

RESUMEN EJECUTIVO DE LA CUARTA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 07 DE ABRIL DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MULTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.

ORDEN DEL DIA

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR
4. INICIO DE OBRAS Y PROYECTOS EN EL AICM PARA EL PRESENTE EJERCICIO
5. INFORME DE LAS REUNIONES DE TRABAJO DEL RUNWAY SAFETY TEAM, ASI COMO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES POR INCURSION EN PISTA 2014.
6. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO.
7. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS
8. ASUNTOS GENERALES

1. LISTA DE ASISTENCIA

Se llevó a cabo en el acceso al Salón de Usos Múltiples, previo al inicio de la sesión

2. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Se constató la existencia de quórum legal para sesionar, de conformidad con la lista de asistencia previamente requisitada.

3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) sometió a consideración de los miembros del Comité, las actas de la Tercera Sesión Ordinaria y Primera Sesión Extraordinaria del COYH 2015, solicitando la dispensa de la lectura por haberse enviado con anterioridad. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de las mismas.

4. INICIO DE OBRAS Y PROYECTOS EN EL AICM PARA EL PRESENTE EJERCICIO.

AICM (Encargado de la Subgerencia de Desarrollo de Proyectos Arq. Francisco Javier Flores Arellano) hizo una breve presentación de las obras importantes para este año en el AICM.

1. Proyecto Ejecutivo para la **Rehabilitación de la Pista 05 izquierda 23 derecha y Obras Complementarias en el AICM**, la cual consiste en realizar corte y reposición de la carpeta asfáltica en los espesores que se requieran, dependiendo de la zona y entronques con los rodajes resultado del proyecto realizado, ya que derivado de los hundimientos diferenciales que se presentan a lo largo de toda la Pista, es necesario que en sitios definidos la carpeta asfáltica se renivele más de 15 cms.

También se tiene considerado la renivelación, mantenimiento y limpieza de lámparas rasantes en la cabecera 05 izquierda mientras que en la cabecera 23 derecha las ayudas visuales se reemplazaran por equipos nuevos. Al concluir estos trabajos se colocara nuevamente el señalamiento horizontal (pintura) a todo lo largo de la pista.

En el programa para la ejecución de la obra se ha considerado como fecha de inicio el mes de junio y terminando en el mes de noviembre.

2. Proyecto Ejecutivo para la **Construcción y Ampliación de la sala 75 en la Terminal 2 y obras complementarias en el AICM**. Actualmente la capacidad de la sala 75 en la Terminal 2 se encuentra rebasada, además de comprometer la seguridad de los pasajeros por el cruce de flujos.

Con la finalidad de mejorar el nivel de servicios, se ha desarrollado el proyecto de Ampliación, el cual contempla ampliar la infraestructura existente de la forma siguiente:

CONCEPTO	ACTUAL	PROYECTO	TOTAL
Capacidad de atención pasajeros	Diseñada para 60, atiende hasta 350	1,500 pasajeros	1,500 pasajeros
Superficie construida	2,825.00 m2	6,230.00 m2	9,055.00 m2
Número de Salas	2	10	10
Número de asientos en salas	150	1437	1437
Número de mostradores de atención	4	12	12
Superficie comercializable	27.00 m2	1,150.00 m2	1,150.00 m2
Número de núcleos Sanitarios	1 con 4 muebles (Cap. Atención 200 Pers.)	4 con 35 muebles (Cap. Atención 1400 Pers.)	4 con 35 muebles (Cap. Atención 1400 Pers.)
Cajones de embarque COBUS 3000	4	9	9
Cajones de embarque COBUS 2400	10	7	7

3. Proyecto ejecutivo Arquitectónico, de Ingeniería e Instalaciones para la Ampliación y Modernización de la Plataforma Presidencial y de sus Instalaciones de Servicios, Resguardo y Apoyo en el AICM.

El objetivo principal, además de salvaguardar la integridad de los usuarios del Hangar Presidencial, cuyas instalaciones son consideradas como de seguridad nacional, es el de modernizar y ampliar las instalaciones para servicios y resguardo en mantenimiento actual; ya que derivado de la adquisición de la aeronave presidencial Boeing 787-8, es necesario reconfigurar principalmente el Hangar Presidencial y paulatinamente las áreas de seguridad del destacamento, tales como:

- a. Dirección de Seguridad y destacamento.
- b. Dirección General de Administración, de Operaciones y de Comisariatos.
- c. Espacios Deportivos y Alojamientos.
- d. Estacionamientos, Servicios Generales
- e. Talleres de Pintura y Recursos Materiales.

4. Estudio de análisis para la factibilidad de modificación de la conexión entre el edificio terminal y salas de última espera (dedos norte y sur) en el edificio terminal 2 del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México.

Derivado de que la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México actualmente presenta un fenómeno de movimientos verticales diferenciales en las conexiones entre el edificio terminal, dedo norte y dedo sur (conexiones), es necesario la realización de un estudio para analizar y mejorar las funciones estructurales de conexión entre el edificio, ya que del resultado de los movimientos verticales que provocan distorsiones estructurales en las uniones o juntas constructivas entre el edificio, las cuales redundan en un problema de inestabilidad y daños en los acabados, cancelerías, cristalerías y uniones entre el edificio, por ello, se espera realizar un estudio para modificar la conexión entre el edificio terminal y las salas de última (dedos norte y sur) en el edificio de la terminal 2, con la finalidad de mantener la estabilidad, la continuidad de los niveles de piso entre las zonas del edificio de esta terminal, garantizando con ello la seguridad como parte de la infraestructura.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) solicitó conocer respecto a la rehabilitación de la pista en que horario se realizaran los trabajos y cuánto tardaran las obras.

AICM (Encargado de la Subgerencia de Desarrollo de Proyectos) Los horarios normales que se han considerado es a partir de las 12 horas a las 6 de la mañana.

Aeroméxico expresó que con respecto a la sala 75, agradeció el esfuerzo y apoyo que ha brindado la autoridad Aeronáutica y la Administración del Aeropuerto para esta ampliación.

Para las líneas aéreas que operan en Terminal 2 y en ambas direcciones, definitivamente va ser una obra que beneficiará mucho para el tema del servicio de los pasajeros.

Como es del conocimiento de todos, en la sala 75 en las horas pico se ha tenido una simultaneidad cerca de 16 operaciones entre Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Aeromar, 16 operaciones multiplicado por un promedio de 80 pasajeros.

Con respecto a las posiciones de aviones "SA", la cual ayudará a todo el proyecto de la sala 75, se tenía un compromiso del día 30 de marzo, se recorrió al 20 de abril.

AICM (Subdirector de ingeniería) al respecto expresó que se movieron las fechas por varias razones, primero se tuvo un problema con la fuga de agua generada por el Departamento de Aguas del Distrito Federal, hay cimentaciones varias en estos puntos, no obstante ya se está en base hidráulica, únicamente falta la carpeta asfáltica y la colocación de las luminarias.

Estamos ahorita en el tiempo en el que se está trasladando el presupuesto y hubo un incremento sustancial para colocar la carpeta, se ha dado esta fecha a efecto de dar el tiempo necesario para que Hacienda autorice el traslado del presupuesto del año pasado a éste, lo más seguro es que la obra esté antes, sin embargo se consideran estos tiempos por el trámite ante Hacienda para la autorización del presupuesto y poder concluir con la obra de la plataforma de Aviones S.A.

Aeroméxico dijo que si esta obra ya incluye el tema del alumbrado, sobre todo por que serían dos posiciones menos, una de ellas remota y otra de contacto y sí estaría pegando si arrancamos con el tema del proceso de la obra de la 75.

Este tema se comentó en el Subcomité de Obras y se informó que el trámite llevaría aproximadamente 30 días, más la ejecución de la obra, lo cual sería hasta el 15 ó 20 de mayo y el proceso de arranque de obra de la posición 75 se tiene para el 20 de abril.

AICM (Subdirector de ingeniería) comentó que se está en pláticas con la Secretaría de Hacienda para que se haga lo más pronto posible.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuertos (Presente) antes de continuar con el tema, hizo la presentación del Licenciado Alejandro Cobián Bustamante, Director de la CANAERO que viene en representación de la misma.

Por otro lado y regresando al punto de la rehabilitación de la pista, dijo que a las 6 de la mañana sería mucho tiempo y riesgoso, es entendible que se tienen que llevar a cabo varias acciones antes de reanudar la operación, sin embargo se solicita que la apertura sea a partir de las 4 de la mañana, por las operaciones que inician desde muy temprano.

AICM (Encargado de la Subgerencia de Desarrollo de Proyectos) al respecto comento que la rehabilitación es completamente a todo lo largo de la pista y se tendrá que ingresar a los rodajes para lograr los niveles y poder hacer una operación segura de las aeronaves, si bien no se realizan los trabajos de la obra hasta las 6 de la mañana, si se requiere dicho horario ya que está contemplado realizar trabajos de limpieza de 5 a 6 de la mañana es decir los trabajos de corte y reposición de carpeta es de 12 a 5 el tiempo restante repito es para limpieza, estos son los tiempos que tradicionalmente se han venido ocupando para las rehabilitaciones en pistas.

Con menos tiempo de lo que se está proponiendo es muy difícil hacer todos los trabajos, centramos nuestro esfuerzo en este horario para que el avance sea significativo en el proceso de la obra.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que la rehabilitación se refiere a la pista 5-izquierda, la 5-derecha se hizo el año pasado y no pasó nada, pues con la 5-izquierda se prevé que el impacto sea el menos posible.

Por lo que respecta a las operaciones de las 5 de la mañana, están fuera del horario autorizado de PLANSA, ya se verá de qué manera se puede subsanar.

**5. INFORME DE LAS REUNIONES DE TRABAJO DEL RUNWAY SAFETY TEAM,
ASÍ COMO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES POR
INCURSIÓN EN PISTA 2014.**

AICM (Subdirector de Operación) hizo una breve presentación a petición de la Comandancia General del AICM, con respecto a Runway Safety Team, así como del cumplimiento de las recomendaciones por incursión en pista 2014.

A manera de antecedente, el Runway Safety Team inició en el Aeropuerto el 06 de mayo en sesión plenaria del Comité de Operación y Horarios, se firmó el acta constitutiva del grupo de trabajo, así como su Reglamento y se tuvieron las dos primeras Sesiones Ordinarias, la primera el 10 de diciembre y la segunda el 12 de febrero, sesiones donde se han visto temas de relevancia respecto a lo que es la seguridad en pista.

Se han atendido más de 8 acuerdos, la integración de los miembros permanentes, tales como Colegio de Pilotos y Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo.

Se presentó el plan de manejo de Control de Fauna en el Aeropuerto autorizado por la SEMARNAT, se da atención a Hangares, como Aeromar y Aeroméxico respecto a lo que ha sido su problema de riesgo aviario.

Por otra parte se trató el tema, que viene dentro de la circular obligatoria, que es los "hot-spots", ya se hizo el envío a Interjet de los mismos para el análisis correspondiente, ya se hizo la evaluación respectiva de los mismos y en conjunto se trabajó con Interjet en este aspecto.

Actualmente está en proceso la publicación y trámite con la autoridad local, para que estén autorizados y publicados en el AIP.

Respecto al cumplimiento de las recomendaciones por incursión en pista 2014, se presentara el día de hoy, un avance de lo que fue el boletín informativo de incursiones que emite la Dirección de Accidentes de Aviación, éste fue emitido en mayo de 2014. Son básicamente cinco puntos los que envía como recomendaciones al aeropuerto.

Uno es la verificación de vehículos de prestadores de servicios de apoyo en tierra, que cuenten todos ellos con los radios, este presenta un avance del 50%, ya se está haciendo el análisis dentro de las verificaciones vehiculares que se tienen en el año, de hecho la Subdirección de Operación hizo una emisión de un boletín en donde solicitaba que todo este tipo de vehículo de rampa cuente con radio, ya está al 50%.

Otro de los puntos de recomendación por parte de la autoridad es el diseño e implementación de cursos periódicos no mayores a un año para la capacitación teórica de los operadores, este punto ya se está viendo con la autoridad lo que es el programa de trabajo que se va a tener para la capacitación de los operadores en donde se incluye lo que es el "RTAR" para todo este tipo de operadores y será incluido en las Reglas de Operación.

Otra de las recomendaciones es llevar a cabo un registro y control de las licencias expedidas, ésta se tiene ya al 100%, ese control se lleva desde que se hace la emisión de las licencias.

Otro punto es la verificación del programa de capacitación del explotador, en este término se está checando e incluyendo en las Reglas de Operación; el análisis del SMS para que sea solicitado a los prestadores de servicio, como bien lo recomienda la autoridad.

El otro punto es verificar que los operadores aéreos y/o prestadores de servicios complementarios de apoyo en tierra establezcan un procedimiento a seguir cuando ocurran averías en su comunicación.

Dentro de los lineamientos, lo que era antes la circular de observancia obligatoria, que ahora está como lineamientos de circulación de vehículos, viene este punto; sin embargo, se está reforzando en las Reglas de Operación y se tiene un avance del 10% del procedimiento, se va a incluir y verificar con la autoridad local.

El último punto era activar el grupo RST, ya se dio el avance, está al 100%, ya se tienen las reuniones, las minutas, y éste sería el informe solicitado por el pleno lo que llevamos de avance en lo que es el Runway Safety Team.

6. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) dio lectura al listado de los puntos de atención inmediata presentados por las líneas aéreas y que se han presentado en anteriores comités, los cuales forman parte integrante de la presente acta como anexo a este punto.

Algunos puntos ya quedaron resueltos y otros están en proceso de atención por parte de las autoridades principalmente.

7. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/04/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/04/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/04/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/04/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

DGAC (Representante del Subcomité de Demoras) informó que por parte del Subcomité de Demoras, toca presentar el índice de puntualidad y cumplimiento de horarios obtenidos al mes de enero 2015, dicha información se presentó gráficamente, en apremio al tiempo únicamente para informar los porcentajes no utilizados y demoras reales e imputables a la compañía, los cuales se presentaron a detalle en el Subcomité de Demoras.

Se expresó la afectación por cada hora de las demoras y los incumplimientos así como de la forma en que afectaron en cada franja horaria de las 00 a las 23 horas, la cual va aumentando hacia las horas que están saturadas a partir de las 13, 14 y 15 horas, hasta las 23 horas, obviamente las horas altas o las horas de la noche, al cierre de la operación muchas veces son de algunas repercusiones de toda la operación.

Por lo que respecta a los incumplimientos, hay una franja de no utilizados por cancelaciones, el cambio de horario, imputables con su respectivo porcentaje, el 32% son las demoras no imputables y las que resultaron sin demora.

Las causas que se dieron para el mes de enero por demoras, en este caso fueron meteorología 28%, rampa 25% repercusiones 17%, operaciones 13%, 9% en la infraestructura aeroportuaria, mantenimiento a las aeronaves 6%, tripulaciones y tráfico 3% y documentación 2%.

En el mes de enero se analizaron 10,1661 demoras, en la Unidad de Demoras de la AICM, 1,533 fueron turnadas al Subcomité para su dictaminación.

En el período de enero 2015 se reportaron un total de 2,338 cancelaciones, siendo las causas por cancelación fueron un 2% por mantenimiento de aeronaves y meteorología, un 5% por causas comerciales, 21% baja demanda de pasajeros, carga un 24% y operaciones un 48%.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/04/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

AICM (Subdirector de Operación) informó que como se dijo en la sesión extraordinaria, este punto va a quedar pendiente hasta en tanto no se tenga una resolución, ya que en este momento se tiene una auditoría, verificación e investigación por parte de COFECE. Esto no puede avanzar hasta no tener información al respecto.

United Airlines expresó que derivado de los antecedentes de la asignación de *Slots* que tienen ya unos dos años y medio y que de acuerdo a la minuta anterior los lineamientos están en revisión, pero los mismos no han cambiado, en este último ejercicio hay cosas de fondo y de forma que si han cambiado.

Derivado de lo anterior, en el pasado Comité Nacional de Gerentes, se acordó solicitar una reunión extraordinaria para estar informados de cómo se manejó este último ejercicio de slots, saber cuáles eran las fechas, cómo se vertió la información y quién entregó tarde la misma.

Porque si se ve como una emulación de lo que ha pasado, en años anteriores, se ajustó a las 58 operaciones y fue un ejercicio bastante importante, ya que con eso se asegurará que el aeropuerto en tema de seguridad nunca rebasara esas operaciones.

Sin embargo, en este ejercicio se tiene que algunas líneas aéreas, entre ellas United en las que hay falta de horarios, incumplimientos, etc., se pide que sea exhibido, que sea claro e informar de quienes no se cumple dónde están esos *Slots*, quién los está operando, quién los va a operar.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) Con respecto a las 58 operaciones por hora, el reporte de la última semana, donde evidentemente si decimos que se ajusta a 58 operaciones y se sigue operando con 70, 71, 72, por lo tanto no va a haber armonía en los horarios.

Se tiene programada una reunión con el Ing. Claudio Arellano, Cap. Gilberto López Mayer y Lic. Alejandro Argudín nuestro Director General, para tratar el tema de PLANSA, ya que no se ha querido iniciar formalmente con PLANSA como se acordó en una reunión con SENEAM, porque se hubiera afectado a muchas aerolíneas que no han acabado de entender cuál es el camino para

Está inmerso el tema de *Slot* de planeación con el tema de la información de PLANSA, el cual sigue muy desordenado y no ha logrado el propósito final.

Interjet dijo que entiende y agradece que en la citada reunión se definirá la fecha de la sesión extraordinaria solicitada por el Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto.

SENEAM (Gerente Regional Centro) dijo que como administradores del sistema PLANSA, se han notado algunas inconsistencias en el envío del plan del vuelo, tratando de manera general de hacer contacto con los involucrados para resolver el tema.

Se ha encontrado que están cumpliendo de acuerdo al documento OACI para la operación y esto dificulta el envío del plan de vuelo. Se va a tratar de contactar de manera particular, para conocer con cada uno de los operadores, cual ha sido la dificultad del envío de su plan de vuelo.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que hubo algunas oficinas de despacho que quitaron todas las direcciones que deberían haber puesto y solamente pusieron la de PLANSA, es decir no pusieron los centros de control ni el aeropuerto de destino. Si se pone en operación el sistema con esos errores, se afectaría la operación de muchos, en la reunión se tomará una definición muy clara en cuanto al arranque y se evitarán daños.

AICM (Subdirector de Operación) aclaró que con respecto al cumplimiento de las 58 operaciones, la autoridad pregunta directamente a quien asigna los slots, por lo que se requiere seriedad con la gente que está operando vuelos fuera de *Slot* y que provoca que se sobrepasen esas 58 operaciones.

Los lineamientos no están en análisis, ya se trabajó, se analizó y se hicieron acuerdos y posteriormente vino la situación de PLANSA, por lo tanto este tema ya no está a consideración.

Se trabajó tres temporadas con intervención de la DGAC, las fechas quedaron claras en las reuniones que se tuvieron, que derivó de este Comité y así continúa. Todo está claro, todo está auditable y todo puede ser revisado en el momento que así se requiera.

CANAERO (Licenciado Alejandro Cobian Bustamante) solicitó conocer si con respecto al tema de los lineamientos, éstos quedaran suspendidos como están el día de hoy hasta que se resuelva en definitiva el procedimiento de investigación de la COFECE

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) al respecto aclaró que se estaba a punto de publicar los lineamientos, no obstante y debido a la investigación de algunas líneas aéreas, que solicitaron dejamos las cosas como estaban hasta en tanto no se dé respuesta a la COFECE.

AICM (Subdirector de Operación) concluyó que los lineamientos estaban orientados al WSG de IATA y quedaran pendientes.

Aeroméxico solicitó no retirar el punto del cuadro de acuerdos hasta que no resuelva la COFECE y venga la resolución.

AICM (Subdirector de Operación) dijo que con gusto, de hecho mientras no se tengan los lineamientos, el aeropuerto no puede adquirir ni puede hacer nada para obtener el Software que hará el manejo automático de *Slots* y que vaya en apego a la realidad.

United Airlines destacó que ha quedado de alguna manera asentado, que se está tratando de evitar los horarios fantasmas, no obstante, no se puede permitir afectar a terceros.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que la herramienta ya está, PLANSA, ya está en el lugar, sabemos que funciona y cómo funciona; El tema es que no se quiere afectar a aquellos que no entendieron o que no leyeron la circular o el PIA.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dio un mensaje de solidaridad a Lufthansa por el incidente del avión Germanwings, es la propuesta.

Lufthansa agradeció a todas las aerolíneas, al aeropuerto y principalmente a nuestras aerolíneas de Star Alliance, es una experiencia tremenda y fatal, y se agradece el apoyo que se nos ha brindado.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/02/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

7. ASUNTOS GENERALES

a) Aeroméxico con respecto al tema de interconectividad entre terminales, solicitó la fecha límite de puesta en marcha.

AICM (Subdirector de Operación) expresó que se está terminando con la señalización, la autoridad está haciendo algunas observaciones que ya van a quedar entre hoy y mañana y se está dando una fecha de inicio el próximo viernes, proponiendo una reunión con todos los involucrados, Líneas aéreas, DGAC, Aduana, Subdirector de Seguridad y Operaciones y Passenger Movers para afinar el tema, el día de mañana se enviará la invitación para la reunión y posteriormente un recorrido para ver la señalización, las áreas y quedar todos claros con las observaciones.

b) Aeroméxico dijo que con respecto a la ampliación de la posición 75 que se va prácticamente a cuatro veces más la capacidad que se tenía que cuando se diseñó, la cual albergará los próximos años en lo que se inaugura el nuevo aeropuerto, las necesidades en posiciones remotas, es un logro que se tuvo como autoridades, administración del aeropuerto y línea aéreas.

Por otro lado, también agradecer el apoyo que se obtuvo por parte de las diferentes áreas del AICM, particularmente el área comercial, el área de finanzas y el área jurídica que participaron para la realización del contrato que se está dando entre la línea aérea y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México.

c) ASA Combustibles expresó tener un problema en la posición cinco que ya se había hecho mención con el proyecto de las pruebas hidrostáticas al turbosinoducto, sin embargo, ahora el área de mantenimiento de ASA solicita se manifieste la posibilidad de ver si se puede cerrar la posición cinco.

La posición cinco es la válvula donde existe la junta de expansión que está sufriendo un desplazamiento y que en cualquier momento pudiera llegar a salirse de su sujeción y podría ocasionar un problema de derrame.

La idea es, en lo que se está ahora trabajando en el proyecto, ampliar un registro de dos válvulas, pero ahora no se tiene fecha, no sé con quién nos tengamos que dirigir para ver cómo se puede atacar la operación.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité) comentó que hay un desplazamiento de la junta de expansión y se solicitó a la gente de ASA que nos hiciera llegar el tiempo de vida útil declarada por el fabricante de los empaques que lleva adentro esta junta, así como la tolerancia de desplazamiento de la misma, se está en espera para la toma de decisión.

ASA Combustibles ofreció consultar la información y hacerla llegar lo antes posible.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité) dijo que de manera preventiva, se estará cerrando la posición, únicamente para que sea abastecido con autotanque, para la emisión del NOTAM.

d) Colegio de Pilotos Aviadores de México respecto a los trabajos que se han tenido, se expuso en el Comité de Obras hace 15 días, desafortunadamente por cuestiones de trabajo el Colegio no se pudo presentar a la reunión de ayer, pero sí solicitan saber cuál es el estatus que guarda el rodaje, no sólo "B", sino varios de los rodajes.

AICM (Encargado de la Subgerencia de Desarrollo de Proyectos) dijo que el problema que se ha presentado no sólo es en "B", sino en todos los rodajes, es ocasionado nuevamente por las deformaciones en el suelo y por ello los trabajos no pueden ser continuos.

Se está haciendo un nuevo proyecto para ir atacando los puntos más graves, sobre todo el "B" que, como sabemos, es el rodaje principal de todo el aeropuerto. Se van a ejecutar dos tramos de obra y se va a hacer un proyecto más para concluir toda la longitud del rodaje.

Colegio de Pilotos Aviadores de México se sabe que el problema del rodaje "B" es la deformación por los hundimientos que se tiene en el aeropuerto.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) al respecto dijo que es precisamente lo que se está corrigiendo, lo que se busca es que arranque en el contrato que se acaba de asignar de bacheo de todo el aeropuerto, se estructure la carpeta y tenga mucho más resistencia a la que tiene, es justamente lo que se está corrigiendo que por alguna razón no se hizo el año pasado.

Colegio de Pilotos Aviadores de México otro punto es saber con respecto a que hace un mes se dijo algo del aeropuerto alterno de México, En reuniones con SENEAM y con el Colegio de Controladores se dijo de los problemas que tienen entre pilotos y controladores.

En esta Comisión se tocó el tema del altermo de México por el evento que pasó, por lo cual se solicitaría una reunión con el Aeropuerto, la Comandancia y SENEAM respecto a las responsabilidades.

SENEAM dice que ellos no autorizan, esto lo autoriza la Comandancia, pero si en un plan de vuelo autorizado viene que un vuelo de Aeroméxico a Monterrey el altermo es México, tendría que dársele el servicio.

No es levantar polémica ni entrar en discusión en este momento, pero sí nos gustaría como Colegio, tener una reunión, en el Aeropuerto, con la Comandancia y con SENEAM para darle un arreglo definitivo a este tema.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité) dijo que con gusto, al término de la presente reunión se agenda la otra, no obstante, desafortunadamente es un tema nuevo, no se conocía esa costumbre, porque no se puede llamar de otra forma una costumbre que se tenía de que el aeropuerto de la Ciudad de México no fuera utilizado como altermo.

Efectivamente, normativamente y ya incluso cotejado con el área de navegación de la DGAC, incluso con SENEAM, en el PIA no viene nada al respecto de alguna prohibición, limitación o restricción.

e) AICM (Subdirector de Operación) informó que el aerotren permanecerá fuera de servicio los días 18 y 19 de abril por un trabajo de corte de cable que se debe de hacer dentro de los primeros seis meses.

Se está tomando como máximo el día 18 y 19, y se tomarán todas las precauciones para tener transportación y cubrir el hueco que genera la falta de este servicio.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) solicitó conocer porque se canceló el vuelo del sábado de Alaska por ceniza volcánica ya que nadie más canceló vuelos por esa razón.

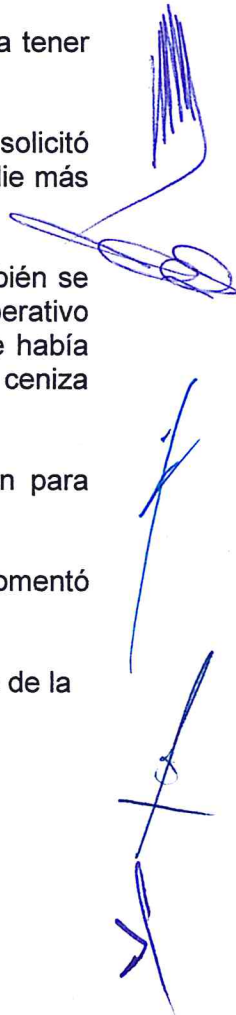
Alaska Airlines expresó que fue el vuelo de la madrugada del sábado al domingo y también se desconocen las causas de la cancelación, se intentó contactar con el Centro de Control Operativo para saber que sucedía, según ellos habían por el pronóstico de tiempo, y efectivamente había tenido un pronóstico a las 23:00 del día anterior; había un "ashtam" o aviso por emisión de ceniza y de vapor de agua y determinó el área operativa de Alaska cancelar el vuelo.


La cancelación del vuelo se obligó porque no había ni avión de repuesto ni tripulación para poderlo demorar.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó que fue un exceso por parte de la oficina de operaciones.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 12:01 horas del día de la fecha.

-- o0o --





ARMANDO SUBIRATS SIMÓN
Presidente Suplente del Comité y Director
General Adjunto de Operación



ING. RICARDO QUINTAL MARTÍNEZ
Secretario General del COYH y
Comandante General del AICM



**C.T.A FELIX RODOLFO OLIVARES
CASTRO**
Gerente Regional Centro
SENEAM



JOSÉ LUIS MARTÍNEZ GONZALEZ
Presidente del Comité Nacional de
Gerentes de Aeropuerto



LIC. RUBÉN SERROS GARDUÑO
Presidente de la Asociación Nacional de
Prestadores de Servicios Aeroportuarios

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Cuarta Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 07 de abril del 2015.