

- Tema a tratar 5 Infraestructura de Aviación
Administración del Tránsito Aéreo
- Nombre del expositor Cap y EMBA Eric Mayett
- Institución a la que representa Grupo Aeroméxico
- Datos Director de Seguridad Aérea y Security
Teléfono: 913252529
correo: emayett@aeromexico.com.mx

1. Administración del Tránsito Aéreo

Objetivo

- Actualización y mejora del Control de Tránsito Aéreo a través de un monitoreo interno y externo de la calidad de los servicios prestados, con el apoyo del Instituto Federal de la Aviación Civil.
- Desarrollo sustentable e inversión sustentable mediante una base o tasa justa de cobro que permita la modernización de los equipos y que evite la evasión de pagos por los operadores.

Diagnóstico de la situación, carencia y/o problema.

- El espacio aéreo mexicano requiere de una mejora continua en la calidad de los servicios que proporciona tales con despacho, meteorología y control de tránsito aéreo ya que han quedado rezagados al no ser monitoreados y corregidas las áreas de oportunidad por la carencia de recurso humano calificado para dichas actividades.
- La evasión de pago por algunos operadores extranjeros limita los recursos económicos necesarios para la inversión en equipos y programas de actualización de SENEAM.

1. Administración del Tránsito Aéreo

Problema

- La falta de recursos aunada a un pobre monitoreo de los servicios que SENEAM proporciona se refleja en fallas de las pantallas de radar en el Centro Mexico, fallas en la Microondas, comunicaciones pobres sobre el Golfo de México.
- Bajo aprovechamiento de los SLOTS en los aeropuertos saturados como Cancún, México, San José del Cabo, Monterrey, lo que indujo a una iniciativa de reducción separación e las llegadas a México a 4 millas, redundando en una elevada carga de trabajo para los controladores y pilotos, pérdida de separación vertical o lateral, incremento en el consumo de combustible y por ende en la emisión de gases contaminantes derivado de aproximaciones fallidas.
- Cruce de 3 aeronaves sobre el VOR de AGS.
- El movimiento de Helicópteros en espacio aéreo controlado en al Área Termina de México y sus movimientos entre Toluca y México ha sido por muchos años tratado de regular, sin embargo sigue siendo un tema poco claro y sin control de radar positivo. Varios accidentes pudieron haber sido prevenidos.



PONEN ÉNFASIS EN LA DISTANCIA ENTRE AVIONES, TRAS ACCIDENTE DE MOURIÑO

Aplican mayor control aéreo

Autoridades del sector vigilan que se respeten las 5 millas náuticas de separación

T. Rojas y L. Vega
EL ECONOMISTA

A raíz del avionazo en el que murió el exsecretario de Gobernación, Juan Camilo Mourriño, y el exzar antidrogas, José Luis Santiago Vasconcelos, se han tomado mayores precauciones en cuanto a las distancias de las aeronaves.

Pilotos de líneas comerciales explicaron que en la actualidad hay mayor atención para que cada avión guarde 5 millas náuticas de distancia entre otro, aunque lo único que se hace con estas medidas es seguir el Reglamento de Tráfico Aéreo.

Los primeros meses, luego del avionazo en Paseo de la Reforma, se reforzó la seguridad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las medidas fueron bajando progresivamente, incluso las rutas de entrada de los aviones son las mismas que antes, dijeron.

Pedro Custodio, de Citek Mexicana, explicó que los controladores aéreos ponen énfasis en qué tipo de avión va delante de ellos para evitar turbulencias mayores como la que tuvo el 4 de no-

viembre pasado el Learjet 45, además les avisan si el que va enfrente es un avión pesado.

Los pilotos entrevistados por **El Economista** coincidieron que en las conversaciones informales tampoco se habla mucho del percance.

ENTRENAMIENTO

Admitieron que debido a una turbulencia que genera un avión heavy, la aeronave que va tras de éste puede voltearse por completo debido a la estela, como ocurrió con el Learjet; sin embargo, reconocieron que esto es muy extraño que suceda.

Y aunque pase, dijo uno de ellos, quien prefirió el anonimato, "no somos pilotos de combate", por ello "no nos entrenan a volar invertidos"; los pilotos del Learjet tuvieron que haber maniobrado al revés luego de que el avión estuvo invertido en el aire.

"Si es factible (que haya sido un accidente), pero hay muchos casos, usted puede estar volteando o ajustando y ahí viene (la turbulencia). Los accidentes ya están hechos, sólo es cosa que se junten los ingredientes", explica el piloto Mario Rivera.

Respecto de que se encontraron deficiencias en las licencias y en los certificados de capacidad para volar Learjet del piloto, Martín de Jesús Oliva, y el copiloto, Álvaro Sánchez, uno de los entrevistados

explicó que se necesitan de 240 a 280 horas de vuelo para sacar la licencia y tener el mínimo de experiencia.

CURSOS Y EXÁMENES

En las aerolíneas comerciales, además de la preparación que adquieren de las escuelas privadas, ya sea mexicanas, extranjeras o de la Fuerza Aérea, la compañía los entrena en un curso durante aproximadamente seis meses.

Ahí les realizan una serie de exámenes de procesos teóricos, la fase de simuladores de vuelo fijo de tierra y aire, y después una habilitación en ruta.

Además, cada año se les hace un examen especial, el cual deben acreditar, si no son despedidos de la empresa. ■
aer@elEconomista.com.mx

Alertas, en el aeropuerto

■ Luego del avionazo, se puso más atención en el ACM pero las medidas aún no han sido suficientes, explicaron pilotos.

■ Mayor atención en mantener una distancia de 5 millas entre aviones.

■ Los controladores aéreos decían si tienen un avión heavy adelante.

■ Se ha reforzado la seguridad del ACM cuando aterriza y despegue el TP01 (avión presidencial).

■ Se despliegan a lo largo de la pista, a las afueras del aeropuerto y en la entrada del hangar presidencial elementos

de Marina, policía federal y el Ejército cuando aterriza y despegue el TP01 (avión presidencial).



Evitar turbulencias es un objetivo. FOTO: CUARTOCOLOR



Homenaje en el lugar del avionazo. FOTO: INFIMEX

1. Administración del Tránsito Aéreo

Propuesta Específica de Solución

- Integración de una Dirección de Seguridad Aérea destinada al fomento de la seguridad operacional reactiva, predictiva y proactiva SMS.
- Establecimiento y monitoreo de índices y objetivos de seguridad así como de auditorias de seguridad operacional a SENEAM, seguimiento de las acciones correctivas derivadas de dichas auditorias por el Instituto Federal de la Aviación Civil, DGAC u OACI Establecer un programa de revisión y mejora continua de los procedimientos de aproximación continuos. (CDA's) para todos los aeropuertos del país (Propuesta hecha por Aeromexico en el Foro de Consulta Ciudadana PND 2007-2012, Marzo 2007).
- Implantar dentro del ATFM (Air Transit Flow Management) un comité de colaboración entre las aerolíneas y los Servicios de Control de Tránsito Aérea que promueva una optimización de los SLOTS en los aeropuertos saturados (AICM, CUN, SJD, MTY, GDL).
- Promover la inversión privada en infraestructura de las comunicaciones aire tierra, Sistema de Navegación GBAS, ADS
- Definición del espacio aéreo controlado para Helicópteros en el Área Terminal de México
- Modernización de los Sistemas de Capacitación y Simulador
- Inversión en Radares actuales y modernos.
- Adquisición de equipos detectores de viento cortante.
- Instalación y uso de Luces de parada para la prevención de incursiones de pista

1. Administración del Tránsito Aéreo

Conclusiones

Los servicios de Control de Tránsito Aéreo son la médula de la administración del espacio aéreo por lo que su modernización y monitoreo continuo de la seguridad operacional se hacen indispensables no solo en el control táctico o estratégico sino también en la prevención de accidentes derivadas de; pérdida de separación, fatiga, factores humanos, fallas latentes de la organización, infraestructura, fallas activas en la operación, etc., para lo cual es indispensable establecer Procedimientos de operación claros y estándar que sean del conocimiento público así como aplicar las propuestas de solución específicas mencionadas en la lámina anterior.