



AVIACIÓN EJECUTIVA EN TOLUCA EDO. DE MEX.

Cap. P. A. Héctor Dávila Cornejo
Octubre del 2010

- Importancia estratégica de la Aviación Ejecutiva para México.
- Soluciones a problemas puntuales en el Aeropuerto de Toluca, Edo. de México.

Falta de Marshall

- Frecuencia Terrestre autoriza a la aeronave a carretear o a moverse de su posición y dirigirse a las posiciones 1A y 1B en llegada o salida. Al llegar a estas posiciones NO se cuenta con un Marshall que dirija la operación dentro de la plataforma de autoridades. Asimismo la plataforma no es suficiente para el volumen de operación, en ciertos casos el volumen de operación es mayor a la capacidad que tiene la plataforma, lo que hace aún más necesaria la coordinación de un Marshall.
- ***Propuesta de solución.-***
Se propone que por parte de AMAIT se cuente con un Marshall para que dirija las operaciones dentro de la plataforma y las aeronaves respeten las posiciones correctamente y se pueda contar con un mejor flujo en la entrada y salida de esta plataforma.

- En la llegada y salida de aeronaves para llegar a la posición 1B, se necesita tener operando los motores, esto causa un mayor gasto de combustible y contaminación auditiva, ya que el tiempo de espera llega a ser muy largo y en el caso de que se requiera apagar los motores de la aeronave, se incrementan en un ciclo los arranques. Esto ocasiona que el concesionario del FBO o Taxi Aéreo incremente considerablemente su costo de operaciones.
- ***Propuesta de solución.-***
Se propone que las autoridades correspondientes se dirijan a las instalaciones del concesionario para la revisión de maletas y pasajeros. Si esto implica un costo adicional será absorbido por el usuario.

Múltiples Revisiones

- Los pasajeros al terminar su revisión por todas las autoridades: Migración y Aduana, Agricultura, etc. y ya que han sido verificados y autorizados para continuar su salida o llegada, son seleccionados aleatoriamente por la PFP para una nueva revisión, ocasionando una pérdida de tiempo en las operaciones.
- ***Propuesta de solución.-***
Se propone que la PFP esté presente durante la revisión que realiza la Aduana y en la inspección visual de las maletas, para que no exista una segunda revisión y se agilicen los servicios o que las revisiones de Aduana y Migración sean respetadas y únicas.

Tránsito de pasajeros

- Como consecuencia del proceso anterior el pasajero tiene la necesidad de utilizar la salida de la Terminal General, lo que no le es permitido por el servicio de seguridad de AMAIT, por lo que el pasajero tiene que subir nuevamente todo su equipaje a la aeronave y abordarla de nueva cuenta y finalmente regresar al FBO o Taxi Aéreo para poder salir del aeropuerto.
- ***Propuesta de solución.-***
Que Seguridad de AMAIT permita el libre tránsito a pasajeros verificados y autorizados, por la salida de la Terminal General.

Comunicaciones

- Después del despegue las aeronaves están obligadas a reportar su salida, número de pasajeros y cantidad de combustible en tiempo, a la oficina de Despacho en 122.3, esta frecuencia con poco alcance complica la comunicación y este reporte es un distractor importante en la operación aérea, un riesgo latente ya que el despegue es una de las operaciones críticas durante el vuelo de la aeronave.
- ***Propuesta de solución.-***
Se propone que la Torre de Control guarde la matrícula de la aeronave y la hora de salida correspondiente, datos que deberán ser entregados a Despacho el mismo día de la operación, o cada hora.

- La máxima autoridad en un Aeropuerto es el Comandante y en muchos casos sus mismos subordinados o bien representantes de otras autoridades como PFP, Aduana y Migración y AMAIT no respetan la autoridad del Comandante, como consecuencia se efectúan proceso arbitrarios a criterio de cada individuo o representante.
- ***Propuesta de solución.-***
Se propone junta entre la máxima autoridad, es decir el Comandante del Aeropuerto y las demás autoridades y de ser necesario también los FBO's y taxis aéreos para la unificación de criterios. Y se solicita que cada autoridad y representante de la misma esté debidamente capacitado con cursos periódicos especializados.

- Después de haber cumplido con todos los lineamientos ante DGAC para la obtención del AOC, la autoridad en Toluca solicita inspecciones Técnico-Administrativas anuales, las cuales causan costos administrativos muy elevados para los concesionarios y tales inspecciones promueven la corrupción.
- ***Propuesta de solución.-***
Toda empresa que cuente con AOC debidamente autorizado quedará exenta de estas verificaciones Técnico-Administrativa anuales.

Trámites de importación y operación de una aeronave en México (Resumen 1)

- 1. AL IMPORTAR UNA AERONAVE A MEXICO, ESTA PIERDE SU AUTORIZACIÓN DE RVSM. SE DEBE CONVALIDAR EN MEXICO, EFECTUANDOSE NUEVAMENTE EL VUELO DE MONITOREO.
- 2. REGISTRAR, MATRICULAR Y OBTENER EL CERTIFICADO DE MATRICULA DE LA AERONAVE. (TIEMPO APROXIMADO 3 SEMANAS) LO QUE SIGNIFICA NO OPERAR LA AERONAVE EN ESTE TIEMPO.

OBTENCION DE: ORDEN DE INSPECCION (2 A 3 DIAS)
 REGISTRO POLIZA (8 A 10 DIAS)
 CERTIFICADO MATRICULA (1 A 2 MESES)

- 3. OBTENCION CONSTANCIA AERONAVEGABILIDAD POR MANTENIMIENTO RVSM, SOLICITAR VUELO DE MONITOREO Y OBTENCION AUTORIZACION RVSM. (TIEMPO APROXIMADO 4 SEMANAS).

Trámites de importación y operación de una aeronave en México (Resumen 2)

- 4. ELABORAR Y OBTENER MANUALES DE LA EMPRESA:
MGO Y MGM = 3 MESES
MEL = 1 MES

- SEGURIDAD AEREA (TIEMPO INDEFINIDO)
- SEGURIDAD PARA LA PREVENCIÓN DE ACTOS DE
- INTERFERENCIA ILICITA -MSPAII (TIEMPO INDEFINIDO)

- 5. OBTENER INCLUSION DE LA AERONAVE AL AOC DE LA EMPRESA (TIEMPO APROXIMADO DE 6 A 9 MESES).

MIENTRAS SE OBTIENE ESTA INCLUSION, LA EMPRESA NO PUEDE FACTURAR Y POR LO TANTO, LOS ENTRENAMIENTOS DE LOS PILOTOS, LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE, TIENEN QUE SER SUBSIDIADOS POR LOS ACCIONISTAS DEL TAXI AEREO.