegar a nuestro país la inversión extranjera directa y lograr así una mayor generación de empleos, además de apuntalar la capacitación

y desarrollo del capital humano en el sector.

Cabe señalar que para la tercera edición de la FAMEX, a realizarse en abril de 2019, Canadá, que posee el 5º lugar como productor de la industria aeronáutica mundial, ha sido denominado como País Invitado de Honor.

La Secretaría de la Defensa Nacional ha mostrado un sustancial interés en el desarrollo de la FAMEX, pues a través de este evento se logra que las empresas mexicanas que conforman el sector aeroespacial establezcan relaciones comerciales, empresariales y académicas con los referentes del resto del mundo y lograr avanzar en el raiting mundial, para superar el 14º lugar que actualmente ostenta México en este rubro.



Pro-Aéreo 2.0

Programa Estratégico de la Industria Aeroespacial





Carlos Armando Nuñez Lozano

Secretario de la Comisión de Vigilancia del CPAM 2018-2020

¿CUÁL FUE SU PRINCIPAL MOTIVACIÓN PARA TRABAJAR EN EL CONSEJO DIRECTIVO DEL CPAM?

El colegio me abrió las puertas cuando salí de la escuela de aviación al incorporarme como becario; desempeñé diversas tareas y funciones que fomentaron en mí una gran pasión y amor por su visión, esencias y objetivos llenándome de orgullo y honor al pertenecer a ella.

Sentí que era momento de poderle dar algo a cambio y al mismo tiempo poder contagiar mi sentir a la comunidad de pilotos para incentivar su crecimiento y fortaleza.

¿CUÁL ES SU PROPUESTA PARA EL PRÓXIMO BIENIO 2018-2020?

Desempeñar mis funciones de acuerdo con lo estipulado en nuestros estatutos, incentivar y fomentar la integración

El martes 17 de julio tomarán protesta los candidatos electos al Consejo Directivo, incluidos en el Grupo I, para el Bienio 2018-2020.

Entre los nuevos directivos destacan dos pilotos, quienes por primera vez se integran al Consejo Directivo, y con tal motivo, para nuestros lectores, les traemos una breve entrevista a cada uno de ellos, donde detallan sus propuestas e inquietudes, para trabajar en esta institución.

de nuevos miembros colegiados de los distintos sectores de nuestra aviación y ser portador de sus inquietudes.

Buscar el interés de la comunidad de pilotos recién egresados de las distintas escuelas de aviación en el país.

¿CÓMO DESARROLLARÁ SU PLAN DE TRABAJO?

Trabajaré en conjunto con presidencia y vicepresidencia de la comisión de vigilancia, fomentare nuevos proyectos e ideas para el buen desempeño de las comisiones y el consejo directivo.

¿QUÉ PODREMOS CONSTATAR A CORTO PLAZO DURANTE SU GESTIÓN?

Mi participación con presidencia y vicepresidencia de la comisión de vigilancia para dar seguimiento a los proyectos y objetivos de la misma.



Yuri Yomel Estrada Magaña

Segundo Secretario Suplente 2018-2020

¿CUÁL FUE SU PRINCIPAL MOTIVACIÓN PARA TRABAJAR EN EL CONSEJO DIRECTIVO DEL CPAM?

Existen varios factores que me impulsaron a trabajar más de cerca con el CPAM, uno de los principales es el poder colaborar en una institución altamente reconocida tanto en el ámbito público federal, así como por organizaciones nacionales e internacionales en la promoción del desarrollo, actualización y profesionalización del piloto aviador.

El aporte constante que el CPAM lleva día a día en la modernización y actualización de las leyes, reformas y reglamentos inherentes al ejercicio de nuestra actividad profesional.

Así como la valiosa aportación que el CPAM brinda a la comunidad aeronáutica nacional en materia de seguridad operacional, a través de los distintos foros, seminarios, talleres y cursos que esta realiza.

Y por último, pero no con ello la menos importante, el compromiso irrestricto de todos y cada uno de sus

miembros colegiados, consejo directivo y personal técnico/administrativo en la promoción continua por “El Progreso de la Aviación Mexicana”.

¿CUÁL ES SU PROPUESTA PARA EL PRÓXIMO BIENIO 2018-2020?

NOM – impulsar el desarrollo de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de transporte aéreo.

LEYES – promover la expedición de leyes, reglamentos y sus reformas que competan al ejercicio profesional del piloto aviador.

COMITÉS – incorporar al CPAM un nuevo comité denominado, sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

CAPACITACIÓN – fomentar y diseñar conferencias, seminarios y cursos, así como diseminar entre el gremio aeronáutico información de carácter técnico destinada a aumentar la seguridad operacional.

¿CÓMO DESARROLLARÁ SU PLAN DE TRABAJO?

NOM – participando en la elaboración de las Normas Oficiales Mexicanas a través del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo (CCNNTA) dependiente de la SCT, y trabajando en estrecha colaboración junto con los asesores legales del CPAM.

LEYES – colaborando con la administración pública federal respecto a los temas relevantes que requieran la intervención oportuna del CPAM y que sean de interés para el ejercicio profesional de los pilotos.

COMITÉS – conformando un equipo multidisciplinario de miembros colegiados e industria, que atienda oportunamente las necesidades de los RPAS.

CAPACITACIÓN – Trabajando en conjunto con el área académica del CPAM y el comité RPAS, para diseñar e implementar nuevos planes de estudio que contemplen a los pilotos remotos de RPAS, así como participando estrechamente con OACI, Flight Safety Foundation e IFALPA, para continuar posicionando a nuestro Seminario de Seguridad como referente ante la industria aérea nacional e internacional.

¿QUÉ PODREMOS CONSTATAR A CORTO PLAZO DURANTE SU GESTIÓN?

La inclusión de todos los usuarios finales del sistema aeronáutico mexicano, incluyendo a los pilotos de aeronaves de ala rotativa, dentro de los proyectos de Normas Oficiales Mexicanas que la SCT lleva a cabo para la modernización del sector aéreo nacional.

Muestra de ello son los trabajos ante el CCNNTA que vengo realizando desde que fui electo como segundo secretario suplente, y en conjunto con el comité de ala rotativa del CPAM, para incluir dentro de la NOM ADS-B a los helicópteros.

La conformación de un equipo de trabajo respecto a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), que atiendan las necesidades de este nuevo sector de la aviación respecto a su operación e integración dentro del espacio aéreo mexicano.

Obtener la aprobación ante la DGAC que le autorice al CPAM, impartir nuevos cursos de capacitación para obtener tanto, la autorización de piloto de RPAS PEQUEÑO, como la licencia de piloto de RPAS GRANDE.

Mi participación en los órganos de difusión que el CPAM tiene destinado para la difusión de información técnica relacionada con la seguridad de las operaciones aéreas.

RESPUESTAS

Gurú del Manual:

- 1.- c
- 2.- a
- 3.- a
- 4.- a
- 5.- c
- 6.- b
- 7.- c
- 8.- a
- 9.- b
- 10.- a
- 11.- a
- 12.- a

Adiestramiento Integral REDBIRD FMXSD

Tels.:
5520-4652
5520-1627

- Horas certificadas en bitácora de vuelo.
- Módulos de adiestramiento dirigidos a:
 1. Emergencias
 2. Orientado a la ruta
 3. Aproximaciones estabilizadas
 4. Actitudes inusuales
 5. Reglamentación aérea mexicana
 6. Fraseología aeronáutica español - inglés

Centro de Capacitación
CPAM

www.colegiodepilotos.org

Durante el año de 2017, se llevaron a cabo diversos eventos conmemorativos para festejar nuestro septuagésimo aniversario, uno de estos eventos fue el “Concurso Nacional de Fotografía”, el cual tuvo una destacada participación de concursantes, cuyas obras dieron una muy variada colección.

Las siguientes obras formaron parte de la 12 seleccionadas semifinalistas.



Título: **Diez Perfecto**
Autor: **Yamile Alfaro Picco**



Autor: **Virginia Guadalupe Gómez Mandujano**

The Best Broker in China



Our first priority is to build trust and relationship based on the fact that WE ARE PILOTS WORKING FOR PILOTS.

With our understanding of both pilots and airlines needs, we are sure that we can provide the best services.

B737, A320, E190 Options



Are you ready to bring your career to the next step?

We will take care of you since you contact us.

Cap. Raul Paniagua (Pilot Recruitment Director)
E-mail: assa_raulpaniagua@hotmail.com (Spanish&English)
WhatsApp: +86 186 2157 7198

www.assa.aero
www.facebook.com/assa.aero
www.linkedin.com/company/assa.aero