



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	1

MANUAL DEL GERENTE DE OPERACIONES

Elaborado por:
Alfonso Hoyo Angers

Revisado por:
Jesús Alberto Ferrer Martínez

Aprobado por:
Ricardo Díaz Godoy



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	2

Índice.

1. Introducción.....	3
2. Objetivo.	3
3. Perfil del Puesto.	3
4. Funciones.....	4
5. Horario.....	6
6. Manual general de operaciones.....	6
7. Manejo de la información para las aeronaves y tripulación.....	7
8. Integración y servicios de tripulación.....	9
9. Planeación de vuelos.....	13
10. Vuelos distintos a los de ruta con pasajeros.....	15
11. Cartas aeronáuticas.....	18
12. Capacitación.....	19
13. Observaciones y sugerencias.....	19
14. Organigramas.....	20

Elaborado por:
Alfonso Hoyo Angers

Revisado por:
Jesús Alberto Ferrer

Aprobado por:
Ricardo Díaz Godoy

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	3

1. Introducción.

Este manual de procedimientos ha sido creado para definir las actividades y responsabilidades del Gerente de Operaciones de México Transportes Aéreos, S.A. de C.V. (Airmex), con el fin de que la persona que ocupe dicho cargo pueda conocer sus funciones a través de este manual. El Gerente de Operaciones es responsable de la preparación, ejecución y control de las operaciones aéreas de la compañía de acuerdo con la reglamentación aeronáutica, garantizando la seguridad, eficiencia y excelencia en el servicio, organizando y administrando las operaciones de vuelo y en tierra.

2. Objetivo.

El objetivo primordial de este manual de procedimientos es fungir como una herramienta de carácter administrativo para una correcta descripción del puesto antes mencionado, que forma parte de la estructura organizacional de Airmex, y está diseñado para definir las líneas de responsabilidad para la Gerencia de Operaciones. Lo anterior con el fin de que el interesado pueda identificar puntualmente su interacción con otras áreas de la empresa que se correlacionen con sus actividades, logrando así una mejor relación y comprensión de éstas señalando su desempeño, así como la ejecución en general de sus funciones.

3. Perfil del Puesto.

Gerente de Operaciones.

Es responsable de administrar los recursos humanos, materiales y económicos del área de operaciones y despacho para la operación segura, confiable y puntual de los vuelos, apegándose en el debido cumplimiento de las Leyes, Reglamentos y normas dictados por la AFAC (Agencia Federal de Aviación Civil), OACI (Organización de Aviación Civil), así como las Leyes y Reglamentos de los países donde se realicen operaciones. Por lo anterior, es de gran importancia que la persona que ocupe dicho cargo cumpla con los siguientes requisitos.

- a. Contar con una licencia de Piloto de transporte público ilimitado con por lo menos tres años de experiencia como Piloto al Mando, en operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves de peso máximo de despegue superior a 5,700 kg. (12,500 lbs), o bien ser Ingeniero en Aeronáutica con cédula profesional registrada ante la Dirección General de Profesiones, y tres años mínimos de experiencia en el área de operaciones aéreas de un concesionario o permisionario. (De acuerdo con el D.O. inciso 6.2.1. publicado el 14 de mayo del 2003).

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	4

En el caso de Airmex el Gerente de Operaciones puede ser una persona con una licenciatura y que cuente con una licencia de “Personal Técnico Aeronáutico” con un mínimo de 10 años de experiencia en áreas operativas y de aeronaves.

- b. Preferentemente de sexo masculino.
- c. Tener una edad de entre 35 a 60 años.
- d. Contar con una experiencia en puesto similar de mínimo 5 años.
- e. El interesado debe vivir en Toluca o sus inmediaciones.
- f. Disponibilidad de 24 horas los 365 días del año.
- g. Trabajo en equipo.
- h. Que tenga un pensamiento lógico.
- i. Que sea una persona adaptable, empática y responsable.
- j. Debe tener una excelente dicción.
- k. Excelente presencia profesional.
- l. Debe manejar técnicas de supervisión.
- m. Tolerante al estrés y manejo de conflictos.
- n. Habilidad para comunicarse en español e inglés (al 90%).

4. Funciones.

Para un mejor cumplimiento de sus funciones, el Gerente de Operaciones se debe apoyar con la Gerencia de Mantenimiento, así como con sus departamentos correspondientes que le proporcionan la ayuda técnico-administrativa para una operación segura y eficiente como son la jefatura de tripulaciones y la jefatura de operaciones y despacho.

Las funciones que debe desempeñar el Gerente de Operaciones son las siguientes:

- a. Es responsable ante la Dirección de Operaciones de administrar los recursos humanos, materiales y económicos para la operación segura confiable y puntual de las aeronaves de Airmex en el cumplimiento de las solicitudes de vuelo.
- b. Debe asegurarse del debido cumplimiento tanto de la empresa como de las aeronaves ante las Leyes, Reglamentos y normas dictados por la autoridad aeronáutica AFAC.
- c. Responsable del cumplimiento de objetivos que permitan establecer procedimientos óptimos de operación de las aeronaves que conforma la flota de Airmex, en función de la seguridad y economía de la operación.
- d. Es responsable de garantizar la seguridad y manejo de las operaciones aéreas de acuerdo con las Leyes y normas nacionales e internacionales, en apego a los manuales y listas de equipo mínimo para el despacho.
- e. Verifica que el despacho de los vuelos se realice siempre con base a las normas oficiales mexicanas y Reglamentos nacionales e internacionales.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

- f. Es el responsable de la coordinación entre el personal de tierra y vuelo encaminada a incrementar la seguridad y eficiencia de los vuelos en curso.
- g. Se encarga de la programación de los cursos periódicos de capacitación, tanto teóricos como de simulador para la plantilla de Pilotos y de operaciones de la empresa. Así mismo, cuando así se requiera, del personal Técnico de Mantenimiento.
- h. Vigila los límites de horas establecidos por la Ley para las tripulaciones de vuelo y en su caso es responsable de dar seguimiento al programa de gestión de fatiga.
- i. Debe mantenerse al tanto de las actualizaciones de los servicios de tránsito aéreo, organización de espacio aéreo, control de afluencia, información aeronáutica, meteorología aeronáutica y comunicaciones fijas aeronáuticas.
- j. El Gerente de Operaciones debe de estar enterado e informado del desarrollo constante de las actividades técnicas y administrativas sobre las tareas de mantenimiento de las aeronaves, incluyendo sus piezas, componentes y accesorios, así como cualquier equipo que posea relación con las mismas.
- k. Es responsable de elaborar los Itinerarios de los vuelos, y mantener al día los libros de registro de las aeronaves, como son despachos de vuelos, paquetes de vuelos y bitácoras de aeronaves.
- l. Es responsable del seguimiento de las funciones establecidas en el Manual de Seguridad de Airmex sobre el plan de contingencia.
- m. Debe llevar a cabo el control operacional sobre la iniciación, continuación, desviación, terminación o cancelación de cualquier vuelo de la empresa, ya sea de ruta, prueba o adiestramiento.
- n. Es el responsable del cumplimiento de las funciones de la oficina de despacho y rampa.
- o. Debe coordinarse con el departamento de mantenimiento con el fin de que le informe de la operatividad de las aeronaves y las operaciones del vuelo.
- p. Debe vigilar que los miembros de la tripulación cumplan con los deberes y obligaciones que indique:
 - I. El manual de vuelo de la aeronave en operaciones terrestres.
 - II. El manual general de operaciones de la empresa.
 - III. Las Leyes, sus Reglamentos y en general todas las disposiciones dictadas por las autoridades y/o por la empresa.
- q. Debe participar en la selección y contratación de personal técnico aeronáutico en el área de operaciones, aplicando los exámenes pertinentes de acuerdo con la especialidad del solicitante, ya que en coordinación con la Dirección de Operaciones evalúa a los candidatos a contratar, seleccionando a los más aptos para el puesto.
- r. Es responsable de elaborar los programas de capacitación inicial y recurrente para todo el personal involucrado en las operaciones terrestres, verificando que se efectúen solo en centros autorizados.
- s. En el caso de la capacitación inicial para los Pilotos, el Gerente de Operaciones es el responsable de solicitar ante la AFAC la orden de examen con asignación de sinodal y el permiso de "capacidad".

Elaborado por:
Alfonso Hoyo Angers

Revisado por:
Jesús Alberto Ferrer

Aprobado por:
Ricardo Díaz Godoy

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	6

- t. Reporta los resultados del personal que participa en los cursos de capacitación, poniendo en conocimiento a la Dirección de Operaciones, y a la Jefatura de Pilotos cuando algún cursante obtenga bajo rendimiento (calificación menor a ocho).
- u. Coordina con la Gerencia de Mantenimiento, la calendarización de los tiempos de mantenimiento de las aeronaves que quedarán fuera de servicio.

5. Horario.

El Gerente de Operaciones cuenta con un horario base de 9:00 de la mañana a 18:00 horas con una hora para tomar sus alimentos. En el caso de que se presenten operaciones fuera de su horario establecido, se debe ajustar a las necesidades del servicio que requiere la operación del hangar, pues depende de las salidas y llegadas de las aeronaves para acoplar su operación y horario.

Cabe aclarar que, si los horarios de operación exceden su jornada de trabajo, dichos excesos pueden ser compensados con días adicionales de descanso. Normalmente toma como descansos los sábados y domingos, sin embargo, dependiendo de las salidas y llegadas de las aeronaves sus descansos pueden variar.

6. Manual general de operaciones. MGO

Airmex cuenta con un manual general de operaciones que ha sido preparado de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT3-2012, para cumplir con los requisitos reglamentarios que fija la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Por este medio se establecen las políticas y lineamientos de operación de Airmex, para proporcionar a todo el personal de vuelo y demás áreas relacionadas directamente con las operaciones, la información necesaria para llevar a cabo sus labores. Para el logro de buenos resultados en la operación aérea de Airmex, se fija como política cumplir con cuatro normas fundamentales que son:

- a. Seguridad.
- b. Comodidad del pasajero.
- c. Puntualidad.
- d. Optimización de los gastos de operación.

La Gerencia de Operaciones, es la encargada de la impresión, distribución y control de las enmiendas de dicho manual.

Por lo anterior, cuando sea necesario efectuar una modificación, alteración, cambio, etc., a dicho manual, la Gerencia de Operaciones emitirá la enmienda requerida en un máximo de 72 horas haciéndola llegar al Coordinador del Sistema de Gestión Integral con el fin de que coordine la autorización de dicha modificación ante la AFAC.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	7

Así mismo el Gerente de Operaciones debe notificar a los empleados involucrados en dichos cambios o modificaciones vía correo electrónico para su conocimiento.

Queda prohibido que se efectúen modificaciones o revisiones en forma manuscrita, excepto en situaciones que requieran corrección inmediata si ésta implicara una anomalía en contra de la seguridad aérea. En este último caso el Gerente de Operaciones debe emitir con carácter de urgente la enmienda correspondiente, ya sea temporal o definitiva.

Las modificaciones, actualizaciones o cambios al manual general de operaciones se deben archivar tanto en el manual original que se encuentra en la oficina de la Gerencia de Operaciones, así como en la página de Airmex.net. donde todo el personal de Airmex tiene acceso directo al manual a través de la página de intranet www.airmex.net mediante su usuario personalizado.

7. Manejo de la información para las aeronaves y tripulación.

Es responsabilidad del Gerente de Operaciones controlar y mantener vigentes las licencias y documentos que contiene la Carpeta legal "SAFA" (Safety Assessment Foreign Aircraft) que debe contener la siguiente documentación.

DOCUMENTOS DE LA AERONAVE:

SEGURO AERONAVE ESPAÑOL E INGLÉS.

DOT CERTIFICATE OF INSURANCE.

CERTIFICADO MATRÍCULA.

CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

TARJETAS UVAIR, AVCARD, WFS.

DEP. OF HOMELAND SEC. / DECAL.

PESO Y BALANCE.

APLICACIÓN DE DIRECTIVAS Y BOLETINES.

PAGO SUSCRIPCIÓN DE PIA #31045.

PEDIMENTO DE IMPORTACIÓN.

FACTURA.

BAJA DE MATRÍCULA.

AUTORIZACIONES AERONAVE:

TAN, TAI.

AUTORIZACIÓN MEL.

AUTORIZACIÓN MANUAL DE VUELO.

AUTORIZACIÓN MANUAL DE MANTENIMIENTO.

LICENCIA ESTACIÓN DE RADIO.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	8

CONSTANCIA DE EQUIPO A BORDO.

AUTORIZACIONES HEXADECIMAL Y BINARIO.

CERT. HOMOLOGACIÓN DE RUIDO.

ETS EUROPA.

AUTORIZACIÓN AFAC PARA CPDLC.

CERTIFICADO DE VUELO SEGURO.

AUTORIZACIÓN RNAV-RNP.

APROBACIÓN NAT-HLA.

APROBACIÓN RVSM.

APROBACIÓN ADS-B OUT.

AUTORIZACIONES MEXTRAER:

AOC / MXT / 2004.

AUTORIZACIÓN MGO.

PERMISO OFICINA DESPACHO MEXTRAER.

DOCUMENTOS TRIPULACIÓN/MANT (COPIAS).

OVERFLIGHT AND LANDING PERMITS.

CUSTOMS BOND U.S.A.

VISA WAIVER PROGRAM AGREEMENT.

TSA WAIVER.

SMS FASE IV/IS-BAO.

DOT/OPS SPEC.

APROBACIÓN TCO.

AUT. AERÓDROMO XLCI.

CERTIFICADO DE AGUA.

CONFIGURACIONES ROCKWELL COLLINS Y UNIVERSAL.

MISCELANIOS:

CERTIFICADO SIKA ESPAÑOL E INGLÉS.

PLANES DE VUELO Y EV. DE RIESGO SMS.

RFC MEXTRAER (COPIA).

CORPORATE CERTIFICATION.

ACTA CONSTITUTIVA.

CARTA MEXTRAER FAR 91.

AIRCRAFT REPORT FAA.

WAIVER DETECTOR DE HUMO.

Dispositivos electrónicos:

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	9

Al momento en que cada Piloto es contratado, se le otorga un IPAD. El Jefe de TI instala en cada una de ellas el programa "GOOD READER" en donde instala la mayoría de la documentación que se tenía en papel y que manejan los Pilotos, reduciendo el peso en cada vuelo, ahorrando el consumo de combustible e incrementando la eficiencia de las operaciones aéreas. El Jefe de TI impartió un curso del manejo de las IPAD para este fin verificando dudas y problemas que pudieran existir. Cabe aclarar que cuando se contrate un Piloto nuevo se le dará una introducción en el uso del GOOD READER.

Por lo anterior, el Gerente de Operaciones es responsable de verificar que dicha información del IPAD este actualizada y que la misma se lleve a bordo en todo momento para lograr una consulta con mayor facilidad al operar un vuelo, dichos documentos son:

- a. Manual de vuelo de la aeronave y suplementos.
- b. Lista de equipos mínimos (MEL).
- c. Cartas aeronáuticas.
- d. Manual General de Operaciones (MGO).
- e. Publicación de Información Aeronáutica (PIA) la cuál será la versión de los servicios de información aeronáutica encargados de elaborar la publicación de información aeronáutica del país.
- f. La documentación referente a la incorporación de equipo adicional al contemplado en el certificado de tipo de la aeronave, de conformidad con el desarrollo tecnológico y la disposición aplicable.
- g. Manual del SMS.

Solo en el caso de Quick Reference Handbook (QRH), el certificado de exploración de servicios aéreos (AOC) y sus especificaciones de operación se llevarán de manera física dentro de la aeronave.

Por lo anterior el Gerente de Operaciones es el responsable que tanto las aplicaciones instaladas en el IPAD, como la documentación dentro de la Carpeta legal, se encuentren vigentes y con la información correspondiente realizando el oportuno pago de las anualidades cuando corresponda. Debe llevar un control de las vigencias anuales de cada documento en el SCA, ya que dicho control informará si alguna de las aplicaciones se encuentra próxima a vencer, y de forma proactiva se podrá actualizar. Debe también apoyar a las tripulaciones en resolver lo conducente en los reportes de las inconsistencias dentro de las aplicaciones correspondientes.

8. Integración y servicios de tripulación.

El Gerente de Operaciones es responsable de designar a las tripulaciones que cubren los diferentes tipos de servicio de vuelo, de acuerdo con el tipo de aeronave que se utilice, y de conformidad a lo dispuesto por Leyes y Reglamentos dictaminados por las autoridades mexicanas, así como a la normatividad laboral y técnica fijada por la empresa.

El método para la integración de las tripulaciones tiene como base los siguientes principios:

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	10

a. Con base al número de servicios:

La tripulación es designada considerando la marca y el modelo de la aeronave a operar, así como las características de la ruta y área a operar.

b. Secuencia de servicios:

Se establece dando cumplimiento al artículo No. 82 de la sección segunda Capítulo I del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y lo dictaminado en el título sexto, capítulo IV de la Ley Federal del Trabajo.

c. Tripulación de vuelo:

La tripulación de Pilotos asignada al vuelo será integrada al menos por un Piloto al Mando y un Primer oficial, preferentemente ambos con capacidad de Piloto al Mando, quienes podrán ejercer las funciones en una u otra posición alternadamente.

d. Para efectos de vuelos de largo alcance, cuando el Gerente de Operaciones asigne al vuelo a 2 Pilotos, el tiempo total de vuelo no deberá exceder a doce horas y media.

e. Para el caso del inciso d), se deberá aplicar los criterios especificados en el manual de gestión de fatiga.

f. En el caso de que el Gerente de Operaciones programe vuelos con tiempos estimados mayores a doce horas y media, debe asignar una tripulación reforzada, siendo ésta, compuesta por 3 Pilotos, teniendo como máximo un total de 16 horas de tiempo de vuelo, con tiempos de descanso convencionales y distribuidos equitativamente entre toda la tripulación de vuelo, como dicta el manual de gestión de fatiga.

g. Para el caso de la aplicación del inciso f., se deberá proporcionar un periodo de descanso horizontal de doce horas, antes de ser asignado a un nuevo servicio.

h. Para el caso del personal de Sobrecargos, aplicarán los mismos criterios de periodos de descanso indicados en el inciso g.

El Gerente de Operaciones debe llevar el control de las vacaciones y días de descanso de la tripulación, con el fin de tener la información oportuna de la disponibilidad de esta, por lo anterior es de vital importancia la comunicación entre ambas partes.

Tanto la Gerencia de Operaciones como la Dirección de Operaciones pueden asignar, cambiar o cancelar, los servicios para las tripulaciones. En caso de que un tripulante tenga algún imprevisto que le impida cumplir con el servicio asignado, deberá informarlo de inmediato a la Gerencia de Operaciones o en su ausencia al Director de Operaciones por los medios más rápidos disponibles, a fin de valorar la situación y en su caso, reasignar el servicio a otro tripulante.

En el caso de que durante el vuelo algún tripulante presente signos de enfermedad, se deberán reportar con el Gerente de Operaciones para que coordine lo siguiente:

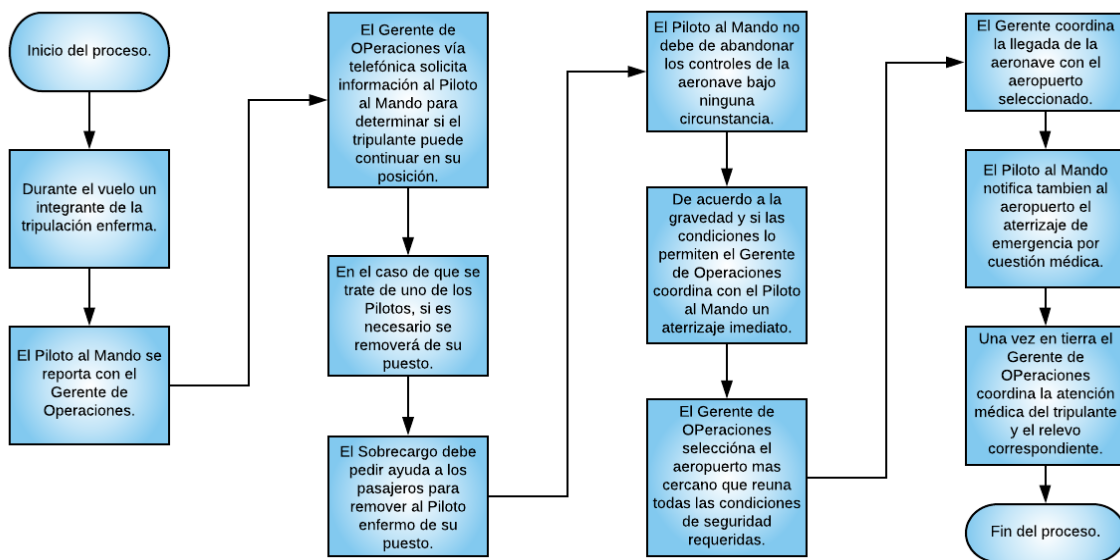
a. El Gerente de Operaciones vía telefónica solicitará información para determinar si el tripulante puede continuar en su posición.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

- b. En caso de que se trate de un Piloto, de ser necesario, removerlo de su puesto y solicitar la ayuda de los pasajeros para que estos efectúen el movimiento sin que el otro Piloto abandone los controles de la aeronave en el caso de encontrarse en vuelo.
- c. De acuerdo con la gravedad, y si las condiciones lo permiten, el Gerente de Operaciones debe coordinar el aterrizaje de inmediato en el aeropuerto más cercano que determine el Piloto y que reúna todas las condiciones de seguridad requeridas.
- d. Una vez en tierra, el Gerente de Operaciones, debe coordinar la atención médica del tripulante y en su caso, el relevo correspondiente.

MEXICO TRANSPORTES AEREOS S.A. DE C.V.

Integración y servicio de la tripulación



Descanso de la tripulación.

La Gerencia de Operaciones es la responsable de cuidar que los programas de servicios de las tripulaciones estén debidamente balanceados en cargas de trabajo, y periodos de descanso para cada uno, ya que tiene la obligación de apegarse estrictamente a lo dictaminado por las Leyes y Reglamentos aplicables.

Por lo anterior, Airmex determina los siguientes periodos de descanso para las tripulaciones de vuelo:

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	12

- 10 hrs. de jornada de vuelo asignada o menos., equivalen a 10 hrs. post-jornada de descanso.
- Con jornadas de vuelo entre 10 y 14 hrs., equivalen a 12 hrs. de pre y post-jornada de descanso.
- Jornada con más de 14 hrs. pero menos de 16 hrs., equivalen a 14 hrs. de post-jornada de descanso.
- Jornada de más de 16 hrs., equivalen a 24 hrs. de descanso después de la jornada.
- Completar un segundo periodo de jornada de 14 hrs., equivalen a 16 hrs. de descanso después de la jornada.
- Las asignaciones de periodos de descanso para las jornadas de más de 14 hrs, están hechas para realizar vuelos no programados u operaciones de jornadas de más de 14 hrs.

Cabe mencionar que las tripulaciones de vuelo no serán reprogramadas por más de dos periodos de jornada consecutivas de 14 hrs.

Periodos de jornada durante el viaje en aerolíneas:

Los periodos de jornada que incluyen viajar en línea aérea deberán empezar desde el registro en el mostrador de la aerolínea, y debe ser incluido en el cálculo de tiempo total del periodo de jornada.

Periodos máximos de jornadas de vuelo consecutivos:

Un tripulante no deberá ser programado por más de seis periodos de jornadas de vuelo consecutivos. Si seis periodos de jornada de vuelo consecutivo son programados, deberán ser seguidos de un periodo de descanso de 48 hrs.

Días máximos consecutivos de jornada:

Los tripulantes que fueron programados a 2 periodos consecutivos de jornadas de vuelo (6 periodos de jornada de vuelo consecutivo) serán programados a un periodo de descanso de 72 hrs.

Descanso mandatorio:

Antes de un viaje internacional los tripulantes serán programados a una etapa de descanso de por lo menos 24 hrs. antes de la hora programada de salida. Sin embargo, se les permitirá a los tripulantes finalizar los detalles de vuelo durante este periodo. Los tripulantes deberán tener un mínimo de 12 hrs. ininterrumpidas de descanso antes de la jornada programada.

Los tripulantes que regresen de viaje de un vuelo transcontinental de más de seis días serán reprogramados después de un mínimo de 48 hrs. de descanso antes de ser asignado a otro viaje. Los tripulantes que regresen de un viaje transcontinental de más de 10 días serán asignados a un descanso de 72 hrs. antes de efectuar otro servicio.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	13

Días máximos de jornada.

El máximo de días de jornada permitidos será de la siguiente manera:

- a. 230 días de jornada en un año calendario.
- b. 24 días de jornada en un mes calendario.

Tiempo máximo de vuelo para los tripulantes:

- a. 800 hrs. en un año calendario.
- b. 80 hrs. en un mes calendario.
- c. 40 hrs. en siete días consecutivos.

Tiempo local aplicado a las jornadas:

El tiempo local está determinado por la adaptación a la zona horaria en la que empieza la asignación a la jornada. Después de un periodo de descanso libre de jornada de vuelo de 24 hrs. en la zona horaria de 5 hrs. o más del tiempo local previo, la nueva zona horaria llegará a ser el nuevo tiempo local.

9. Planeación de vuelos.

La planeación de los vuelos (**Véase Anexo I**) debe de ser efectuada por la Gerencia de Operaciones, y se lleva a cabo cumpliendo las normas técnicas y de seguridad, dictadas por las autoridades mexicanas a través de las Leyes y Reglamentos respectivos, quien está regulada y supeditada por la Organización de Aviación Civil Internacional cumpliendo así con los requerimientos para operar en cualquier otro estado contratado.

La Ley de vías generales de comunicación determina que previamente a la operación de cualquier tipo de vuelo, deberá presentarse un plan de vuelo actualizado ante la autoridad competente del aeropuerto de que se trate, a efecto de recabar su firma de autorización.

Por plan de vuelo se entiende la información especificada que, respecto al vuelo proyectado de una aeronave, se somete para su aprobación al control de tránsito aéreo y al representante de la autoridad competente y se sujeta a lo estipulado en el Reglamento de Tránsito Aéreo en Vigor.

Airmex cuenta con la aprobación de su oficina de despacho no. 143 y que se ha dispuesto de la misma a la comandancia del aeropuerto internacional de Toluca, lo que permite que los planes de vuelo con destino a un aeródromo dentro del territorio nacional puedan ser transmitidos, si así es requerido vía telefónica, cumpliendo con los requisitos establecidos por la misma autoridad.

Normalmente los planes de vuelo para su aprobación deben canalizarse a través de las oficinas de despacho dependientes del SENEAM (Servicios de Navegación).

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------



Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	14

En los aeródromos y aeropuertos donde existan servicios de despacho de SENEAM, debe recabarse, en el plan de vuelo, la firma de la Autoridad Aeronáutica local, si ésta no existe, el Piloto al Mando de la aeronave será el responsable de formular y abrir el plan de vuelo, comunicando telefónicamente cuando sea posible o por radio a bordo, los datos referentes del mismo a las Autoridades Aeronáuticas y Servicios de Tránsito Aéreo adyacentes o más cercanas, para obtener autorización del plan de vuelo y coordinación con el tráfico operando en el área de que se trate.

Por disposición de la AFAC, y cuando la Autoridad Aeronáutica del lugar lo considere necesario para efectos de inspección, o alguna otra causa que su juicio lo amerite, el plan de vuelo debe ser confirmado por el Comandante del Aeropuerto o el Inspector en turno. Las Autoridades Aeronáuticas supervisarán que las disposiciones anteriores se apliquen correctamente, reportando cualquier irregularidad al respecto a las instancias pertinentes.

El Gerente de Operaciones debe presentar para su aprobación ante la Autoridad competente, un plan de vuelo con las firmas del Piloto al Mando de la aeronave y del despachador respectivo, ya sea que se trate de operaciones sujetas a itinerarios fijos de vuelos especiales o extraordinarios, bien sea que vayan a realizarse en condiciones de vuelo visual (VFR), o por medio de instrumentos (IFR).

Por lo anterior, todas las aeronaves deberán apegarse al plan de vuelo autorizado previamente para un vuelo controlado por el CTA (control de tráfico aéreo), a menos que exista un cambio y se tenga la autorización de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, en cuyo caso y tan pronto como permitan las circunstancias el Piloto al Mando deberá informar a la dependencia correspondiente CTA de la acción tomada fuera del plan original y del hecho de que éstas se debieron a una situación de emergencia.

Plan de vuelo operacional.

Este plan de vuelo (**Véase Anexo II**) será utilizado en todos los vuelos de Airmex y será elaborado con los mismos datos con los que se elaboró el plan de vuelo OACI (Organización de Aviación Civil). Este documento es indispensable para el despacho del vuelo.

Como norma general Airmex establece que, en condiciones normales de operación, la planeación y despacho de un vuelo se efectúen bajo las reglas de "Vuelo por Instrumento" (IFR). En casos especiales y con autorización de la Gerencia de Operaciones, se podrá planear y despachar un vuelo que sea bajo las reglas de "Vuelo Visual" (VFR), ya sea en un tramo o en toda la ruta, esto dependerá de las facilidades existentes de navegación, en el trayecto de la ruta, así como en los aeropuertos de origen y destino que se vayan a utilizar.

En caso de que se presenten cambios al plan de vuelo, el Gerente de Operaciones debe notificar con suficiente anticipación a la oficina de Seneam para su autorización.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Última revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	15

10. Vuelos distintos a los de ruta con pasajeros.

En ocasiones debido a la operación y mantenimiento de las aeronaves, es necesario llevar a cabo vuelos distintos a los de ruta sin llevar pasajeros para traslado a bordo.

Es responsabilidad del Gerente de Operaciones coordinar y autorizar este tipo de vuelos para que cumplan en todo momento con los lineamientos de la norma oficial mexicana correspondiente, apegándose a lo siguiente.

a. Vuelos de traslado sin pasajeros.

En ocasiones es necesario trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasajeros (vuelos ferry), en este caso se deberá cumplir con lo siguiente:

- I. Autorización expresa de la Gerencia de Operaciones.
- II. Cubrir todos los requisitos preoperativos que se necesitan para efectuar un vuelo de ruta.
- III. Contar con un plan de vuelo operacional autorizado por la empresa.
- IV. Presentar la solicitud correspondiente a las autoridades aeronáuticas del aeropuerto de salida y obtener la autorización del plan de vuelo "ferry".
- V. Únicamente podrán abordar el avión los empleados designados por la empresa y autorizados en el plan de vuelo por las autoridades.

Cabe aclarar que cuando se trata de un vuelo ferry fuera de base, será el Piloto al Mando quien lleve a cabo lo estipulado en los puntos II al V.

b. Vuelos de instrucción.

Este tipo de vuelos serán programados con anticipación por la Gerencia de Operaciones y su objetivo será el proporcionar adiestramiento a un Piloto o a una tripulación completa a través de un Piloto asesor instructor.

El Gerente de Operaciones generará el aviso a los Pilotos que efectuarán el vuelo de instrucción con un mínimo de 24 horas antes de la hora estimada de salida de dicho vuelo, así como el tiempo máximo programado de duración del vuelo y el nombre del Piloto asesor que impartirá la instrucción.

La tripulación o Piloto programados para el vuelo deberán ponerse en contacto con el Piloto asesor para:

- I. Coordinar la anticipación con que deberán presentarse antes de la salida programada del vuelo.
- II. Equipo y material especial que tengan que llevar para la instrucción.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Última revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	16

La Gerencia de Operaciones debe girar instrucciones a los departamentos de despacho y mantenimiento con el fin de que realicen lo siguiente:

- I. El departamento de Mantenimiento debe tener disponible la aeronave programada con un mínimo de 60 minutos antes de la hora de salida del vuelo.
- II. El Jefe de Despacho, debe preparar el plan de vuelo oficial y operacional para dicha operación, así como coordinar el abastecimiento de combustible, elaborando toda la documentación que se requiera para su despacho.

La tripulación o el Piloto programados para dicho vuelo deberán presentarse con el Piloto asesor a la hora previamente coordinada con él, debiendo seguir los siguientes procesos:

- I. Se debe llenar la forma de vuelo local, por el Piloto asesor o quien él designe y entregarla al despachador para su coordinación con CTA (Control de Tráfico Aéreo).
- II. El vuelo deberá iniciarse a la hora programada, salvo causas de fuerza mayor.
- III. El vuelo se efectuará apegándose en todo momento a lo indicado en el manual de adiestramiento y en el manual de vuelo del avión.

Al inicio del vuelo, el Jefe de Operaciones y Despacho debe seguir todos los procedimientos normales, efectuando los reportes establecidos por la Gerencia de Operaciones. En caso de que el vuelo tenga origen en un aeropuerto y destino diferente deberá coordinar con la estación de destino la hora estimada de llegada y necesidades según sea el caso.

Si el vuelo de adiestramiento es local, el Piloto asesor vigilará que éste se efectúe en el área y a la altitud que CTA le haya asignado, manteniéndose en contacto en la frecuencia de CTA y de la compañía para cualquier comunicación que se requiera.

Al terminar el vuelo el Piloto asesor debe informar por escrito al Gerente de Operaciones de los siguientes puntos:

- Nombre del o los Pilotos que recibieron instrucción.
- Resultado obtenido por cada uno de los Pilotos.
- Tiempo de vuelo asesorado de cada Piloto.
- Irregularidades que se hayan presentado con cada Piloto.
- Recomendaciones para cada Piloto.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Última revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	17

c. Vuelos de prueba.

Existen dos tipos de vuelos de prueba; los que son mandatorios de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana, y los que el departamento de Mantenimiento solicite para comprobación de algún componente que las autoridades aeronáuticas no contemplen necesario para vuelo de prueba.

En los vuelos de prueba requeridos por la Norma Oficial Mexicana, irá a bordo un inspector o representante de las autoridades aeronáuticas (AFAC) y el personal necesario de la empresa.

Los casos que requieren vuelo de prueba son los siguientes:

- I. Motor y sus componentes.
Cambio de motor o reemplazo de algún componente.
- II. Superficies de control y aletas de ala.
Cambio de componente.
- III. Alas y estabilizadores.
Cambio de alas, sección central o cambio de estabilizador horizontal o vertical.
- IV. Reparaciones estructurales.
Reparación mayor del fuselaje por tiempo o por daño, modificaciones mandatorias.

La Gerencia de Operaciones tiene la obligación de dar seguimiento al resultado de la revisión una vez concluida la misma, verificando con el Gerente de Mantenimiento si de acuerdo con la evaluación obtenida, la aeronave queda en condiciones de aeronavegabilidad o no. En el caso de que se hayan presentado problemas en la aeronave, el Gerente de Mantenimiento dará el tiempo estimado de reparación o corrección de discrepancias.

Nota:

Cabe aclarar que todo vuelo de prueba o comprobación deberá llevarse a cabo en el área del aeropuerto donde se efectuó la reparación.

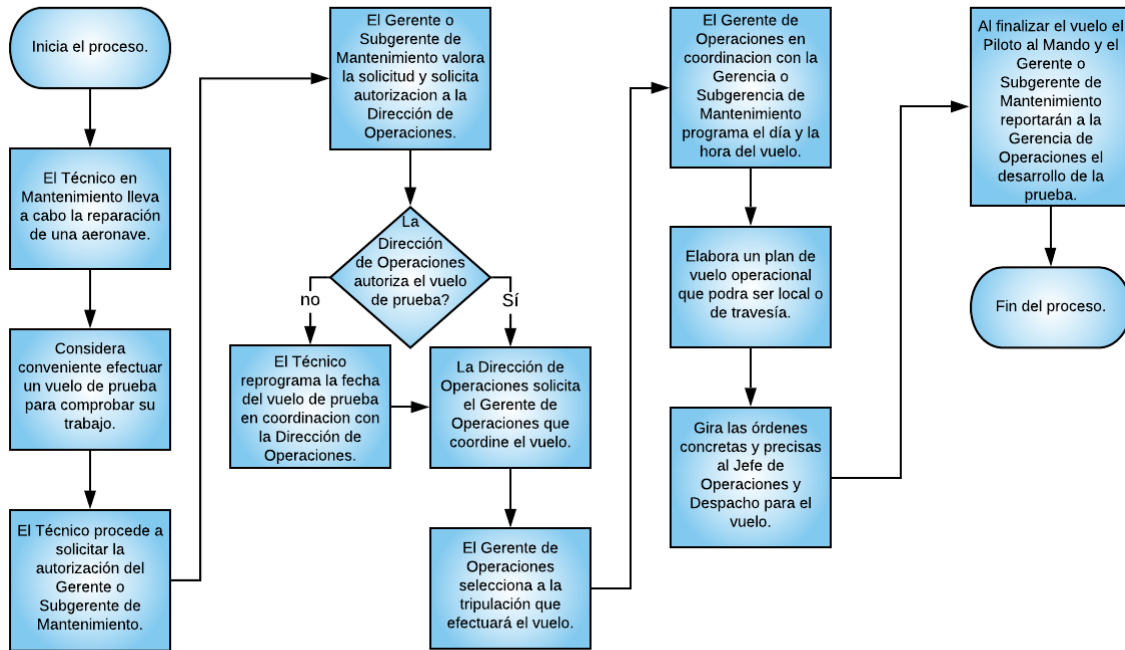
Únicamente ira a bordo el personal necesario y autorizado por las autoridades aeronáuticas o la Gerencia de Operaciones de la empresa.

El vuelo de prueba nunca debe ser usado con propósitos comerciales, y no se podrán llevar pasajeros. Todo vuelo de prueba deberá efectuarse en condiciones visuales y de día.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

MEXICO TRANSPORTES AEREOS S.A. DE C.V.

Vuelos distintos a los de ruta
(vuelo de prueba)



d. Otros vuelos.

Los vuelos de traslado, concentración, demostración y de posicionamiento, serán autorizados por la Dirección de Operaciones o por la Gerencia de Operaciones, instancia que según sea el caso gestionará ante las autoridades aeronáuticas la autorización reglamentaria de conformidad con la Norma Oficial Mexicana que según el tipo de vuelo a efectuar se requiera.

11. Cartas aeronáuticas.

La Gerencia de Operaciones debe asegurarse que las tripulaciones cuenten con las siguientes cartas de navegación en las aeronaves:

- a. Vuelos IFR: Cartas de navegación en ruta, espacio aéreo inferior y espacio aéreo superior.
- b. Carta en ruta del norte del Atlántico.
- c. Carta de Ploteo Nat HLa

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

	Manual del Gerente de Operaciones		
		Ultima revisión	Enero 24
		Fecha de emisión:	31/07/19
		No. de Revisión:	2
		Hoja:	19

Las tripulaciones son responsables de informar a la Gerencia de Operaciones de cualquier omisión o desviación cuando se presente lo siguiente:

- a. Cuando no se cuente con las cartas aeronáuticas a bordo de las aeronaves.
- b. Cuando se cuente con las cartas aeronáuticas a bordo de las aeronaves, pero éstas estén vencidas.
- c. Cuando se cuente con las cartas aeronáuticas a bordo de las aeronaves, pero estén próximas a vencer.

12. Capacitación.

Airmex apoya a su personal técnico aeronáutico, con la capacitación necesaria y de la mejor calidad que ha encontrado en el mercado de capacitación y adiestramiento técnico aeronáutico.

Todo el personal está obligado a participar en los cursos de capacitación y adiestramiento que, de acuerdo con el programa respectivo, Airmex designe para él. La Gerencia de Operaciones con autorización de la Dirección de Operaciones, planeará los movimientos de personal de vuelo o técnicos de otra especialidad que se requiera de acuerdo con las necesidades de la empresa, para suplirlos el tiempo que estén en adiestramiento.

El programa anual general de adiestramiento debe ser elaborado por la Gerencia de Operaciones en coordinación con la Dirección de Operaciones, así como con la aportación y validación del jefe de tripulaciones estableciéndose previo al inicio del año próximo, tomando en cuenta para su elaboración las fechas de los mantenimientos programados de las aeronaves, las vacaciones del personal solicitadas y considerando la potencialidad de operación y los días festivos.

Una vez elaborado el programa anual, la Gerencia de Operaciones pondrá a disposición del centro de adiestramiento al personal que deberá ser capacitado, quien a partir de ese momento será responsable de que se cumplan los programas para cada curso tanto en tiempo como en forma.

El encargado de cada departamento al que pertenezca el empleado en adiestramiento será el responsable de supervisar el cumplimiento y desarrollo de este, reportando a la Gerencia de Operaciones cualquier anomalía que observe. La Gerencia de Operaciones efectuará los trámites necesarios ante la AFAC para dar validez legal a estos adiestramientos. Por último, el centro de adiestramiento notificará por escrito a la Gerencia de Operaciones, el término y resultado de cada adiestrado, así como cualquier anomalía que se presente.

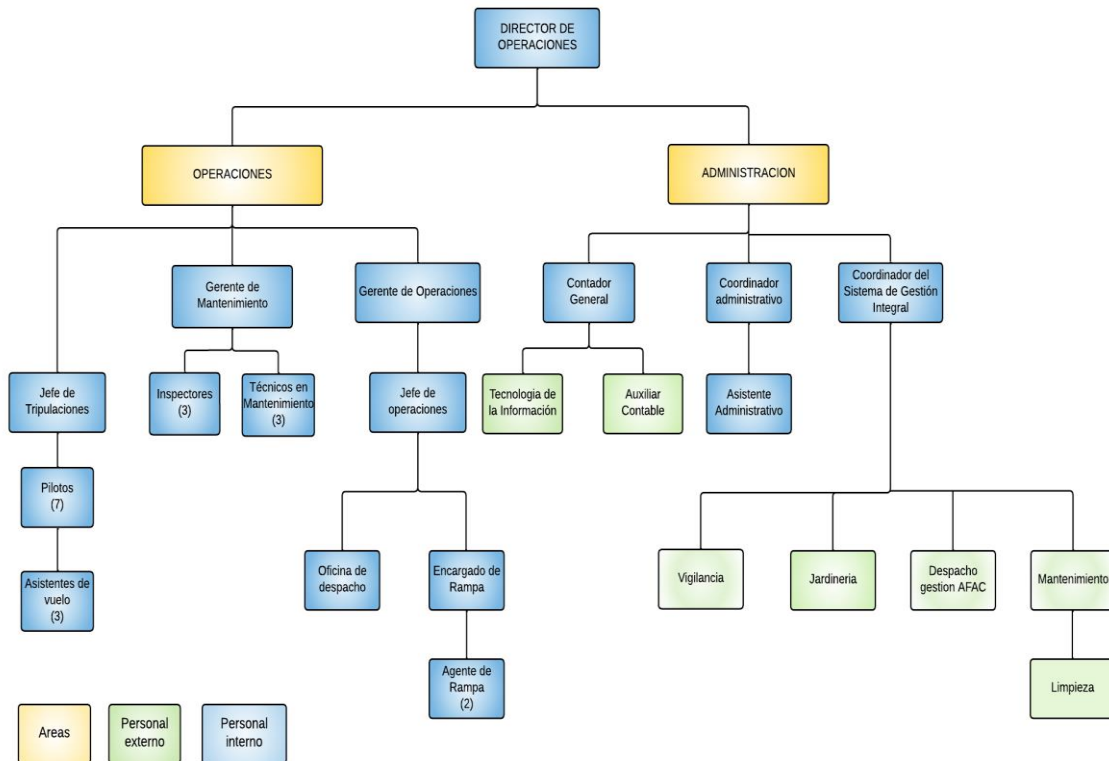
13. Observaciones y sugerencias.

Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

14. Organigramas.

MEXICO TRANSPORTES AEREOS S.A. DE C.V.

Organigrama General



Elaborado por: Alfonso Hoyo Angers	Revisado por: Jesús Alberto Ferrer	Aprobado por: Ricardo Díaz Godoy
---------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

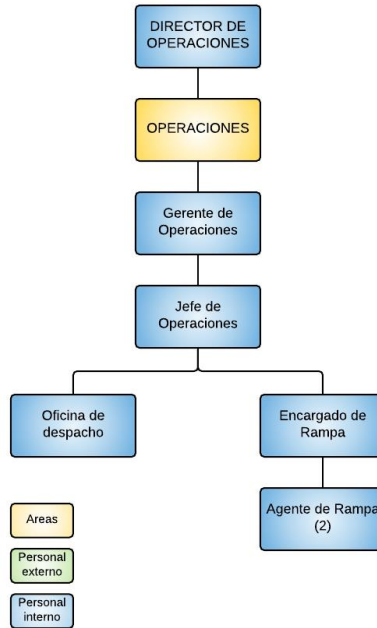


Manual del Gerente de Operaciones

Ultima revisión	Enero 24
Fecha de emisión:	31/07/19
No. de Revisión:	2
Hoja:	21

MEXICO TRANSPORTES AEREOS S.A. DE C.V.

Organigrama del Gerente de Operaciones



Elaborado por:
Alfonso Hoyo Angers

Revisado por:
Jesús Alberto Ferrer

Aprobado por:
Ricardo Díaz Godoy