



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C.

LA AVIACIÓN GENERAL, LA FALTA DE CAPACITACIÓN DE LA AUTORIDAD Y LA BUROCRACIA



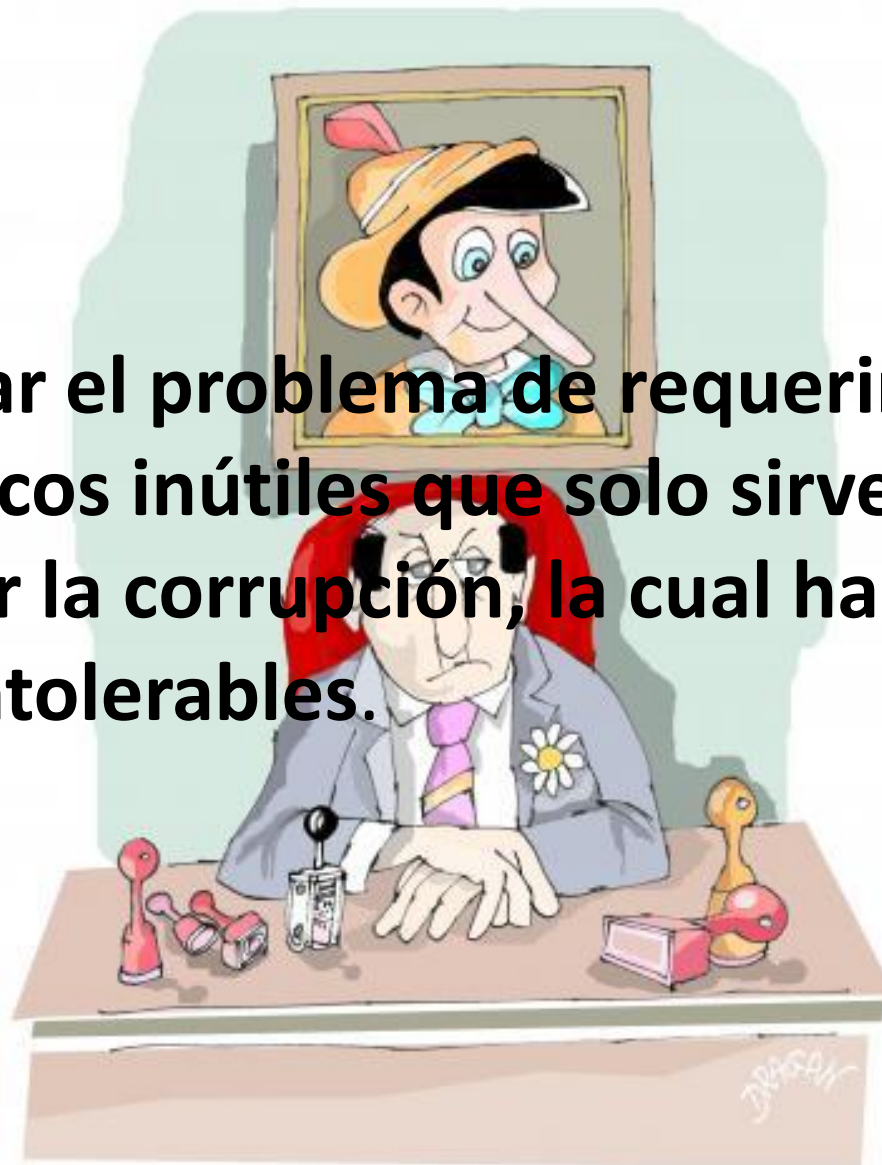
Presentación hecha a la Dirección General de Aeronáutica Civil en respuesta a la consulta abierta para definir la nueva política de aeronáutica civil

Andres Darvasi
Octubre 20, 2010

ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

OBJETIVO:

Solucionar el problema de requerimientos burocráticos inútiles que solo sirven para promover la corrupción, la cual ha llegado a niveles intolerables.

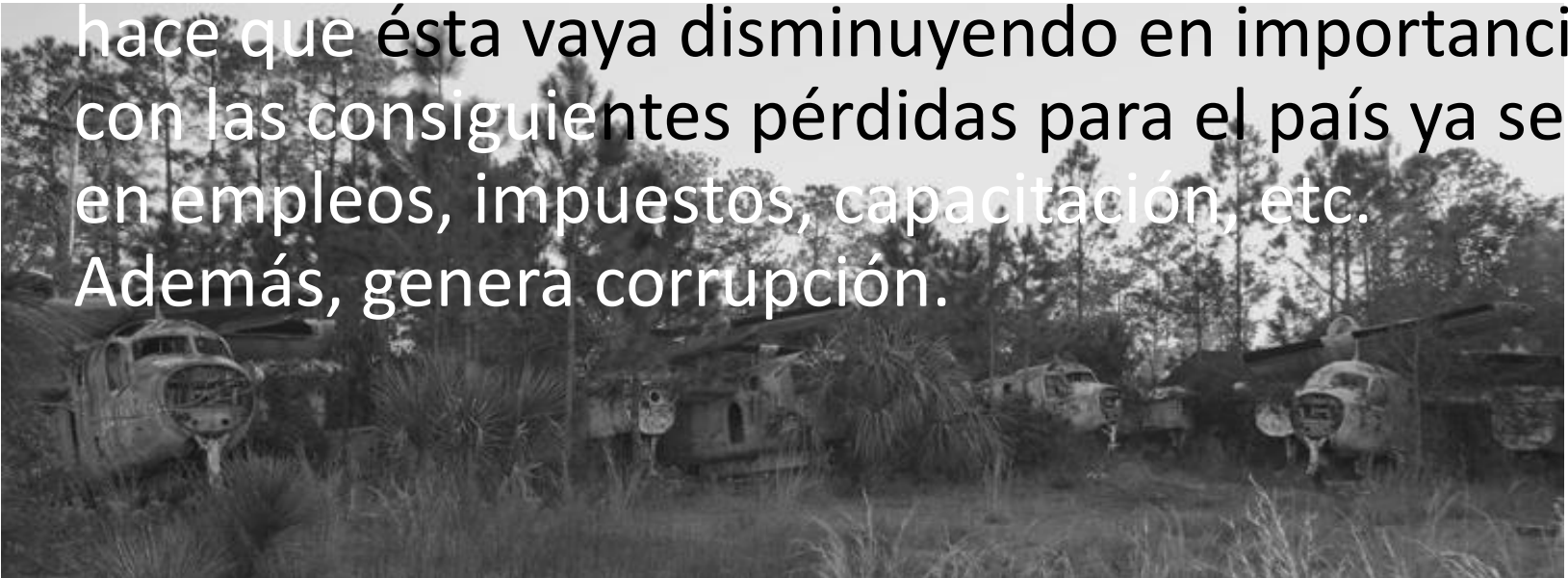




ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

DIAGNÓSTICO:

Existe un nivel de burocracia injustificable que afecta de manera severa a la aviación civil en México, específicamente aviones privados, y que hace que ésta vaya disminuyendo en importancia con las consiguientes pérdidas para el país ya sea en empleos, impuestos, capacitación, etc. Además, genera corrupción.





ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

EXÁMENES MÉDICOS

No existe ninguna razón válida para solicitar a los pilotos privados mayores de 50 años que pasen el examen cada seis (6) meses, no lo requiere la OACI. La FAA y Canadá otorgan un plazo de dos años



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

LICENCIA DE PILOTO

1

La licencia debería ser, como lo es en otros países válida de por vida sujeta a tener un certificado médico vigente y haber volado un cierto número de horas ¿cuál es la necesidad de renovarla todos los años?

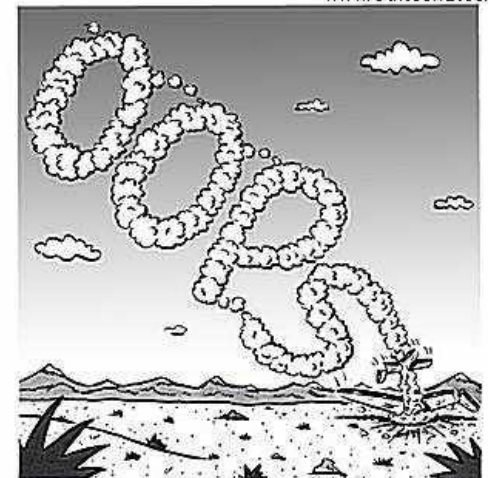
ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

LICENCIA DE PILOTO (Cont'n)

2

Art. 41 a) del Reglamento de Licencias, solicita un documento que acredite que por lo menos una vez al año ha practicado los procedimientos anormales y de emergencia que señale el manual de vuelo DE LA AERONAVE QUE TRIPULE, bajo la supervisión de un instructor autorizado. Las comandancias insisten en que estos procedimientos deben realizarse en un avión de escuela puesto que los instructores solo pueden servir a una escuela...

¿Cuántas horas deben hacerse? No está claro.



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

LICENCIA DE PILOTO (Cont'n)

3

- Art. 41 c) Documento que demuestre experiencia reciente de vuelo (suponemos es la bitácora, la cual se solicita en el inciso e) del mismo Art.)
- Certificado de cursos sobre factores humanos CFIT, ALAR, CRM, ¿para pilotos privados que tripulan aeronaves de piloto único? ¿Cree sinceramente la autoridad que tomar un curso de CRM de Boeing 737 sirve y es necesario para un Cessna 182 o un Fumigador?



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

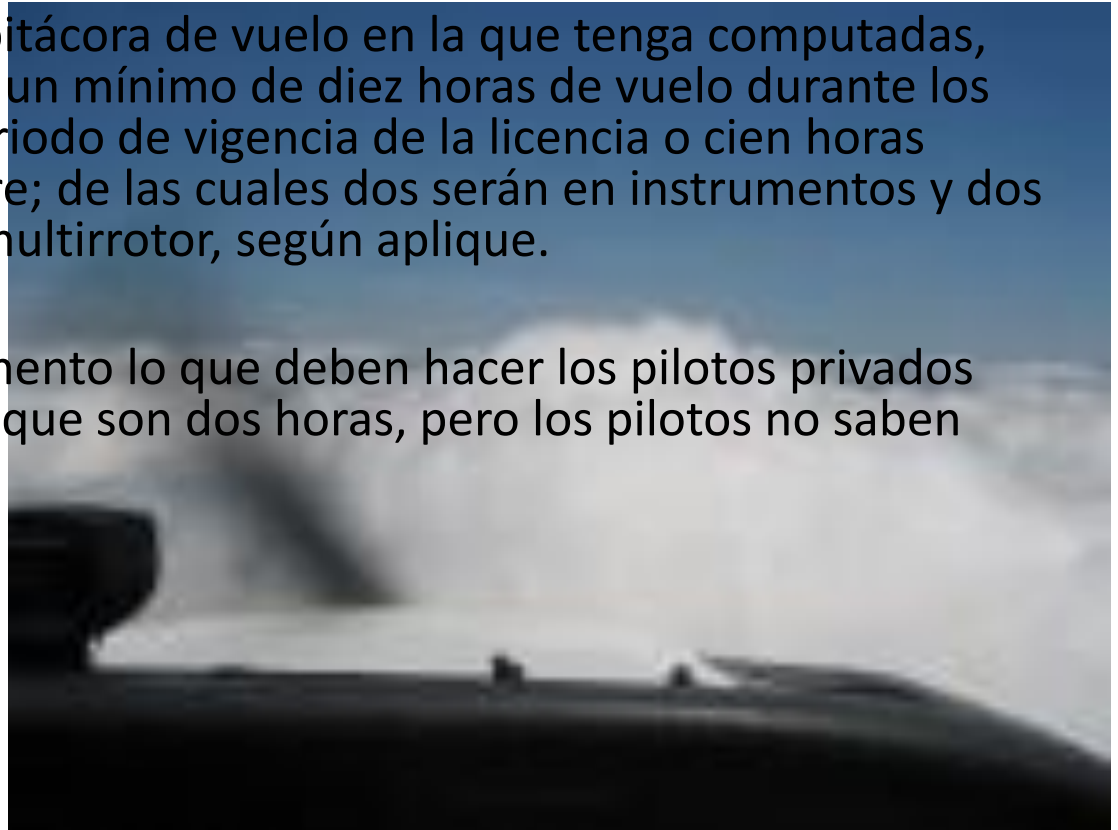
LICENCIA DE PILOTO (Cont'n)

4

Art 41, f) del Reglamento de Licencias dice:

Para el piloto comercial, bitácora de vuelo en la que tenga computadas, registradas y certificadas, un mínimo de diez horas de vuelo durante los últimos dos meses del periodo de vigencia de la licencia o cien horas durante el último semestre; de las cuales dos serán en instrumentos y dos en equipo multimotor o multirrotor, según aplique.

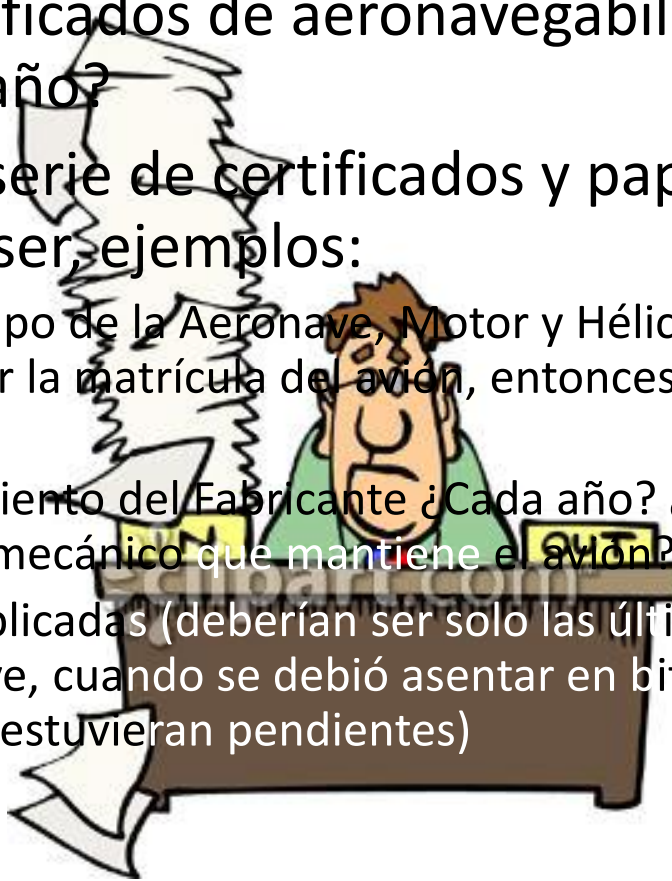
¿Dónde dice en el Reglamento lo que deben hacer los pilotos privados con capacidad IFR? Dicen que son dos horas, pero los pilotos no saben cuando van a renovar



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

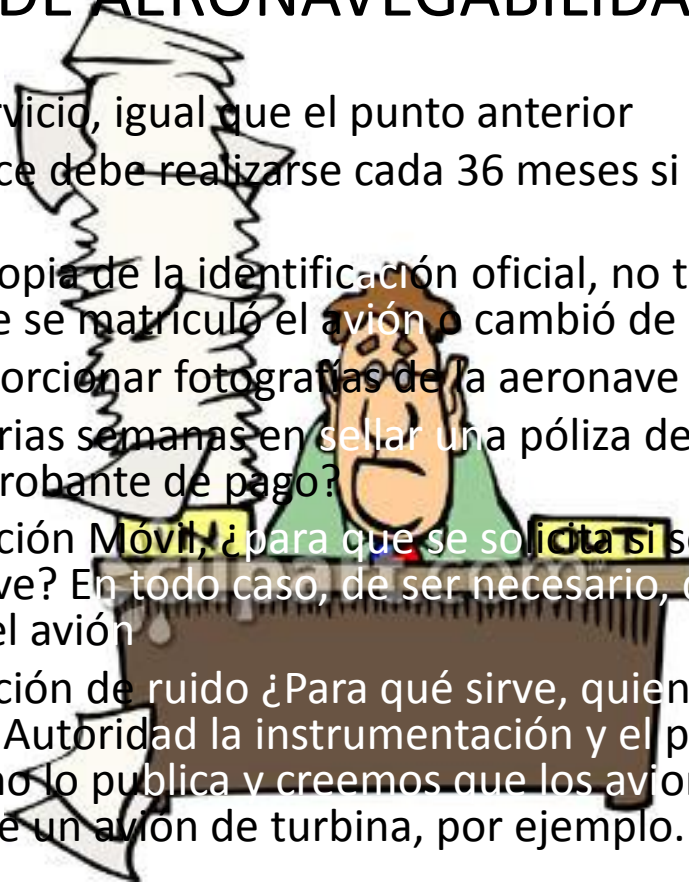
1. ¿Porqué los certificados de aeronavegabilidad deben renovarse cada año?
2. Se solicitan una serie de certificados y papeles que no tienen razón de ser, ejemplos:
 - Copia de certificado tipo de la Aeronave, Motor y Hélice(s), estos certificados se entregan al solicitar la matrícula del avión, entonces, ¿porqué seguirlos solicitando cada año?
 - Manual de Mantenimiento del Fabricante ¿Cada año? ¿es esta responsabilidad del dueño o bien del mecánico que mantiene el avión?
 - Copia de Directivas aplicadas (deberían ser solo las últimas desde la última revisión de la aeronave, cuando se debió asentarse en bitácora que se había cumplido con las que estuvieran pendientes)



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD (Cont'n)

- Copia de Boletines de servicio, igual que el punto anterior
- ¿Por qué la carga y balance debe realizarse cada 36 meses si no ha cambiado la configuración del avión?
- ¿Por qué necesitan una copia de la identificación oficial, no tiene la DGAC todos los datos desde el día que se matriculó el avión o cambió de propietario?
- ¿Por qué se necesita proporcionar fotografías de la aeronave cada año?
- La DGAC puede tomar varias semanas en sellar una póliza de seguro, ¿no basta tener la póliza y un comprobante de pago?
- Certificado de Radio Estación Móvil, ¿para que se solicita si se tarda años en obtenerse? ¿Para qué sirve? En todo caso, de ser necesario, debería obtenerse al momento de matricular el avión
- Certificado de Homologación de ruido ¿Para qué sirve, quien hace la homologación? ¿Tiene la Autoridad la instrumentación y el personal calificado para hacerla? La fábrica no lo publica y creemos que los aviones de pistón hacen bastante menos ruido que un avión de turbina, por ejemplo.



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

MECÁNICOS

- ¿Por qué un mecánico que estudió, pasó un examen y recibió una licencia no puede firmar la bitácora del avión en que trabajó como en el resto de los países? ¿Es preferible que un número de “Talleres Autorizados” le vendan firmas a esos mismos mecánicos, sin tener ninguna intervención en las aeronaves?
- En caso que la autoridad no esté al corriente, eso es lo que pasa.



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

INSPECTORES DGAC

- El grado de falta de conocimiento de algunos inspectores de la DGAC es patético y hasta risible, sin embargo tienen toda la capacidad de obstruir y muy poca o nula VOLUNTAD de solucionar problemas.



Un ejemplo:



- Un inspector se hace acompañar de otro recién contratado y en “capacitación”, para la inspección anual de un Cessna 182, le explica cuidadosamente al recién contratado, bajo el ala derecha del avión, cual es el tubo Pitot (que en este caso está bajo el ala izquierda) y le muestra el tubo de rebase de combustible...



ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

- Nombrar un Director responsable de la Aviación Privada
- Que la Ley haga una diferenciación entre la aviación privada ligera (menor a 5,700 Kg) y el resto.
- La DGAC está para **normar y promover** la aviación
- Cuando se proponga una nueva Ley, Reglamento o Norma, los representantes de la aviación privada deberían ser consultados antes de promulgarla.
- Reconocer que existen problemas, que las cosas se pueden hacer **MUCHO** mejor, capacitar al personal y consultar a la gente que sabe
- Solicitar la ayuda y asesoría **necesaria** a la gente mejor capacitada, ya sea en el país o el extranjero y dar vuelta la desastrosa situación en que nos encontramos

ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

CONCLUSIONES

- Si la autoridad aeronáutica no toma las medidas adecuadas de manera inmediata, con responsabilidad y no solamente tratar de parchar una situación insostenible, México no tendrá aviación dentro de muy poco tiempo.

¡El tiempo de hacerlo es ahora!

Solicitamos a la autoridad de la manera más atenta que nos dé una respuesta por escrito a las propuestas aquí presentadas.
¡Muchas gracias!





ASOCIACIÓN DE PILOTOS PRIVADOS, A.C

Solicitamos a la autoridad de la manera más atenta que nos dé una respuesta por escrito a las propuestas aquí presentadas.

¡Muchas gracias!

