



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Contaduría y Administración

**Investigación sobre Requisitos, Procedimiento de Desarrollo, Selección y Contratación de Personal Técnico Aeronáutico de Vuelo en México**

**Seminario de Investigación Administrativa**

que para obtener el título de:  
Licenciado en Administración

p r e s e n t a  
**EDUARDO JOSE TAPIA VALDES**

**DIRECTOR DE SEMINARIO:**  
**L. A. E. y C. P. Manuel Rañal Luaña**

*Ciudad Universitaria, México 1978*



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CON TODO CARINO :

A mis padres.

A mi esposa.

A mis Hermanos.

A MI QUERIDA FACULTAD  
con gratitud.

Director del Seminario.

L.A.E. y C.P. Manuel Rañal Luaña

Con respeto y agradecimiento.

A mis Maestros, compañeros y  
amigos.

# I N D I C E .

INTRODUCCION .....	1
CAPITULO I .- <u>ANTECEDENTES Y COMENTARIOS.</u>	
1.1 Antecedentes histórico legendarios sobre el vuelo del hombre .....	4
1.2 Comentario sobre la actitud humana del piloto...	14
CAPITULO II.- <u>PANORAMA GENERAL DEL DESARROLLO DE LA NECESIDAD- DEL CONTROL DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE- VUELO.</u>	
2.1 Clasificación del Personal Técnico Aeronáutico...	18
2.2 Procedimiento y requisitos generales para obtener los certificados de capacidad .....	18
2.2.1. Requisitos Médicos .....	19
2.2.1.1. Procedimiento del Control médico.	19
2.2.2. Certificados Médicos .....	20
2.2.1.1 Duración de los certificados -- Médicos .....	21
2.2.3. Certificados de Capacidad otorgados por la naturaleza del vuelo ( aeroplanos de ala fija ) .....	22
2.2.4. Revalidación, recuperación, suspensión y renovación de las licencias y certificados .....	23
CAPITULO III. <u>FORMACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO EN LA ACTUALIDAD.</u>	
3.1. Pilotos Estudiantes .....	26
3.2. Pilotos Privados .....	27
3.3. Pilotos Comerciales .....	28

3.4. Pilotos Comerciales de Transporte Público res - tringido (T.P.R.) .....	31
3.5. Pilotos Comerciales de Transporte Público ili - mitado (T.P.I.) .....	33
3.6. Personal Técnico Aeronáutico de vuelo comple -- mentario .....	34

CAPITULO IV .- PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO ANTE  
LA COMPANIA DE AVIACION.

4.1. Fuentes de Reclutamiento del Personal Técnico -- Aeronáutico de vuelo .....	38
4.2. Seleccin del Personal Técnico Aeronáutico de - vuelo .....	38
4.3. Contratación del Personal Técnico Aeronáutico de vuelo.....	41

ANEXOS : ..... 46

- 1.- Solicitud de Permiso práctica de vuelo.
- 2.- Solicitud de Expedición de Licencia.
- 3.- Licencia de Piloto.
- 4.- Certificado Médico Clase "A".
- 5.- Certificado Médico Clase "B".
- 6.- Bitácora de Vuelo.
- 7.- Solicitud de Ingreso a la Asociación Sindical de  
Pilotos Aviadores de México.
- 8.- Solicitud de Empleo.
- 9.- Exámen Médico.
- 10- Solicitud de Exámen médico de admisión.
- 11- Solicitud de Exámen Otorrinolaringológico.
- 12- Evaluación Psicotécnica.
- 13- Visto Bueno Sindicato.
- 14- Presentación de Aspirante.
- 15- Solicitud de Inscripción en el Registro Federal de  
Causantes.
- 16- Registro de Personal.

- 17.- Contratación de Personal
- 18.- Consentimiento de Seguro de Vida.
- 19.- Inscripción al Seguro Social.
- 20.- Conformidad de Contrato.
- 21.- Credencial Temporal
- 22.- Aviso de Iniciación de Labores.
- 23.- Recordatorio de Vencimiento de Contrato.

CONCLUSIONES: .....	79
BIBLIOGRAFIA. ....	82

## INTRODUCCION.

El éxito de toda Empresa está determinado por la capacidad y calidad de los recursos que la integran.

Puede afirmarse que los problemas que se encuentran a cada paso en el mundo de los negocios y la administración, se deben a fallas de las personas que dirigen éstos negocios, ya sea por falta de comunicación, por desconocimiento del medio ambiente, o simplemente por la falta de preparación y habilidad para afrontar las situaciones y problemas que se les presentan a diario.

Tratándose de un personal dirigente como el personal técnico aeronáutico de vuelo ( pilotos y auxiliares de los mismos ) es de suma importancia eliminar la menor falla existente. Por lo tanto, si deseamos que los pilotos lleven a cabo su labor exitosamente y realicen de la mejor manera los objetivos de la Empresa, debe cuidarse el que constantemente se les esté preparando para un mejor desempeño de sus actividades. La Empresa deberá escoger al personal con mayor tiempo y experiencia en el desempeño de sus funciones demostrando sus aptitudes y capacidad.

Es una exigencia de las Empresas Aeronáuticas el que el cuerpo de pilotos esté plenamente identificado con las mismas; cosa que sería más difícil de lograrse si el personal que ocupa estos puestos se obtiene del exterior y en el momento que se presenta la necesidad. Por ello es conveniente que el cuerpo de pilotos sea seleccionado y capacitado dentro de las mismas Empresas.

Las circunstancias anteriores implican que la administración, desarrollo y capacitación de los pilotos, sean actividades que deban planearse y dirigirse dentro de las Empresas y bajo el control de las mismas.

En nuestros días, la formación del personal aeronáutico de vuelo no sólo se logra por medio de la experiencia mediante la observación o al través de un simple aprendizaje informal; actualmente existen reglamentos, Instituciones o Escuelas autorizadas, con métodos, sistemas y cursos que pueden cubrir todas las necesidades que requiere un piloto para ocupar cualquier puesto.

Las funciones del personal técnico aeronáutico de vuelo, han evolucionado hasta convertirse en una actividad profesional en todos y cada uno de los niveles de la Empresa, desde el jerárquico más alto, como puede ser el jefe de pilotos, hasta el último supervisor ( Copiloto, Oficial ).

Es necesario una preparación especializada para obtener ésta profesionalización que dará por resultado un mejoramiento en la calidad y rendimiento del personal técnico aeronáutico de vuelo.

Para obtener ésa calidad y rendimiento del personal ha sido necesario se imparta una educación y preparación sistemática organizada, así como un entrenamiento racional con el fin de que se adquirieran conocimientos y habilidades que permitan al piloto desarrollar su trabajo con el máximo de perfeccionamiento.

El piloto en muchas ocasiones es el responsable del desarrollo de la Empresa, pues el concepto propietario ha venido evolucionando, y actualmente suele ser un inversionista desligado de los problemas administrativos. Es por ésto que la función del personal recae sobre un nuevo tipo de personalidad en el orden social y que viene a ser totalmente un profesional.

Debemos considerar que el desarrollo del personal técnico aeronáutico, es una actividad que debe planearse a corto y largo plazo pues, si se requiere que de éste desarrollo y preparación se obtengan los resultados deseados, debe planearse en base a un sistema que nos sirva como guía y punto de referencia en la aplicación en técnicas y métodos de capacitación. Si no existe ésta planeación del sistema, está por demás la aplicación de las técnicas y métodos, pues no se obtendrán los objetivos deseados.

Este Seminario de administración administrativa se desarrollará a lo largo de cuatro capítulos encaminados a determinar el procedimiento de desarrollo, selección y contratación del Personal Técnico Aeronáutico de Vuelo (Pilotos) de Transporte Aereo Comercial.

Enunciado mi objetivo específico final, presentaré en la forma siguiente los objetivos intermedios :

Capítulo I .- Antecedentes Históricos sobre el vuelo del Hombre, y Aspectos humanos del personal Aeronáutico.

Capítulo II.- Cómo se Clasifica el Personal Aeronáutico.

Capítulo III- De Acuerdo a su Clasificación, Cual es el Procedimiento de Sistema de Capacitación.

Capítulo IV.-El Piloto Ante la Compañía de Aviación.  
Conclusiones.

La razón por la cual decidí realizar ésta investigación es porque tengo la inquietud ( motivación ) de saber la importancia que el personal técnico Aeronáutico representa en el ámbito aereo comercial en nuestro país.

## CAPITULO I

### ANTECEDENTES Y COMENTARIO.

- 1.1 - ANTECEDENTES HISTORICO LEGENDARIOS SOBRE EL VUELO DEL HOMBRE
- 1.2 - COMENTARIO SOBRE LA ACTITUD HUMANA DEL PILOTO.

## 1.1- ANTECEDENTES HISTORICO LEGENDARIOS SOBRE EL VUELO DEL HOMBRE.

Desde la más remota antigüedad, una de las circunstancias que más asombro causó a la vista del hombre fué, "El vuelo de las aves ", sus primeras observaciones, deben haberlo llevado a la conclusión que era algo imposible de alcanzar, pero al mismo tiempo el sentimiento de lo inaccesible es un fuerte estímulo a imitar esos vuelos y como lo estamos comprobando al transcurso del tiempo el logro de su objetivo, con la culminación de los vuelos espaciales.

Las tradiciones de los pueblos primitivos nos han dejado muchas referencias relacionadas con el vuelo, algunas mitológicas , otras artísticas o de diferente índole. Por ejemplo los egipcios sus dioses alados, los Asirios guerreros con alas de águila, y toros alados, los Persas reyes sentados en tronos voladores, los griegos Pegaso el caballo alado y la Leyenda de Dédalo e Ícaro su hijo, que huye del laberinto de Creta con alas de ave, pegadas con cera a una armazón de carrizo vuelo cuya leyenda nos dice termina trágicamente cuando el sol derrite la cera de las alas. Los romanos tienen a Mercurio el alado mensajero de los dioses, además cuentan que durante el reinado del Emperador Nerón parece que un hombre al que llamaban Simón el Mago provisto de alas artificiales, se lanza desde lo más alto del foro romano, encuentra la muerte al estrellarse contra el suelo.

En la Edad Media hay noticias del vuelo del árabe Abdul Kausin-ben, quien voló desde una torre con alas artificiales, contemporáneos un inglés llamado Oliver Manesbury, y el italiano Juan Bautista Danti, también intentaron vuelos planeados lanzándose desde elevadas torres.

Leonardo De Vinci, ( siglo XV) como observador atento del vuelo de las aves, lleva al papel magistrales dibujos que son bosquejos de un rudimentario planeador. Este hombre notable y verdadero precursor de la aviación moderna publica sus ideas en un folleto llamado Codice Sul Volo degli ucelli (1505) ideas que fueron tomadas posteriormente por Lilienthal, los Hermanos Wright, y

J. Muller en la fabricación de sus máquinas voladoras.

Los hombres de Iglesia en el siglo XVII se interesan también por la conquista del aire; dos Jesuitas en Italia, construyen una máquina aerostática en forma de pájaro, pero se carece de información sobre el resultado de su experimento.

El siglo XVIII, marca el comienzo de la aventura del hombre en el cielo con la invención del globo por los franceses Montgolfier.

Por cuánto a nuestro País, la Historia de México nos dice que las primeras manifestaciones de vuelo las tenemos en nuestros grupos prehispánicos; los llamados Voladores de Papantla, ceremonis ritual de la cultura Totona en honor de los dioses del sol y la lluvia.

Algunos historiadores pretenden encontrar una referencia en la llamada Leyenda de los Soles Cosmogónicos en que el sol Tonatiuh, se pone a salvo de las calamidades convirtiéndose en águila y volando, otros relacionan la dualidad Topiltzin Quetzalcoatl (serpiente emplumada) también con el vuelo de las aves y es perfectamente comprobable cómo una categoría de gran distinción era el ser Caballero Aguila.

La Gaceta de México en la época colonial, anuncia los primeros ensayos en Nueva España sobre aerostación, correspondieron los experimentos a los señores Jose Ma Alfaro en Jalapa y al Sr. Antonio Fernandez en Tlaxcalla, éste último logró en el patio de su casa elevar un globo a considerable altura.

En 1785 en el patio del Palacio Virreinal (siendo virrey de México el Conde de Galvez) se elevó un aerostato que fué a caer en el cerro del Peñon.

Es larga la lista de ascensiones en globo, en el México Independiente, algunos de origen extranjero, pero muchos mexicanos también, gustaban presentarlos como espectáculo en la plaza de toros y más tarde los combinaros con acróbatas aereos en la que participaron mujeres aerotrapecistas como la Srita. Flora Conde.

En el año de 1844 se fundó en México la Empresa Aerostática Mexicana, dedicada a la promoción y dirección de todo aquello que se refería a los globos y a la navegación aérea de la República Mexicana, y tal vez sea ésta la primera Empresa no sólo de México, sino de todo el Continente pues no existe noticia de otra igual.

Transcurren casi veinte años y los periódicos de la época publican la noticia de la ascensión del Sr. Dn Joaquín de la Cantolla y Rico acompañado de Dn Manuel de la Puente en un aeróstato de dirección. El Sr de la Cantolla fué uno de los personajes más celebres en la historia de los aeróstatos, no solo por la construcción de los mismos sino por sus continuas experiencias en dirigirlos, en la Plaza de Toros, en Tacubaya, en Catedral con resultados variados y episodios chuscos, como el caer por un tragaluz dentro de una casa en la calle del Salto del Agua donde un obrero y su esposa comían tranquilamente que a pesar de las disculpas del aeronauta, no escapó a tremenda paliza.

En 1907, durante el Porfirismo, el señor Ernesto Pugibet trajo un dirigible del extranjero que surcó el cielo mexicano con fines comerciales, anunciando los cigarros del Buen Tono, al espectáculo asistió el Gral Porfirio Díaz y miembros de su gabinete.

Tres años antes, en Carolina del Norte los hermanos Wilbur y Orville Wright lograban la gloria del primer vuelo, con el perfeccionamiento de un sencillo avión de motor que constaba de cuatro cilindros, 4 H.P. y que era más pesado que el aire.

En México desde principios del siglo XX, muchos estudios técnicos se aproximaban a la posibilidad y realidad de vuelos mecánicos, tomando en cuenta todas las experiencias, publicaciones tanto de norteamericanos como de franceses y alemanes. Por ejemplo, el Ing. Alfredo Robles Domínguez, publica todo un tratado de Locomoción Aérea, además construye un avión y habla de toda una serie de cualidades físicas que deben reunir los pilotos conductores de las naves aéreas, la forma de maniobrar los aviones, y los efectos de las corrientes

de aire alrededor de las alas.

Nombres sobresalientes en la construcción de los primeros planeadores en México fueron : Miguel Lebrija, Guillermo Villasana, Pablo y Eduardo Aldasoro y el español radicado en México Manuel Ventosa.

Seis años después que los hermanos Wright lograron el primer vuelo sostenido y controlado de un aparato más pesado que el aire, un mexicano el Sr Alberto Braniff, volaba en 1909 por vez primera en el Valle de México un biplano de motor. Desde ése momento hasta 1913 van a presentarse una serie de exhibiciones aéreas de aviones de motor.

México en aquellos años afrontaba situaciones difíciles, al atravesar el crítico período revolucionario y en el que la aviación tomaría parte importantísima en nuestra revolución.

En el Puerto de Guaymas a mediados de 1913 las fuerzas revolucionarias Constitucionalistas comandadas por el Gral. Alvaro Obregón tomaron la decisión por sugerencia del Coronel Eduardo Hay de adquirir un aeroplano para reconocimiento de fortificaciones enemigas, y bombardeo de algunos barcos que con sus baterías de gran alcance cubrían la entrada a las posesiones federales. El Coronel Bauche adquirió de contrabando en E. Unidos un biplano al que se le puso por nombre "El Sonora " el piloto fué el Sr. Gustavo Salinas C. y logró gran éxito contra el ejército federal en los Puertos de Topolobampo y Mazatlán. Desde entonces el avión fué utilizado en diferentes acontecimientos históricos en contra de los villistas en las batallas del Ebano y Pánuco éstas circunstancias dieron origen al nacimiento de la Fuerza Aérea Mexicana.

Ya como Fuerza Aérea Mexicana participan sofocando la rebelión Delahuertista, en los Altos de Jalisco en contra del grupo llamado cristeros y en la rebelión Escobarista, servicios aéreos todos ellos bastante eficaces.

Brillante papel en el transcurso histórico mexicano de la Fuerza Aérea, los pilotos mexicanos en la Segunda Guerra Mundial, contra Japon Italia y Alemania cuando la F.A.E.M. mandó su Escuadrón 201 a la Bahía de MANILA , y

que quedó bajo las órdenes del Gral Mc. Arthur y en que nuestro País lamentablemente perdió en la lucha nueve de sus más famosos pilotos.

El enorme desarrollo de la aviación trajo como consecuencia la creación de Instituciones como la Escuela Militar de Aviación, la de Meteorologías, la de Aviación Naval, e igualmente se iniciaron los ciclos de construcciones aeronáuticas, surgen importantes fábricas, la Lockheed Azcárate en Sn Luis Potosí, y numerosos proyectos de modelos de construcción de aviones.

Igualmente se intentarán los vuelos cada vez a mayores distancias - de ésta etapa recordamos los nombres de Emilio Carranza, Francisco SARABIA, Roberto Fierro, Pablo Sidar y Panini y Garagarza quienes cruzaron el Oceano Atlántico, saliendo de la ciudad de México.

#### PRINCIPIOS DE LA AVIACION CIVIL.

El origen de la aviación civil puede considerarse cronológicamente en dos períodos el Pre-revolucionario y el Post-revolucionario, la primera fase en 1910, cuando un civil, el Sr. Alberto Braniff, realizó el primer vuelo de un avión más pesado que el aire en el Valle del Anahuac. Al presentarse los movimientos políticos de 1910 los pilotos civiles quedaron prácticamente inactivos al serles requisadas sus máquinas voladoras.

Durante la etapa llamada Constitucionalista Dn Venustiano Carranza por decreto Formó el Cuerpo de Aviación militar, sin embargo nuestros precursores del aire buscaban otros horizontes para la aeronáutica no como elementos de destrucción sino como instrumentos de progreso, de transportación y de comunicación.

A fines de 1919 se presentó a la Sria. de Comunicaciones y Obras Públicas una de las primeras solicitudes de permiso para la explotación de Servicio aereo y Transporte de los Diarios, desde la ciudad de México hasta Puebla, al año siguiente quedó incorporada la aeronáutica civil a la S.C.O.P. se organizó una sección técnica de navegación Aerea dependiente de la Dirección de Ferrocarriles, y por cuánto a los reglamentos iban a depender de Ferrocarriles.

Una vez establecidas las bases se aceptó la proposición de la Cía. Mexicana de Transportación aérea S.A., que fué la primera Empresa que estableció un servicio regular para pasajeros y correo en el País. La primera ruta cubrió desde México, Tuxpan, Tampico, Laredo, Matamoros, Monterrey, San Luis con aviones biplanos de dos plazas únicamente o sea que solamente podían transportar un pasajero, treinta kilogramos de equipaje y 20 kg más de correspondencia. Con halagadores resultados, el primer año de actividades aéreas se recorrieron 195,000 Km, horas de vuelo fueron 1956 y los pasajeros transportados 1,248; lógicamente después de ese primer vuelo hubo un gran incremento de tráfico aéreo en toda la República, para 1937 ya operaban doce Empresas Aereas Mexicanas:

- a) Compañía Mexicana de Aviación S.A.
- b) Transportes Aereos de Chiapas,
- c) Lineas Aereas Mineras S.A.
- d) Lineas Francisco T. Mancilla,
- e) Comunicaciones Aereas de Veracruz ( Sist. Fco Buch de Parada )
- f) Transportes Aereos Pacífico S.A.
- g) Carlos Panini,
- h) Sistema Cía. Aeronáutica del Sur, S.A. ( J. Hans Mattes )
- i) Linea Postal Experimental ( Daniel P. Fort )
- j) Aeronáutica de la Sierra S.A.
- k) Taxi Aereo de Oaxaca,
- l) Alfredo Zárate Leyves , y
- M) Pan American Airways.

El Gral. Francisco J. Múgica, como Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas dió gran impulso al desarrollo de la aviación comercial en México, estableció Leyes y reglamentos que hicieran verdaderamente nacional el sistema de Transportes Aereos, en primer lugar porque sólo a ciudadanos mexicanos

se les permitió ejercer la profesión de pilotos de transporte y segundo por el interés de las vías de comunicación que como consecuencia del aumento del tráfico aéreo nacional, era necesario puntualizar. Se plantearon problemas importantísimos como lo referente a los aeropuertos, la reglamentación técnica y administrativa para atender convenientemente una red aérea entonces de 60 000 Km. de extensión, se tuvo que capacitar personal para la tripulación de estas aeronaves comerciales para lo cual se establecieron escuelas técnicas aeronáuticas (por ejemplo, la Cinco de Mayo en Puebla) e igualmente se dieron leyes relativas a la aviación civil, se celebraron convenios aéreos con otros países y la historia de nuestra aviación civil quedará muy ligada a la historia de la aviación civil de los Estados Unidos de Norteamérica.

Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. (RAMSA) inició sus operaciones en 1949 para proporcionar los servicios de radio y meteorología en todo el país. RAMSA, durante la presidencia del Lic. G. Díaz Ordaz pasó a ser una empresa de participación estatal.

#### COMPANÍA MEXICANA DE AVIACION

En 1924, los señores Jorge L. Rihl y Guillermo L. Mallory, norte-americanos, organizaron una empresa aeronáutica a la que llamaron Compañía Mexicana de Aviación, como sociedad anónima y adquirieron dos aviones Lincoln Standard con motor de 150 caballos, cabina abierta, con capacidad para un pasajero y capaces de desarrollar una velocidad de 95 Km. por hora. Como aeropuerto se utilizó en Tampico el viaje campo de aterrizaje cercano al Puente de Moralillo, que fue el primer aeropuerto civil de la República, el objeto era conducir por aire el dinero con que se efectuaban los pagos semanarios, las valijas de cuero eran arrojadas en los campos preparados de antemano.

Hasta 1968 , Compañía Mexicana de Aviación puede considerarse como hija de la Pan American Airways, en 1929 se había fusionado con Aerovías Cene

trales, los pilotos eran estadounidenses y muy pocos eran mexicanos como Cárdenas Rodríguez, Ríos Zertuche, Treviño Zapata, etc.

En 1936 de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación se estableció : " Que tanto pilotos aviadores en las categorías comerciales y de transporte públicos debían ser mexicanos por nacimiento ".

Mexicana de aviación a partir de 1950 va adquiriendo aparatos mas complejos, el DC 6 B, el DC 7 C, los D.H. Comet 4C, los Boeing 727-100 y los DH Comet que abrieron la llamada era del Jet en la ruta México, Los Angeles California.

En 1960 la Compañía Mexicana reconoció la representación sindical ASPA de México.

En 1964 la crisis económica por la que atravesó Mexicana de Aviación, hizo que se vendieran al gobierno Federal todos sus aeropuertos, y al fin en 1968 Mexicana de Aviación fué realmente una Compañía Mexicana en sus 44 años de vida haciendose cargo de ella como dirigentes los Sres. Carlos Ballesteros y Manuel Sosa de la Vega.

Mexicana de Aviación es ahora una de las muchas Compañías orgullo de México.

#### AERONAVES DE MEXICO.

La formación de Aeronaves de México como Empresa de Transporte Aereo Comercial, se hizo bajo los auspicios de Dn Antonio Diaz Lombardo ,del Banco de Transportes, y con la dirección del Señor Carlos Ramos que la llevó al éxito hasta su nacionalización.

Comenzó a funcionar con pequeños aviones Bellanca y Fairchild en la ruta México Acapulco y su nombre se debe a los Sres Ramon Gonzalez y Leonardo Enriquez.

El primer avión que utilizó Aeronaves de México para sus vuelos al Puerto de Acapulco fué un Stinson de Luxe, de cinco plazas dotado de un motor lycoming de 215 caballos. Desde que en 1934 se realizó el primer vue

lo, el servicio siempre se ha sostenido con toda regularidad, y con gran orgullo se asienta que solamente un accidente se ha registrado en esa ruta - en la inmensa cantidad de vuelos.

Posteriormente Aeronaves fué adquiriendo el Boeing para 13 pasajero y en la actualidad se usan los Douglas DC 8 el DC 9 y la ruta inicial se amplió a numerosos estados de la República.

En 1954 se incorporaron a Aeronaves de México " Transportes Aereos del Pacifico", " Lineas Aereas Jesus Sarabia ", " Taxis Aereos Nacionales ", LAMSA y Aerovias Reforma ", pero Aeronaves estaba todavía bajo el control de Pan American Airways.

La Empresa mexicanizó su capital en 1957 adquiriendo las acciones de Pan American Airways y la nacionalización de la Compañía se logró durante la Presidencia del Lic. Adolfo López Mateos. En ese mismo año se iniciaron las rutas internacionales a Nueva York.

La administración de Aeronaves tuvo que afrontar difíciles situaciones económicas y administrativas. La Cía absorbió la "Trans-Mar Cortes Saesa ", " Aerolineas Vega ", " Aerovias Rojas ", " Aeromaya ", " Aeronaves Anahuac " y " Guest Aerovias de México".

Aeronaves de México fué la primera Compañía que adquirió en México los aviones Douglas de Turbina. Los técnicos del mantenimiento de Aeronaves son todos mexicanos de reconocida capacidad, y los talleres de servicio están a la altura de la aeronáutica mundial.

En 1971 durante la Presidencia del Lic. Luis Echevarría Alvarez se le dió un nuevo nombre comercial a la Compañía el de "AEROMEXICO", como la conocemos en nuestros días, con objeto de que tenga un mayor reconocimiento nuestra Empresa en el extranjero. La Compañía actualmente abarca una red amplísima desde la Ciudad de México al extranjero transporta más de dos millones y medio de pasajeros anualmente.

Finalmente es importante agregar que no solamente el hombre ha tenido el privilegio de la conquista del espacio, la aviación ha tenido en -

sus listas a numerosas mujeres y son muchos los nombres famosos de avia -  
doras.

Por otro lado no debemos olvidar la participación de la mujer -  
Sobrecargo, que en la cabina de pasajeros ha dado tantas muestras de ab -  
negación y heroísmo en toda nuestra importante Historia del Transporte -  
aereo.

## 1.2 -COMENTARIO SOBRE LA ACTITUD HUMANA DEL PILOTO.

En múltiples ocasiones se ha hablado sobre los diferentes aspectos de la vida de los pilotos aviadores. Se han tomado en consideración varias facetas en su profesión, como conocimientos técnicos que intervienen en la conducción de los vuelos, informaciones sobre motores y fuselajó, meteorología instrumental de vuelo, todos ellos dentro del area cognocitiva del piloto, pero, olvidamos con frecuencia su aspecto psicológico, su personalidad, su area afectiva, sino que lo consideramos como " algo " automático.

El estudio y análisis de dicho aspecto es muy importante, tomando en cuenta la seguridad vital de los vuelos, las fallas y errores que puede cometer un piloto en su trabajo, toda una serie de variables ambientales y contextuales que van implícitas en su Psicología ( conducta ).

En la profesión de piloto hay que tomar en cuenta lo peculiar de la profesión, su sociabilidad, la soledad de mando, su responsabilidad, ausencias de su familia y de una sociedad, para entrar dentro de otra sociedad, el amor a su profesión dentro de la rutina profesional, y sus tensiones para llegar a la homeostasis o equilibrio completo de la persona.

La familia como concepto general se toma como un conjunto de personas que viven bajo un mismo techo subordinadas a un superior común y unidas por vínculos que derivan de la ley natural. Como base del Estado, le corresponde a éste favorecerla, reconocer sus derechos, garantizarlos, dar seguridad y leyes que eviten la desintegración de la familia.

La familia dentro de la sociedad es un factor primordial de poder y fuerza moral y en un sistema patriarcal en que México vive el sujeto de autoridad es el jefe de familia en otras palabras el Padre, en quién recae toda la autoridad, tal vez como una herencia conservadora de una tradición de subordinación voluntaria y amorosa al que la dirige y resuelve muchos de sus problemas.

En el caso de los pilotos aviadores el Padre, Autoridad se encuentra ausente por períodos que pueden ser cortos o largos lo que va en detrimento de su función de autoridad, que en ese caso queda ejercido únicamente por la esposa asumiendo la total responsabilidad familiar. El piloto da seguridad a otras familias en la conducción de un vuelo pero involuntariamente escatima la seguridad en la propia y hay ocasiones que pasan inadvertidas las mutaciones que van teniendo los miembros de su familia.

La esposa de un piloto con frecuencia sufre fuertes tensiones, esperas angustiosas cuánto más prolongadas sean las ausencias de sus esposos y es frecuente que la vida en su hogar y la nave familiar navega entre borrascosas tormentas que se superan mediante una preparación especial de los elementos básicos de esa familia o sea del padre y la madre para que no se llegue a una desintegración de la misma. Las ausencias en el estado anímico varían en cada piloto de acuerdo a la razón, el carácter y las circunstancias.

En muchas familias de pilotos la situación se torna anormal y angustiada, para otros, es un sistema de trabajo y estado natural de la vida diaria considerando la ausencia del jefe del hogar, como las normales en determinadas horas de trabajo terrestre y dentro de las cuales la mujer se queda en casa.

Cuando la mujer coopera al sostenimiento económico del hogar, en el caso de los pilotos la señora logra superar su ausentismo, pero los hijos reflejan severos problemas psicológicos ocasionados por la soledad.

Resulta una paradoja que el piloto aviador que se ausenta de su familia acerca a otros seres humanos, está en contacto con otras familias y se dan casos que al regresar al seno familiar vive un conflicto con dos disyuntivas; el desear no salir para nada de casa o sentir la sensación de encierro o claustrofobia deseando intensamente escapar de casa.

La vida de un piloto como servidor de una sociedad, empieza antes de salir de su casa, mentalmente prepara su plan de vuelo, tiene una sensación de alerta en los sentidos, se abstrae y concentra en relación al mundo que le rodea y llega al máximo de concentración en el momento del despegue, su tensión va disminuyendo a medida que la nave adopta la configuración de crucero; entonces adquiere una plenitud, euforia o disposición de abandono hacia lo terrestre olvidando momentaneamente lo que queda abajo o al menos tomando una actitud indiferente.

El piloto desde el punto de vista humano y familiar paga un alto precio con sus ausencias.

La sociabilidad de un piloto está a un alto nivel de orden cualitativo, las relaciones sociales dentro de su comunidad son muy limitadas, sus temas de conversación intimamente relacionados sobre tópicos de aviación con el personal de vuelo, y con el que labora en tierra.

El hombre piloto pertenece a una sociedad universal, a la nave que pilotea y al lugar que aterriza. La sociabilidad del piloto comienza en el desarrollo de su plan de trabajo, a la llegada al aeropuerto, en la oficina coordinadora de vuelos, con despachadores, meteorologistas, mecánicos, operadores de control aereo y finalmente con los pasajeros.

Esta última fase es una de las mas importantes por la seguridad que va a infiltrar en la pequeña sociedad a la que va a conducir, tan heterogénea en costumbres, idiomas, normas y orígenes y a la que debe de integrarse plenamente estableciendo una convivencia.

El piloto hace una entrega de sí mismo entre sus pasajeros, comparte su sociabilidad en ese pequeño mundo que le acompaña en el viaje.

## C A P Í T U L O   I I .

### PANORAMA GENERAL DE DESARROLLO DE LA NECESIDAD DEL CONTROL DEL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.

- 2.1 Clasificación del Personal Técnico Aeronáutico.
- 2.2 Procedimiento y requisitos Generales para obtener los certificados de capacidad.
  - 2.2.1. Requisitos Médicos.
    - 2.2.1.1. Procedimiento del Control Médico.
  - 2.2.2. Certificados Médicos.
    - 2.2.2.1. Duración de los certificados médicos.
  - 2.2.3. Certificados de la capacidad otorgados por la naturaleza del vuelo ( aeroplanos de ala fija )
  - 2.2.4. Revalidación, recuperación, suspension y renovación de las licencias y certificados.
- 2.3. Cómputo de las horas de vuelo.

## 2.1. CLASIFICACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.

Debido a la necesidad de llevar un control en el personal técnico aeronáutico, La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ( S.C.T) por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil (D.G.A.C. ) ha clasificado en el Reglamento de Licencias al personal Técnico Aeronáutico de vuelo de la siguiente manera :

Piloto Estudiante

Piloto Privado

Piloto Comercial

Piloto Comercial Transporte Público restringido.

Piloto Comercial Transporte Público Ilimitado.

Navegante y

Mecánico de a bordo.

Dentro de ésta clasificación he considerado única y exclusivamente al personal de vuelo de planeadores de ala fija, porque en la actualidad es de los medios de comunicación masiva más importantes en la transportación o traslado de mercancías y público en general.

## 2.2. PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS GENERALES PARA OBTENER LOS CERTIFICADOS DE CAPACIDAD.

Los certificados de capacidad se representarán por medio de las licencias que se les otorga al personal técnico aeronáutico de vuelo. ( anexo 3 ).

Para el otorgamiento de dichas licencias el personal técnico aeronáutico de vuelo deberá satisfacer o cumplir con los requisitos que establece S.C.T. por medio de la D.G.A.C. ( que consideraremos como un sistema de control )

El aspirante que desea cursar la carrera de Piloto aviador, para poder obtener cualquiera de las licencias que establece el reglamen -

to, deberá satisfacer los siguientes requisitos generales además de los específicos:

Deberá presentar una solicitud de permiso de práctica de vuelo ante la autoridad competente en las formas especiales (anexos 1, 2. ).

Presentar un certificado médico aeronáutico que compruebe la salud y capacidad física. ( anexo 5 )

Haber cursado la instrucción primaria y secundaria o demostrar poseer conocimientos que la Autoridad competente juzgue equivalentes.

Ser mexicano por nacimiento excepto los pilotos estudiantes y los privados.

Haber cumplido con la Ley del Servicio Militar en los casos que sea aplicable.

Cuando el solicitante sea menor de edad deberá comprobar la autorización de sus padres o tutores.

Deberá tomar el curso dentro de un Centro de Capacitación autorizado por la D.G.A.C. o bajo la responsabilidad de un instructor.

En el caso en que la instrucción se hubiese hecho fuera de una escuela autorizada deberá presentar exámenes teóricos y prácticos según el caso.

#### 2.2.1. REQUISITOS MEDICOS.

Dentro del panorama general de la aviación, el control médico o expedición de certificados médicos considero que es uno de los requisitos esenciales y de gran importancia determinar si el personal aeronáutico se encuentra en condiciones favorables tanto físicas como mentales.

##### 2.2.1.1. PROCEDIMIENTO DEL CONTROL MEDICO.

La D.G.A.C. Departamento de Medicina de Aviación, nos establece en su apéndice I, y II del Reglamento de Licencia, que al personal aeronáutico se le aplicarán los exámenes médicos correspondientes.

##### Examen Médico Inicial.

Es aquél que se practica por vez primera al solicitante de una li

cencia de personal técnico aeronáutico o al titular de una licencia para propósito del cambio de esta a una categoría superior.

#### Examen Médico Periódico.

Es aquél que se practica a los titulares de una licencia de personal técnico aeronáutico para propósitos de revalidación de la misma, la periodicidad de éste tipo de exámenes estará supeditada a los períodos de validez de las diferentes clases de certificado médico.

#### Examen Médico de Revaloración.

Es aquél que se practica a un titular de una licencia de personal técnico aeronáutico en vigor bajo las siguientes condiciones:

- a) Después de un incidente o accidente de aviación.
- b) Después de intervención quirúrgica o una enfermedad, con duración mayor de tres semanas, en el caso de enfermedad del sexo femenino, después de un parto o aborto.
- c) A solicitud de una autoridad aeronáutica.
- d) A solicitud de una empresa comercial de Aviación, Escuela Aeronáutica u otra institución en la que el interesado prestara sus servicios o realice sus estudios.
- e) A solicitud del propio titular de una licencia.

#### Examen Médico de Supervisión.

Es aquél que practica el propio Departamento de Medicina de Aviación de la D.G.A.C. para propósito de supervisión de la labor que en funciones de la autorización otorgada que realizan los médicos del personal técnico aeronáutico.

#### 2.2.2. CERTIFICADOS MEDICOS.

Los certificados médicos del Personal Técnico Aeronáutico son las formas oficiales autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en las que se reportan los hallazgos y resultados del examen médico practicado a dicho personal así como las limitaciones y/o recomen-

daciones de carácter médico que en concepto de dicho médico examinador autorizado, deben anotarse en la licencia del solicitante.

Los certificados médicos son de la siguiente clase :

- a) Certificado médico clase A forma DGAC ( anexo 4)
- b) Certificado médico clase B forma DGAC ( anexo 5)

Los certificados médicos se aplicarán para los propósitos de -  
certificación médica al personal técnico aeronáutico de la forma si -  
guiente:

- a) Certificado médico clase "A" para la certificación de los aspi -  
rantes o titulares de las licencias:

Piloto estudiante ( aspirante a piloto comercial )

Piloto Comercial ( de ala fija )

Piloto comercial de Transporte público restringido (de ala fija)

Piloto Comercial de Transporte Público ilimitado ( de ala fija )

- b) Certificado médico clase "B" para la certificación médica de los  
aspirantes o titulares de las licencias de :

Piloto Estudiante ( de ala fija aspirante a piloto privado )

Piloto privado ( de ala fija )

Navegante

Mecánico de a bordo.

#### 2.2.2.1. DURACION DE LOS CERTIFICADOS MEDICOS.

- a) Certificado médico clase "A" seis meses a partir de la fecha de su expedición.
- b) Certificado médico clase "B", doce meses a partir de la fecha de su expedición.

#### CONCEPTOS DE EXAMEN MEDICO.

Examen médico para la expedición de un certificado médico clase "A" y clase "B".

Examen médico general

Examen Oftalmológico

Examen Otorrinolaringológico Audiológico y Vestibular.

Examen Cardiovascular y respiratorio.

Examen Neurológico y Psicológico.

Estudios complementarios.

2.2.3. CERTIFICADOS DE CAPACIDAD OTORGADOS POR LA NATURALEZA  
DEL VUELO. (AEROPLANOS DE ALA FIJA.)

Certificado de Vuelo por Instrumentos

Certificado de Vuelo Rasante.

Estos se reclasificarán de acuerdo al tipo de Aeronave.

- a) Aeroplanos Monomotores
- b) Aeroplanos Multimotores
- c) Hidroaviones monomotores
- d) Hidroaviones Multimotores.
- e) Anfibios.

2.2.4. REVALIDACION, RECUPERACION, SUSPENSION Y RENOVACION DE LAS  
LICENCIAS Y CERTIFICADOS.

Las licencias de Personal de vuelo son válidas por un año excepto las de los pilotos comerciales que solo lo son por seis meses.

Las licencias deberán ser revalidadas dentro del término de su vigencia elevando la correspondiente solicitud ante la Autoridad competente dentro de los treinta días anteriores a la fecha de vencimiento, la revalidación de las licencias surtirá efecto a partir de la fecha de su vencimiento.

La revalidación de las licencias requerirá :

- a) Renovación del certificado de aptitud física.
- b) Comprobación suficiente a juicio de la autoridad competente de que durante tres de los doce meses anteriores, el interesado ha desempeñado satisfactoriamente las actividades por las que expidió dicha licencia, tratándose de pilotos privados, éstos deberán de --

mostrar que su bitacora registra no menos de 3 horas de vuelo solo dentro de los seis meses anteriores a la fecha de su revalidación. En el caso de pilotos comerciales deberán demostrar que su bitacora registra no menos de 180 horas de vuelo en calidad de piloto al mando o 360 en calidad de copiloto durante los últimos seis meses anteriores a la fecha de revalidación.

Las licencias de piloto estudiante solo podrán revalidarse a juicio de la autoridad competente.

Al terminar el término de validez de una licencia quedará impedido el titular para dedicarse a las actividades de su profesión o especialidad.

La revalidación de las licencias de Personal Técnico Aeronáutico de vuelo no revalidadas oportunamente y habiendo dejado pasar dos períodos de revalidación, no podrán ejercer sus actividades hasta no cubrir los requisitos anteriormente mencionados.

### 2.3. COMPUTO DE LAS HORAS DE VUELO.

Todos los miembros del personal de vuelo tendrán la obligación de llevar y mantener su bitacora ( anexo 6 ) correspondiente al día.

El piloto privado tendrá derecho a que se le acredite el total de horas de vuelo que efectue en calidad de piloto al mando de la aeronave y no más del 50% del total de horas de vuelo como copiloto.

El piloto comercial y el piloto Comercial de Transporte Público restringido, tendrán derecho a que se les acredite el total de horas de vuelo que efectuen en calidad de piloto al mando y no más del 50% del total de horas de vuelo como copiloto.

El piloto comercial de Transporte Público ilimitado tendrá derecho a que se le acrediten el total de horas de vuelo que efectuen en calidad de piloto al mando o como copiloto.

Todo piloto que lleve los mandos de una aeronave en condiciones

reales o simuladas de vuelo por instrumentos tendrá derecho a que se le acrediten las horas que haya efectuado.

Los navegantes y mecánicos de a bordo tendrán derecho a que se les acrediten el tiempo de vuelo durante el cual formen parte de una tripulación.

## CAPITULO III

### FORMACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO EN LA ACTUALIDAD.

- 3.1. PILOTOS ESTUDIANTES.
- 3.2. PILOTOS PRIVADOS.
- 3.3. PILOTOS COMERCIALES.
- 3.4. PILOTOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO RESTRINGIDO  
( T.P.R. )
- 3.5. PILOTOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO ILIMITADO.  
( T.P.I )
- 3.6. PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO COMPLEMENTARIO.

## FORMACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO EN LA

### ACTUALIDAD.

En la actualidad, el personal técnico aeronáutico de acuerdo a su clasificación que nos dicta la S.C.T. por medio de la D.G.A.C. deberá de cumplir además de los requisitos generales antes mencionados en el capítulo anterior como un sistema de control, deberá además satisfacer los requisitos específicos para obtener mejores resultados en la capacitación y entrenamiento. Presentaré a continuación el procedimiento de cómo se obtienen los títulos o certificados de capacidad.

#### 3.1. PILOTOS ESTUDIANTES.

El personal aspirante a la carrera de piloto aviador, deberá inscribirse en una escuela autorizada por la D.G.A.C. para tomar la instrucción adecuada para el mejor desarrollo de sus funciones.

Requisitos para el otorgamiento de licencias al personal técnico aeronáutico interesado en obtener licencia de piloto estudiante (anexo 3)

- Cumplir con los requisitos generales.
- Tomar un curso de instrucción reconocida bajo la responsabilidad de un instructor o una escuela aeronáutica autorizada
- Requisitos teóricos con los siguientes cursos :

AER Aerodinámica

A/M aviones y motores

CTA Control de tránsito aereo.

COM Telecomunicación

MED Nociones de Medicina aeronáutica

MET Meteorología aeronáutica

NAV Navegación aerea

OPS Operaciones aeronáuticas.

- Requisitos Prácticos.

VLO Manual de vuelo de avión ( específico )

VLO Práctica de vuelo ( 40 Horas )

FUNCIONES Y RESTRICCIONES.

El personal que inicia su instrucción para piloto aviador tendrá en sus funciones los siguientes privilegios

- Tripular aeronaves destinadas especialmente a la instrucción de vuelo en compañía de un piloto instructor.

- Realizar vuelos solo en las areas especialmente destinadas a la instrucción de vuelo bajo la dirección de un piloto instructor.

3.2. PILOTOS PRIVADOS.

Para el otorgamiento de la licencia de piloto privado al personal técnico aeronáutico, una vez cumplidos los requisitos de piloto estudiante deberá:

-Comprobar que ha terminado satisfactoriamente el curso de instrucción reconocido a cuyo fin deberá presentar el certificado correspondiente dentro de los 60 días a la fecha de su expedición.

-Ser titular de una licencia radiotelefonista restringido.

-Tener registradas no menos de 40 horas de vuelo de doble comando y solo 30 si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida en una escuela aeronáutica autorizada, éste total comprenderá no menos de :

a) 8 horas de doble comando

b) 5 horas registradas dentro de los 60 días a la fecha de la solicitud.

c) 3 horas de vuelo solo, de travesía entre dos puntos que disten no menos de 100 kilómetros y que comprendan cuando menos dos aterrizajes efectuados en dos diferentes puntos de la ruta.

### Funciones y Restricciones:

El personal que es titular de una licencia de piloto privado tendrá en sus funciones los siguientes privilegios:

- volar como piloto al mando de cualquier aeronave de servicio privado no comercial
- volar como copiloto de cualquier aeronave de servicio privado comercial.

En ambos casos será de acuerdo con los certificados de categoría clase y tipo inscritos en su licencia.

### 3.3- PILOTOS COMERCIALES.

Para el otorgamiento de la licencia de piloto comercial, una vez cumplidos con los requisitos de piloto privado deberá sustentar los siguientes requisitos específicos:

- Requisitos Teóricos con los siguientes cursos :

El personal aeronáutico de vuelo deberá de tener los suficientes conocimientos teóricos para obtener los certificados y licencia de piloto comercial.

AER/1 Aerodinámica

AER/2 Aerodinámica Generalidades

A/M/7 Aviones y motores generalidades.

CTA/1 Control de Tránsito Aereo fase general

COM/1 Telecomunicaciones aeronáuticas fase general

MED/2 Medicina Aeronáutica especialidad para Piloto Aviador Comercial.

MET/1 Meteorología fase general.

MET/2.1 Riesgos Atmosféricos para la aeronáutica.

MET/4.2 Interpretaciones de informes aeronáuticos de observación de superficie.

MET/4.4 Interpretación de informes codificados relativos a pronósticos.

NAV/1. Navegación Aerea fase general.

NAV/2 Navegación aérea fase especial.

OPS/1 Operaciones aeronáuticas fase general.

OPS/2 Operaciones aeronáuticas fase especial para piloto aviador comercial y oficial de Operaciones.

- Requisitos Prácticos :

El piloto aviador comercial deberá estar capacitado y comprobar -- que ha terminado satisfactoriamente la instrucción reconocida de Piloto Comercial y en

VLO Manual de Avión específico.

VLO Vuelo para piloto comercial.

Deberá cursar la instrucción reconocida que comprenderá no menos - de 180 horas de vuelo, ése total comprenderá un mínimo de :

- a) 100 horas en calidad de piloto al mando de la aeronave.
- b) 20 horas de vuelo de travesía en calidad de piloto al mando de la aeronave con inclusión de vuelo de 600 Km que comprenda cuando menos 2 aterrizajes efectuados en diferentes puntos de la ruta
- c) 5 Horas de vuelo nocturno con inclusión de 10 despegues y otros tantos aterrizajes efectuados durante la noche en calidad de piloto al mando de la aeronave y como único manipulador de los dos mandos.
- d) 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos de las cuales no más de 5 horas podrán ser en entrenador.
- e) Deberá demostrar su pericia en la ejecución de maniobras en :

- Inspección<sup>s</sup> previa de vuelo,
- Lista de comprobación de cabina
- Puesta en marcha
- Sintonización y ajuste de Radio.
- Autorización de la torre de control para rodaje y despegue.
- Prueba de motor.
- Lista antes de despegue.

- Ascenso inicial
- Salida del patrón
- Ascenso y localización de la zona de trabajo.
- Vuelo recto y nivelado.
- Viraje a nivel
- Fase a través de un camino
- Ochos elementales
- Emergencia simulada por paro de motor
- Ochos alrededor de pylon.
- Espirales ceñidas
- Viraje por tiempo
- Viraje por brújula
- Vuelo lento
- Cambios de altitud con rumbo constante
- Bajo capota Vr y N.
- Bajo capota virajes
- Bajo capota cambios de altitud y velocidad
- Intercepción de un haz de radio guía arribando a la estación -  
sintonización de A.D.F.
- Intercepción de QDM'S y Radiales
- Ascenso XC
- Descenso.

#### FUNCIONES Y RESTRICCIONES.

El personal que es titular de una licencia de piloto comercial tendrá en sus funciones los siguientes privilegios:

Gozar de todos aquellos que se les conceden a los titulares de la licencia de Piloto Privado.

Actuar como Piloto al mando de cualquier aeronave destinadas a vuelos que no sean de transporte público de acuerdo con los certificados -

de categoría, clase y tipos inscritos en su licencia.

Actuar como Piloto al mando en servicios no regulares de Transporte público de pasajeros en que el peso bruto de la aeronave no exceda de 6,000 kilogramos.

Actuar como piloto al mando en servicios no regulares de Transporte público de carga en cualquier aeronave cuyo peso bruto no exceda de 12,000 kilogramos.

Actuar como copilotos en servicio de transporte público regular.

#### 3.4. PILOTOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO RESTRINGIDO (TPR).

Para el otorgamiento de la licencia de Piloto Comercial de Transporte Público Restringido, habiendo cumplido con los requisitos específicos que le competen, tendrán además los :

- Requisitos Teóricos y los siguientes cursos :

El piloto comercial de Transporte Público restringido llevarán un curso además de los mencionados en el inciso 3.3, para obtener la licencia respectiva :

REG Reglamentación Aérea.

- Requisitos Prácticos :

El personal aeronáutico de Transporte Público restringido deberá estar perfectamente capacitado y demostrar sus funciones satisfactoriamente y :

- Ser Titular de la Licencia de Piloto Comercial.

VLO Manual específico de aviación

VLO Práctica de vuelo

- Tener registradas no menos de 700 horas de vuelo, éste total comprenderá no menos de:

a) 200 horas como piloto al mando de la aeronave que comprenderán 40 horas de travesía y éstas a su vez un mínimo de 10 horas de vuelo nocturno.

b) 40 horas de vuelo nocturno en calidad de piloto o copiloto

al mando de la aeronave.

- c) 80 horas de vuelo de travesía en calidad de copiloto o 40 horas adicionales como piloto al mando de la aeronave las cuales podrán formar parte de las 200 horas prescritas en el inciso (a)
- d) 40 horas de vuelo por instrumentos de las cuales no más de 20 horas serán en entrenador.
- e) Demostrar su pericia en la ejecución de maniobras de:
  - Pilotear satisfactoriamente en vuelos normales.
  - Emergencia que incluyen aterrizajes forzosos simulados.
  - Aeronaves multimotoras que incluyan despegues y aterrizajes con un motor inactivo y los pesos máximos permisibles.
  - Referencia por instrumentos con inclusión a entradas por pérdida de velocidad, barrenas y un viraje no menor de 720° con inclinación lateral de 45° como mínimo.
  - Interpretación de señales de radio del Código Internacional Morse y conducir en condiciones reales o simuladas de vuelos por instrumentos utilizando los procedimientos de orientación y aproximación mediante el uso de radio ayudas a la navegación.
  - Cualquier otra maniobra que pueda ser necesaria a juicio de la Autoridad competente para juzgar su preparación y capacidad.
  - Se modificará o eliminará cualquiera de las maniobras estipuladas, si dicha maniobra no fuera aconsejable debido al tipo de aeronave utilizada en la prueba.

#### FUNCIONES Y RESTRICCIONES.

El personal que es titular de una licencia de piloto comercial de Transporte público restringido tendrá en sus funciones los siguientes privilegios:

- Todos los que se les confieren a los pilotos privados comerciales.
- Actuar como piloto al mando de la aeronave en servicios nacio --

nales de transporte público de pasajeros cuyo peso bruto no exceda de -  
12,000 Kg .

- Actuar como piloto al mando de la aeronave en servicios nacionales de Transporte público de carga, cuyo peso no exceda de 24,000 Kg.

- Actuar como copiloto.

### 3.5. PILOTOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO ILIMITADO.(T.P.I.)

El personal interesado en obtener la licencia de piloto comercial de Transporte público ilimitado deberá satisfacer los siguientes requisitos específicos:

Requisitos Teóricos:

El piloto comercial de transporte público ilimitado tendrá que capacitarse además de los cursos para los pilotos comerciales de transporte público restringido en :

MET/4.2 Interpretación de mapas analizados y pronósticos

\_ Requisitos prácticos.

El personal deberá demostrar que está capacitado y que ha cumplido los siguientes requisitos:

\_ VLO Manual específico del avión.

\_ VLO Práctica de vuelo.

\_ Tener registradas 1200 horas de vuelo total que comprenderán no menos de:

- a) 250 horas en calidad de piloto al mando de la aeronave dentro de ellas 100 hrs. de vuelo de travesía y estas a su vez un mínimo de 25 horas de vuelo nocturno.
- b) 100 horas de vuelo nocturno como piloto o copiloto al mando de la aeronave.
- c) 200 horas vuelo de travesía en calidad de copiloto ó 100hrs adicionales de vuelo de travesía como piloto al mando de la aeronave, las cuales podrán formar parte de las 250 hrs. pres

critas en el inciso ( a ).

- d) 75 horas de vuelo por instrumentos de las cuales no más de 25 horas podrán haberse acumulado en entrenador.
- e) Demostrar su pericia en ejecución en maniobras de:
  - Igual que para pilotos aviadores de transporte público restringido.

Funciones y RESTRICCIONES :

El personal que es titular de una licencia de piloto de Transporte público ilimitado tendrá en sus funciones los siguientes privilegios :

- Gozar de todos los privilegios que se conceden a los pilotos privados comerciales y Comerciales de transporte Público restringido así como los titulares de vuelo por instrumento.
- Podrá actuar como piloto o copiloto de Transporte Público de acuerdo con los certificados de categoría, clase y tipos inscritos en su licencia.

### 3.6. PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO COMPLEMENTARIO.

#### NAVEGANTE.

El interesado en obtener licencia de navegante deberá satisfacer los siguientes requisitos :

- Requisitos generales igual que a pilotos.
- Haber terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida, a cuyo fin deberá presentar el certificado correspondiente dentro de los 60 días posteriores a la fecha de su expedición.
- Cuando haya transcurrido un plazo mayor, o el curso de instrucción no haya sido en una escuela aeronáutica autorizada, deberá sustentar los exámenes teóricos y prácticos por la autoridad competente. Se considerará como equivalente a la posesión de un certificado de competencia, como capitán Segundo de a bordo u oficial de derrota -

de un buque dedicado a la navegación de altura.

- Haber complementado 200 horas de navegación en aeronaves destinadas a vuelos de travesía, de las cuales no menos de 50 deberán ser de vuelo nocturno excepto en los siguientes casos :

- a) Cuando haya adquirido experiencia como piloto en servicio de transporte público, podrá acreditarse el 50% de las horas de vuelo.
- b) Cuando el titular de un certificado de capacidad como capitán Segundo de a bordo u oficial de derrota de un buque dedicado a navegación de altura, deberá completar no menos de 100 horas de experiencia de navegación área de las cuales no menos de 50 deberán ser de vuelo nocturno de travesía.

- Presentar un libro de cálculos, el cual contendrá :

- No menos de 25 situaciones de vuelo nocturno y otras tantas en el día por medio de observaciones astronómicas, ayudas de radio, altimetrías u otras ayudas a la navegación aérea, la exactitud de las situaciones será certificada con la firma del instructor navegante.

Funciones y Restricciones :

El personal que es titular de una licencia de navegante, tendrá los siguientes privilegios en sus funciones :

- Actuar como navegante en cualquier aeronave, a condición de que se encuentre al corriente de toda la información requerida y de actualidad en las cuales vaya a prestar sus servicios.

Mecánico de a Bordo :

El interesado en obtener la licencia de mecánico de a bordo deberá satisfacer los siguientes requisitos :

- Los generales igual que a pilotos.
- Ser titular de una licencia de mecánico de aeronaves en la clase de motores y planeadores con experiencia no menor de 36 meses.

- Poseer un título de Ingeniero de aeronáutica o de Ingeniero mecánico.

- O ser titular de la licencia de piloto comercial de Transporte Público ilimitado y haber tenido cuando menos 200 horas de vuelo como piloto al mando de una aeronave multimotora.

- Comprobar que ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocida de mecánico de a bordo y haber completado no menos de 50 horas de instrucción de vuelo en calidad de mecánico de a bordo en la categoría, clase y tipo de aeronave donde va a prestar sus servicios.

- Sustentar satisfactoriamente el examen teórico práctico prescrito por la autoridad competente.

#### Funciones y Restricciones:

El personal que es titular de una licencia de mecánico de a bordo tendrá los siguientes privilegios en sus funciones :

- Actuar como tal en la Aeronave en que vaya a prestar sus servicios, siempre que demuestre ante la autoridad competente estar al corriente del manual de vuelo de la misma aeronave.

- El piloto comercial de Transporte público ilimitado que obtenga licencia de mecánico de a bordo, solo podrá actuar en una de esas actividades con exclusión de la otra; por tanto únicamente podrá volver a utilizar su licencia de piloto mediante la autorización de la S.C.T. llenando los requisitos necesarios.



EL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO ANTE LA COMPAÑIA  
DE AVIACION.

4.1. FUENTES DE RECLUTAMIENTO DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE  
VUELO.

El personal técnico aeronáutico de vuelo aspirante a la Compañía de aviación deberá inscribirse a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (A.S.P.A.) como fuente de reclutamiento requerida.

El personal técnico aeronáutico de vuelo que es titular de una -- licencia de Piloto Comercial, solicitará ante A.S.P.A. la solicitud -- correspondiente de ingreso a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, procediendo a llenarla y a cumplir con los requisitos es pecíficos solicitados ( anexo 7 ).

El piloto aspirante, entregará la solicitud a la autoridad compe -- tente para su revisión y aprobación. Una vez aprobada la solicitud, el -- aspirante será miembro de la asociación sindical de pilotos aviadores -- de México y gozará de los beneficios otorgados por dicha asociación.

La Empresa generará nuevas plazas o vacantes, se notificará a A.S. P.A., quién propondrá candidatos para su selección, que reuman los re -- quisitos previos de acuerdo con los convenios firmados con la propia -- A.S.P.A.

La Empresa en igualdad de condiciones otorgará preferencia para -- ser contratados a los hijos y demás familiares de pilotos miembros de -- dicha asociación en activo, jubilados y pensionados o fallecidos.

4.2. SELECCION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO.

Cuando la Compañía de aviación genera nuevas plazas o necesita cu -- brir alguna vacante, solicitará a A.S.P.A. personal necesario para cubrir -- dicha plaza, y A.S.P.A. propone a determinado número de candidatos ---

aspirantes para el concurso de Selección y contratación.

La Compañía de Aviación, practica el concurso con los aspirantes y los somete a exámenes teóricos y prácticos para medir la eficiencia en conocimientos, prácticas y maniobras.

PROCEDIMIENTO :

Se proporcionará la solicitud de empleo ( anexo 8 ), la guía necesaria para la realización de los exámenes de admisión correspondientes a la especialidad, a efecto de que los solicitantes garanticen la capacidad para ocupar la vacante.

NORMAS :

- 1.- Los exámenes de admisión son considerados de carácter confidencial.
- 2.- Los exámenes deberán ser evaluados por los responsables de las áreas respectivas correspondientes a la especialidad, indicando claramente que si el aspirante cubrió satisfactoriamente los requisitos o no los cubrió, indicando cualquier observación que juzgue conveniente para la decisión de contratación.

El personal aspirante se sujetará a la orden de exámenes de conocimientos a la especialidad de Pilotos Aviadores en :

AER Aerodinámica  
A/M Aviones y motores.  
CTA Control de Tránsito Aereo.  
COM Telecomunicaciones Aeronáuticas.  
MED Medicina Aeronáutica.  
MET Meteorología  
NAV Navegación Aerea.  
OPS Operaciones Aeronáuticas.

Habilidades en Maniobra o Práctica en :

LINK .- Aparato en tierra para familiarización y práctica del piloto de vuelo por instrumentos.

SIMULADOR .- Probado para simular los sistemas, el rendimiento y las características de vuelo de un tipo particular de aeronave, tanto en operación normal como en emergencia.

FAMILIARIZADOR DE CABINA .- aparato en tierra construido como réplica exacta de una cabina de vuelo de un avión determinado.

Una vez que se han obtenido los resultados satisfactorios el aspirante se someterá a exámenes médicos ( anexo 9) en el lugar y a solicitud de la Gerencia de Capacitación, mediante una solicitud de examen médico de admisión ( anexo 10 ) y Otorrinolaringólogos ( anexo 11 ).

El Departamento de Selección y Contratación, reúne la solicitud de empleo, el resultado de los exámenes de admisión correspondientes y procederá a evaluar al aspirante, considerando lo siguiente:(Anexo 12 ).

- Los resultados obtenidos en los exámenes presentados.
- Escolaridad,
- Experiencia,
- Presentación,
- Personalidad, y
- Las especificaciones para el puesto.

Si el aspirante no cubre los requisitos mínimos antes enunciados, deberá rechazarse con todo tacto, y sin embargo, antes de dar una negativa deberá considerarse lo siguiente :

- La urgencia de cubrir la vacante
- La disponibilidad de solicitantes
- La importancia de los requisitos cubiertos
- La importancia de los requisitos no cubiertos.

Se procede a calificar y se elige al candidato con más alta calificación.

#### 4.3. CONTRATACION DEL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO DE VUELO.

La contratación del personal deberá estar regida por las cláusulas establecidas por la Ley Federal de Trabajo y conforme a lo estipulado en los contratos colectivos de Trabajo que haya firmado la Empresa.

El contrato colectivo de la profesión de Pilotos Aviadores (anexo 20) es el conjunto de normas convencionales que regulan las relaciones de trabajo entre la Compañía y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México. Se les denomina Contrato Colectivo de Trabajo y establece las condiciones de trabajo relativas a las plazas de la profesión y labores técnicas íntimamente conexas de los pilotos aviadores.

Al generarse nuevas plazas o vacantes, los aspirantes serán contratados por un período de noventa días, éste plazo se estima como máximo razonable para el aprendizaje o capacitación o familiarización de los aspirantes.

Los pilotos aspirantes deberán llenar los siguientes requisitos :

- a) Acompañar a su solicitud carta presentación de A.S.P.A.
- b) Tener 18 años de edad como mínimo.
- c) Haber cursado la instrucción Secundaria o su equivalente presentando el certificado correspondiente.
- d) Comprobar su calidad de Mexicano por nacimiento.
- e) Comprobar haber cumplido el Servicio Militar Obligatorio.
- f) Poseer autorización de Pasante o cédula profesional de piloto aviador, expedida por la Dirección General de Profesiones.
- g) Pasar satisfactoriamente examen médico.
- h) Aprobar el examen de Inglés y demás asignaturas que señale el reglamento de exámenes.

- I) Cumplir todos los requisitos emanados de las leyes y Reglamentos aplicables a la profesión de Piloto Aviador.

Todo tipo de contratación debe estar amparada por la forma requerimiento de personal que es elaborada por la dependencia solicitante, además de llevar las firmas de autorización requeridas.

Para que el solicitante pueda continuar los trámites de contratación definitiva para ocupar una vacante, que corresponda a categorías que agremie el Sindicato correspondiente, debe pedir autorización o notificarse a éste. Una vez comunicada la decisión de ser contratado, el aspirante deberá proporcionar la documentación solicitada en la forma requisitos generales respectiva, y entregarla a la autoridad competente para su tramitación.

Antes de efectuar la contratación, se elabora la forma para que se dé el Visto Bueno al aspirante en la dependencia y el Sindicato correspondiente utilizando las formas que a continuación se describen:

Empleados Pilotos Aviadores:

- Forma Visto Bueno Sindicato en original para el propio Sindicato y copia para el expediente. ( anexo 13 )
- Forma presentación de aspirante al Sindicato, en original para la dependencia solicitante, y copia para el expediente. ( anexo 14 ).

Una vez que el aspirante haya cubierto satisfactoriamente el punto anterior, el empleado designado efectúa la filiación correspondiente para que sea registrado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público utilizando para el efecto la forma de solicitud de inscripción en el Registro Federal de Causantes ( anexo 15 ), la forma Registro de Personal Federal ( anexo 16 ) en original y dos copias, siendo la original -

para la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, copia al empleado y copia para el expediente.

El empleado designado procede a efectuar la contratación temporal solicitando lo siguiente :

- Procede a firmar la forma contratación de personal ( anexo 17 ) -- que se distribuye como sigue : Original de Pagaduría y cajas, copias al expediente personal, al consecutivo de altas, al Sindicato respectivo, copia a la estación, cuando no sea base en México, (en caso de ser base en México se conserva en el expediente personal ).
- Aprobación de la Gerencia de Servicios a Bordo.
- Requisar consentimiento para ser asegurado y firma la forma ( anexo 18 )
- Actas de comprobación de parentesco con familiares de primer grado.
- Firma las formas de inscripción al Seguro Social. (forma anexo 19 ). original al I.M.S.S., copia verde para el Departamento de Informática, copia azul para la Sub-delegación ( en estaciones ), copia -- rosa para el empleado, copia amarilla para el expediente, copia en blanco ( papel bond, tamaño esquila ) para prestaciones.
- llenar la hoja de actualización de datos.
- Firma de conformidad de contrato colectivo ( anexo 20 ) para el -- expediente personal.

Una vez que el aspirante ha sido contratado, el empleado del Departamento de Selección y Contratación entrega la credencial temporal ( anexo 21 ). El empleado designado llenará la forma Aviso de Iniciación de Labores ( forma anexo 22 ), y hace entrega al aspirante del original, dirigido a la Dependencia Solicitante, y envía una copia a tomaduría de Tiempo y otra al expediente.

ASPIRANTE .

Llegada la fecha, el aspirante se presenta al area de trabajo asignado presentando para el efecto la forma aviso de iniciación de labores ( anexo 22 )

EMPLEADO DESIGNADO.

Quince días antes de la fecha de terminación del contrato, envía al Departamento afectado la forma recordatorio de vencimiento de contrato ( anexo 23 ) a efecto de registrar el acta definitiva o bien cancelar el contrato. En el caso de contratación definitiva, elabora o tramita la Forma Alta Definitiva Control de Personal.

## A N E X O S

1.- SOLICITUD DE PERMISO PRACTICA DE VUELO .....	19
2.- SOLICITUD DE EXPEDICION DE LICENCIA .....	19
3.- LICENCIA DE PILOTO .....	18,26
4.- CERTIFICADO MEDICO CLASE " A " .....	21
5.- CERTIFICADO MEDICO CLASE " B " .....	19,21
6.- BITACORA DE VUELO .....	23
7.- SOLICITUD DE INGRESO A LA A LA ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO .....	38
8.- SOLICITUD DE EMPLEO .....	39
9.- EXAMEN MEDICO .....	40
10.- SOLICITUD DE EXAMEN MEDICO DE ADMISION .....	40
11.- SOLICITUD DE EXAMEN OTORRINOLARINGOLOGICO .....	40
12.- EVALUACION PSICOTECNICA .....	40
13.- VISTO BUENO SINDICATO .....	42
14.- PRESENTACION DE ASPIRANTE .....	42
15.- SOLICITUD DE INSCRIPCION EN EL REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES .....	42
16.- REGISTRO DE PERSONAL FEDERAL .....	42
17.- CONTRATACION DE PERSONAL .....	43
18.- CONSENTIMIENTO DE SEGURO DE VIDA .....	43
19.- INSCRIPCION AL SEGURO SOCIAL .....	43
20.- CONFORMIDAD DE CONTRATO .....	41,43
21.- CREDENCIAL TEMPORAL .....	43
22.- AVISO DE INICIACION DE LABORES .....	43,44
23.- RECORDATORIO DE VENCIMIENTO DE CONTRATO .....	44

SOLICITUD DE PERMISO PRACTICA DE VUELO



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

FORMA CG-2-A

México, D. F. a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ 197

C.



En su petición de fecha \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, solicitó permiso para efectuar prácticas de  
vuelo bajo la vigilancia y responsabilidad de \_\_\_\_\_

autorizada para dar instrucción, que le impartirá ( 40 ) ---  
cuarenta horas de aprendizaje durante un lapso no mayor de -  
1:30 horas diarias y como máximo en seis meses en los que --  
deberán estar incluidas como mínimo 3 horas de vuelo de ----  
ruta.

Firma.

Cumplidos los requisitos preceptuados en ---  
el Artículo 9o. del Reglamento de Licencias al Personal ----  
Técnico Aeronáutico, esta Dirección General de Aeronáutica --  
Civil, le concede el Permiso requerido.

A t e n t a m e n t e .  
SUFRAGIO EFECTIVO.NO REELECCION.  
EL DIRECTOR GENERAL.

ING. JOSE RODRIGUEZ TORRES.

JTBH'vmm.

SOLICITUD DE EXPEDICION DE LICENCIAS

México, D. F., a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 197

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL.  
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACION  
DE AEROPUERTOS FEDERALES.  
OFICINA DE LICENCIAS.

El suscrito \_\_\_\_\_  
con domicilio en \_\_\_\_\_  
tentamente solicito me sea expedida licencia de  
PRÁCTICAS DE VUELO, instrucción que recibiré en el aeropuerto de \_\_\_\_\_  
por el C. P. A. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, titular de la licencia de P. A. \_\_\_\_\_  
No. \_\_\_\_\_, con habilitación para dar-  
instrucción, misma que me impartirá durante un lapso no mayor de 1:30 ho-  
ras diarias y como máximo 6 meses para el a rendizaje, utilizando las  
aeronaves matriculas \_\_\_\_\_.

Una vez cumplidos los requisitos, solicitaré --  
orden de examen para la obtención de licencia de Piloto Privado.

REQUISITOS :

- Acta de nacimiento (original o copia certificada por Notario).
- Certificado de estudios, primarios o secundarios (fotostática certifica-  
da por Notario).
- Certificado Médico y análisis de sangre y orina clase "B"
- Autorización del padre o tutor legalizada ante Notario Público.
- Haber cumplido 18 años de edad.
- Dos retratos tamaño 22 X 25 mm. (tamaño infantil).
- Cartilla del Servicio Militar Nacional, visada, con carácter devolutivo.
- \$41.00 en giro postal para adquirir bitácora de vuelos y expedición de -  
Permiso de Prácticas de Vuelo.

F I L L A C I O N :

\_\_\_\_\_ tentamente.

Edad \_\_\_\_\_  
Peso \_\_\_\_\_  
Estatura \_\_\_\_\_  
Color ojos \_\_\_\_\_  
Lugar de nacimiento \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
INTERESADO.  
\_\_\_\_\_  
INSTRUCTOR.

LICENCIA DE PILOTO

S C T	ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
	LICENCIA NUMERO DE EXPEDIDA A FAVOR DE
CUYAS HABILITACIONES Y VIGENCIA CONSTAN EN EL ANEXO DE ESTA LICENCIA	
FIRMA DEL INTERESADO	EL DIRECTOR GENERAL
... SIN EL ANEXO NO TIENE VALIDEZ ESTA LICENCIA	

ANEXO DE LA LICENCIA DE NUMERO A FAVOR DE ..	
EL TITULAR DE ESTA LICENCIA ESTA HABILITADO PARA VOLAR	
	TIPO DE PESO EN KILOS
ALTIMOPLANOS <input type="checkbox"/>	ALTIMOPLANOS <input type="checkbox"/> Hasta 8,700 <input type="checkbox"/>
HIDROAVIONES <input type="checkbox"/>	INSTRUMENTOS <input type="checkbox"/> 10,000 <input type="checkbox"/>
ANIGIOS <input type="checkbox"/>	INSTRUCTOR <input type="checkbox"/> 20,000 <input type="checkbox"/>
GROPLANOS <input type="checkbox"/>	Radio Te lefonista <input type="checkbox"/> 35,000 <input type="checkbox"/>
BIMOTORES <input type="checkbox"/>	... 50,000 <input type="checkbox"/>
MULTIMOTORES <input type="checkbox"/>	... Mas de 50,000 <input type="checkbox"/>
OBSERVACIONES _____	
ESTA LICENCIA ES VALIDA HASTA _____	
REVALIDO _____	REC-1A _____

CERTIFICADO MEDICO CLASE " A "

FORMA DGAC - MDA - 74

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CERTIFICADO MEDICO CLASE "A"



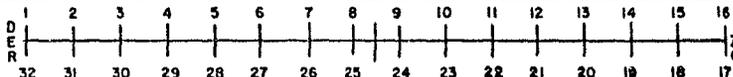
DATOS DEL SOLICITANTE

1.- APELLIDO PATERNO -- APELLIDO MATERNO -- NOMBRE		2.- EDAD	3.- SEXO	4.- FECHA DE EXAMEN
5.- DIRECCION		6.- CLASE Y No. DE LICENCIA		7.- LINEA AEREA - BASE
8.- PROPOSITO DEL EXAMEN		9.- HORAS DE VUELO TOTAL      ULTIMOS 6 MESES		10.- FECHA DEL ULTIMO EXAMEN
11.- INTERROGATORIO (DESCRIBA ANTECEDENTES Y DATOS CLINICOS DE IMPORTANCIA PARA EL EXAMEN. -- (SI ES NECESARIO USE HOJAS ADICIONALES).)				

EXPLORACION CLINICA

12.- PESO		13.- ESTATURA		14.- COMPLEXION DELGADA <input type="checkbox"/> MEDIA <input type="checkbox"/> ROBUSTA <input type="checkbox"/> OBESA <input type="checkbox"/>		15.- TEMPERATURA	16.- PELO	17.- OJOS	
NORMAL	ANORMAL	MARQUE CADA RENGLON EN LA COLUMNA RESPECTIVA, ESCRIBA "N" SI NO HA SIDO EXAMINADO.				NOTA: DESCRIBA DETALLADAMENTE CUALQUIER ANORMALIDAD ANTEPONIENDO EL No. DE RENGLON CORRESPONDIENTE. A FALTA DE ESPACIO USE HOJAS ADICIONALES.			
		18.- CABEZA	CARA	CUELLO					
		19.- NARIZ							
		20.- SENOS PARANASALES							
		21.- BOCA Y GARGANTA							
		22.- OIDO (Orejas y cond. Auditivo externo)							
		23.- TIMPANOS (Perforación)							
		24.- OJOS (Inspección)							
		25.- EXAMEN OFTALMOSCOPICO							
		26.- PUPILAS (Tamaño y reflejos)							
		27.- MOTILIDAD OCULAR (Nistagmus)							
		28.- TORAX (Aparato respiratorio)							
		29.- CORAZON							
		30.- SISTEMA VASCULAR							
		31.- ABDOMEN Y VISCERAS (Hepáticas)							
		32.- ANO Y RECTO							
		33.- SISTEMA ENDOCRINO							
		34.- APARATO GENITO-URINARIO							
		35.- EXTREMIDADES SUPERIORES							
		36.- PIES							
		37.- EXTREMIDADES INFERIORES							
		38.- COLUMNA VERTEBRAL							
		39.- CICATRICES Y SENAS PARTICULARES							
		40.- PIEL Y SISTEMA LINFATICO							
		41.- REFLEJOS TENDONOSOS-CUTANEOS							
		42.- OMBRO, SENSIBILIDAD							
		43.- EXAMEN PSIQUICO							

44- EXAMEN DENTAL



O -- PIEZAS CAREADAS

X -- PIEZAS FALTANTES

X -- PIEZAS SUBSTITUIDAS POR PLACAS

(Nº) -- PUENTES FIJOS (Indique los piezas en que se apoyan los ganchos)

45 - PRESION ARTERIAL (Brazo a nivel del corazón)					46 - PULSO -- (Radial a nivel del corazón)					
EN DECUBITO	SIST.	SENTADO	SIST.	DE PIE (3 Min)	SIST.	EN DECUBITO	SINTABO	EN P.M. (3 Min)	AL TERMINAR EL EJERCICIO	MINUTOS DESPUES
	DIAST.		DIAST.		DIAST.					

46<sup>a</sup> ELECTROCARDIOGRAMA. — NOTA — ANOTAR EL RESULTADO Y ANEXAR UNA COPIA DEL TRAZO OBTENIDO CON EL PRESENTE CERTIFICADO

EXAMEN OFTALMOLOGICO.—

47.-AGUDEZA VISUAL	48.-VISION CERCANA (ACOMODACION)	49.-PERCEPCION DE PROFUNDIDAD. (NOTE PROCEDIMIENTOS Y RESULTADOS)
S.C. O.D.= 20/	O.I.= 20/	S.C. O.D.= O.I.=
S.C. O.D.= 20/	O.I.= 20/	S.C. O.D.= O.I.=

50.-HETEROFORIAS—ESPECIFIQUE PROCEDIMIENTO Y DISTANCIA				51.-DIVERGENCIA (PRISMA BASE DENTRO)		52.-CONVERGENCIA (PRISMA BASE FUERA)		
DIST.=	ENDOFORIA=	EXOFORIA=	H.D.=	H.I.=				

53.-VISION A LOS COLORES—INDIQUE PROCEDIMIENTO USADO Y RESULTADOS	54.-PRUEBA DEL LENTE ROJO	55.-ICAMPO VISUAL	56.-TENSION INTRAOCULAR
---	---------------------------	-------------------	-------------------------

57.-AUDICION	58.-AUDIOMETRIA	59.-COORDINACION Y EQUILIBRIO																																
DERECHO V.C.= /15 V.H.= /15	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>250</td> <td>500</td> <td>1000</td> <td>2000</td> <td>3000</td> <td>4000</td> <td>5000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>256</td> <td>512</td> <td>1024</td> <td>2048</td> <td>3072</td> <td>4096</td> <td>5120</td> </tr> <tr> <td>DER</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>IZQUIERDO V.C.= /15 V.H.= /15</td> <td>IZQ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		250	500	1000	2000	3000	4000	5000		256	512	1024	2048	3072	4096	5120	DER								IZQUIERDO V.C.= /15 V.H.= /15	IZQ							
	250	500	1000	2000	3000	4000	5000																											
	256	512	1024	2048	3072	4096	5120																											
DER																																		
IZQUIERDO V.C.= /15 V.H.= /15	IZQ																																	

DATOS DE LABORATORIO—NOTA.—ADJUNTAR RESULTADOS CON EL PRESENTE CERTIFICADO.

60.-ANALISIS GRAL. DE URINA, DENSIDAD:	61.-REACCIONES SEROLOGICAS LUEPICAS	62.-RAYOS X -
ALBUMINA:	GLUCOSA:	
ESTUDIO DEL SEDIMENTO:		

63.-RESUMEN DE ANORMALIDADES Y DIAGNOSTICO (ENUMERARLOS CON LOS NUMEROS CORRESPONDIENTES)

64.-RECOMENDACIONES DEL MEDICO EXAMINADOR:

65.-DICTAMEN DEL MEDICO EXAMINADOR

EL EXAMINADO  ESTA APTO PARA:  
 NO ESTA

66.—SI NO ESTA APTO CITE LAS ANORMALIDADES DESCALIFICANTES POR LOS NUMEROS CORRESPONDIENTES

67.-NOMBRE DEL MEDICO EXAMINADOR	FIRMA	AUTORIZACION No.
----------------------------------	-------	------------------

68.-NOMBRE DEL EXAMINADO	NACIONALIDAD	FIRMA	69.-LUGAR DONDE PRACTICO EL EXAMEN
--------------------------	--------------	-------	------------------------------------

70.-NOMBRE DE LA AUTORIDAD COMPETENTE QUE REVIS	FIRMA	FECHA
---	-------	-------

CERTIFICADO MEDICO CLASE " B "

FORMA DGAC-MDA-76



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
 DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
 CERTIFICADO MEDICO CLASE "B"

DATOS DEL SOLICITANTE

1.- APELLIDO PATERNO—APELLIDO MATERNO—NOMBRE		2.—EDAD	3.—SEXO	4.—FECHA DE EXAMEN
5.— DIRECCION		6.—CLASE Y No. DE LICENCIA		7.—LINEA AEREA—BASE
8.— PROPOSITO DEL EXAMEN		9.—HORAS DE VUELO TOTAL      ULTIMOS 6 MESES		10.— FECHA DEL ULTIMO EXAMEN
II.— INTERROGATORIO (DESCRIBA ANTECEDENTES Y DATOS CLINICOS DE IMPORTANCIA PARA EL EXAMEN.—(SI ES NECESARIO USE HOJAS ADICIONALES.)				

EXPLORACION CLINICA

12.- PESO		13.- ESTATURA		14.- COMPLEXION DELOADA <input type="checkbox"/> MEDIA <input type="checkbox"/> ROBUSTA <input type="checkbox"/> OBESA <input type="checkbox"/>			15.—TEMPERATURA	16.—PELO	17.—OJOS
NORMAL	ANORMAL	MARQUE CADA RENGLON EN LA COLUMNA RESPECTIVA, ESCRIBA "NE" SI NO HA SIDO EXAMINADO.			NOTA : DESCRIBA DETALLADAMENTE CUALQUIER ANORMALIDAD ANTEPONIENDO EL No. DE RENGLON CORRESPONDIENTE. A FALTA DE ESPACIO USE-HOJAS ADICIONALES.				
		18.-CABEZA CARA CUELLO							
		19.-NARIZ							
		20.-SENOS PARANASALES							
		21.-BOCA Y GARGANTA							
		22.-ODOS (Oído y cond. Auditivo externo)							
		23.-TIMPANOS (Percusión)							
		24.-OJOS (Inspección)							
		25.-EXAMEN OFTALMOSCOPICO							
		26.-PUPILAS (Tamaño y reflejos)							
		27.-MOTILIDAD OCULAR (Nistagmus)							
		28.-TORAX (Aparato respiratorio)							
		29.-CORAZON							
		30.-SISTEMA VASCULAR							
		31.-ABDOMEN Y VISCERAS(Hígates)							
		32.-ANO Y RECTO							
		33.-SISTEMA ENDOCRINO							
		34.-APARATO GENITO-URINARIO							
		35.-EXTREMIDADES SUPERIORES							
		36.-PIES							
		37.-EXTREMIDADES INFERIORES							
		38.-COLUMNA VERTEBRAL							
		39.-CICATRICES Y SENAS PARTICULARES							
		40.-PIEL Y SISTEMA LINFATICO							
		41.-REFLEJOS TENDINOSOS-CUTANEOS							
		42.-ROMBERO, SENSIBILIDAD							
		43.-EXAMEN PSIQUICO							

44-EXAMEN DENTAL

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
D																
E																
R																
	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17

O—PIEZAS CAREADAS

X—PIEZAS FALTANTES

—PIEZAS SUBSTITUIDAS POR PLACAS

(X N) —PUENTES FIJOS (Indique los puentes en que se apoyan los ganchos)

T. G. N.

45.- PRESION ARTERIAL (Brazo a nivel del corazón)					46.- PULSO. — (Radial a nivel del corazón)					
EN RECLUTO	ASST	SENTADO	BIST.	DE. PI	ASST	EN RECLUTO	SENTADO	DE. PIE	AL TERMINAR EL EJERCICIO	2 MINUTOS DESPUES
	DIAST.		DIAST.	(3 M <sup>1</sup> )	DIAST.			(3 M <sup>1</sup> )		

46<sup>R</sup> ELECTROCARDIOGRAMA. — NOTA.—ANOTAR EL RESULTADO Y ANEXAR UNA COPIA DEL TRAZO OBTENIDO CON EL PRESENTE CERTIFICADO.

EXAMEN OFTALMOLOGICO.—

47.- AGUDEZA VISUAL		48.- VISION CERCANA (ACOMODACION)		49.- PERCEPCION DE PROFUNDIDAD. (ANOTE PROCEDIMIENTOS Y RESULTADOS)	
S.C. O.D.= 20/	O.I.= 20/	S.C.O.D.=	O.I.=	S.C.	
C.C. O.D.= 20/	O.I.= 20/	C.C.O.D.=	O.I.=	C.C.	

50.- HETEROFORIAS — ESPECIFIQUE PROCEDIMIENTO Y DISTANCIA					51.- DIVERGENCIA (PRISMA BASE DENTRO)		52.- CONVERGENCIA (PRISMA BASE FUERA)	
DIST. =	ENDOFORIA =	EXOFORIA =	H.D. =	N.I. =				

53.- VISION A LOS COLORES.—INDIQUE PROCEDIMIENTO USADO Y RESULTADOS		54.- PRUEBA DEL LENTE ROJO		55.- (CAMPO VISUAL)		56.- TENSION INTRACULAR	
---	--	----------------------------	--	---------------------	--	-------------------------	--

57.- AUDICION			58.- AUDIOMETRIA						59.- COORDINACION Y EQUILIBRIO			
DERECHO V.C. =	/15. V.H. =	/15	250	500	1000	2000	3000	4000	5000			
			256	512	1024	2048	2896	4096	5192			
			0ER									
IZQUIERDO V.C. =	/15. V.H. =	/15	250	500	1000	2000	3000	4000	5000			
			256	512	1024	2048	2896	4096	5192			
			0ER									

DATOS DE LABORATORIO.— NOTA.— ADJUNTAR RESULTADOS CON EL PRESENTE CERTIFICADO.

60.- ANALISIS GRAL. DE URINA. DENSIDAD:		61.- REACCIONES SEROLOGICAS LUEITICAS			62.- RAYOS X.-	
ALBUMINA:	GLUCOSA:					
ESTUDIO DEL SEDIMENTO:						

63.- RESUMEN DE ANORMALIDADES Y DIAGNOSTICO (ENUMERARLOS CON LOS NUMEROS CORRESPONDIENTES)

64.- RECOMENDACIONES DEL MEDICO EXAMINADOR:

65.- DICTAMEN DEL MEDICO EXAMINADOR

EL EXAMINADO  ESTA APTO PARA:  
 NO ESTA

66.- SI NO ESTA APTO CITE LAS ANORMALIDADES DESCALIFICANTES POR LOS NUMEROS CORRESPONDIENTES

67.- NOMBRE DEL MEDICO EXAMINADOR		FIRMA		AUTORIZACION No.	
68.- NOMBRE DEL EXAMINADO		NACIONALIDAD		FIRMA	
69.- LUGAR DONDE PRACTICO EL EXAMEN		FIRMA		FECHA	



SOLICITUD DE INGRESO A LA ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS  
AVIADORES DE MEXICO

AL SECRETARIO GENERAL DE LA  
ASOCIACION SINDICAL DE  
PILOTOS AVIADORES DE MEXICO.  
P r e s e n t e .

El suscrito \_\_\_\_\_  
Piloto Aviador, por medio de la presente solicita ser admitido como miem-  
bro de la Asociacion Sindical de Pilotos Aviadores de México que usted  
preside, respaldando mi solicitud con la firma de dos miembros activos.

Protesto sujetarme al cumplimiento de los Estatutos,  
a las resoluciones de la Asamblea General, del Comité Ejecutivo y de las  
Comisiones que forman parte de A.S.P.A. de México.

Lugar y fecha \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Firma

RESPALDADO POR:

Miembro No. \_\_\_\_\_

Miembro No. \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Vo. Bo.

\_\_\_\_\_  
Comisión de Vigilancia

APROBADO EN LA ASAMBLEA GENERAL \_\_\_\_\_

No. Sindical \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Secretario General

A. S. P. A. DE MEXICO  
 Calle Palomas No. 110  
 México 10, D.F.

No. Sindical \_\_\_\_\_

D A T O S   P E R S O N A L E S

Esta forma debe ser llenada a mano con tinta y letra de imprenta por el solicitante. Sus datos son confidenciales.

NOMBRE \_\_\_\_\_  
                     Apellido Paterno                      Apellido Materno                      Nombre

FECHA DE NACIMIENTO \_\_\_\_\_ LUGAR \_\_\_\_\_ PAIS \_\_\_\_\_

DOMICILIO \_\_\_\_\_  
                     Calle y número    Colonia

\_\_\_\_\_ Ciudad                      Estado                      Teléfono

ESPOSA \_\_\_\_\_  
                     Nombre de Soltera                      Nacionalidad                      Ocupación

HIJOS \_\_\_\_\_  
                     Nombre y Edad de cada uno

PADRE \_\_\_\_\_  
                     Nombre                      Nacionalidad                      Ocupación

MADRE \_\_\_\_\_  
                     Nombre                      Nacionalidad                      Ocupación

ESTADO CIVIL \_\_\_\_\_

COMPAÑIA DONDE TRABAJA \_\_\_\_\_ ANTIGUEDAD \_\_\_\_\_

DIRECCION DE LA MISMA \_\_\_\_\_ CARGO \_\_\_\_\_

SALARIO ANUAL \$ \_\_\_\_\_ PILOTO \_\_\_\_\_ PROPIETARIO \_\_\_\_\_ ¿HA PERTENECIDO

O PERTENECE A OTRO SINDICATO? \_\_\_\_\_ ¿TIENE FIANZA? \_\_\_\_\_

¿EN QUE COMPAÑIA? \_\_\_\_\_ CANTIDAD \$ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 Lugar                      Día                      Mes                      Año                      Firma que utiliza en documentos legales.

D A T O S   P R O F E S I O N A L E S

Escuela donde estudió Aviación _____	Horas Tot. _____	P. Título _____	Avión Graduación _____		
Horas como Piloto al mando _____	Como Copiloto _____	Como Instructor _____			
De Aerofumigación _____	De Helicóptero _____	De Líneas Comerciales _____			
De Instrumentos _____	De Nocturno _____	De Vuelo en Ruta _____			
Tipo de aviones que ha volado _____					
Categoría Licencia _____	Número _____	Horas voladas totales _____			
<u>IDIOMAS:</u>	Perfectamente	0	0	0	0
	Bien	ESPAÑOL 0	INGLES 0	FRANCES 0	OTROS 0
	Regular	0	0	0	0

D O C U M E N T O S   P A R A   S U   E X P E D I E N T E

Al ingresar se requerirán DOS COPIAS FOTOSTATICAS claras de los siguientes documentos:

- 1) Acta de Nacimiento.
- 2) Certificado de Estudios \*(1) (2) (3)
- 3) Certificado, Diploma, Título de Piloto
- 4) Cartilla Conscripto
- 5) Liberación Conscripto
- 6) Pasaporte
- 7) Licencia Piloto Comercial ó Privado
- 8) Cédula Profesional ó Constancia que está en trámite
- 9) Factor R.H. y Tipo Sanguíneo (de laboratorio)
- 10) Baja de la Fuerza Aérea Mexicana
- 11) 3 Fotografías óvalo, tamaño credencial
  - \* (1) Primaria (2) Secundaria (3) Bachillerato o Vocacional

SIRVASE TOMAR NOTA QUE SI ALGUNO DE LOS DATOS INSCRITOS EN ESTE DOCUMENTO CAMBIA POSTERIORMENTE, DEBE SOLICITAR EN EL ARCHIVO GENERAL, LA HOJA CORRESPONDIENTE Y HACER LA MODIFICACION RESPECTIVA.



¿Tiene propiedades? \_\_\_\_\_ Indique cuáles \_\_\_\_\_

¿Cuánto paga de renta? \_\_\_\_\_

Si tiene deudas ¿por qué motivo y a cuánto ascienden? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

¿Pertenece o perteneció a Sindicatos? \_\_\_\_\_ ¿Cuáles \_\_\_\_\_

¿Pertenece a Clubs, Asociaciones culturales, deportivas o políticas \_\_\_\_\_ ¿Cuáles? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

¿A qué dedica su tiempo libre? \_\_\_\_\_

¿Qué deportes practica? \_\_\_\_\_ ¿Desde cuándo? \_\_\_\_\_

¿Ha sido detenido o procesado? \_\_\_\_\_ ¿Por qué? \_\_\_\_\_

¿Ha sido afianzado con anterioridad? \_\_\_\_\_ Afianzadora(s) \_\_\_\_\_

¿Tiene seguro de vida? \_\_\_\_\_ Beneficiario \_\_\_\_\_ Aseguradora \_\_\_\_\_

¿Ha padecido alguna enfermedad grave? \_\_\_\_\_ ¿Cuál(es)? \_\_\_\_\_

¿Lo han practicado operaciones? \_\_\_\_\_ ¿Cuántas? \_\_\_\_\_ ¿De qué? \_\_\_\_\_

¿Cuál es su estado actual de salud? \_\_\_\_\_

3.—ESCOLARIDAD Y CONOCIMIENTOS

ESTUDIOS	AÑOS CURSADOS	FECHA EN QUE TERMINO	NOMBRE ESCUELA	TITULOS OBTENIDOS
PRIMARIA				
SECUNDARIA				
PREPARATORIA				
PREVOCACIONAL				
VOCACIONAL				
COMERCIO				
CURSO TECNICO				
PROFESIONAL				

CURSOS ESPECIALES \_\_\_\_\_

¿Estudia actualmente? \_\_\_\_\_ ¿Qué estudia? \_\_\_\_\_ ¿Con qué horario? \_\_\_\_\_

Idiomas	1.—Español	Lo habla ( )	Lo lee ( )	Lo escribe ( )	Lo traduce ( )
	2.—Inglés	Lo habla ( )	Lo lee ( )	Lo escribe ( )	Lo traduce ( )
	3.—	Lo habla ( )	Lo lee ( )	Lo escribe ( )	Lo traduce ( )

4.—HABILIDADES DE TRABAJO

INDIQUE NUMERO DE AÑOS O DE MESES DE EXPERIENCIA EN LO SIGUIENTE:

Oficina \_\_\_\_\_ Ventas \_\_\_\_\_ Pintor \_\_\_\_\_

Contabilidad \_\_\_\_\_ Mecánico automotriz \_\_\_\_\_ Carpintero \_\_\_\_\_

Nóminas \_\_\_\_\_ Electricista \_\_\_\_\_ Teletipista \_\_\_\_\_

Almacenes \_\_\_\_\_ Hojalatero \_\_\_\_\_ Dibujante \_\_\_\_\_

Compras \_\_\_\_\_ Soldador \_\_\_\_\_ Chofer \_\_\_\_\_

Otros \_\_\_\_\_

Licencias

Piloto No. \_\_\_\_\_ Clase \_\_\_\_\_ Fecha expedición \_\_\_\_\_

Sobrecargo No. \_\_\_\_\_ Clase \_\_\_\_\_ Fecha expedición \_\_\_\_\_

Mecánico No. \_\_\_\_\_ Clase \_\_\_\_\_ Fecha expedición \_\_\_\_\_

Radiotelegrafista No. \_\_\_\_\_ Clase \_\_\_\_\_ Fecha expedición \_\_\_\_\_

Chofer No. \_\_\_\_\_ Clase \_\_\_\_\_ Fecha expedición \_\_\_\_\_

Otras \_\_\_\_\_

5.—EXPERIENCIA

EMPLEOS PREVIOS COMENZANDO POR EL ULTIMO	Fechas	Sueldos	Razones renuncia
Nombre Empresa Dirección Trabajos desempeñados	Entrada  Salida		
Nombre Empresa Dirección Trabajos desempeñados	Entrada  Salida		
Nombre Empresa Dirección Trabajos desempeñados	Entrada  Salida		
Nombre Empresa Dirección Trabajos desempeñados	Entrada  Salida		
Nombre Empresa Dirección Trabajos desempeñados	Entrada  Salida		

6.—INFORMACION-EMPLEO

¿Ha trabajado antes en Aeronaves de México, S. A.? \_\_\_\_\_ ¿Qué Departamento (s)? \_\_\_\_\_

¿Trabajan parientes o amigos suyos en Aeronaves de México, S. A.? \_\_\_\_\_ Nombre (s) \_\_\_\_\_

¿Empleo que solicita? \_\_\_\_\_ ¿Por qué en Aeronaves de México? \_\_\_\_\_

¿Acepta trabajar de noche? \_\_\_\_\_ ¿En cualquier lugar de la República? \_\_\_\_\_ ¿Acepta su día de descanso en cualquier día de la semana? \_\_\_\_\_ Sueldo que pretende \$ \_\_\_\_\_

7.—REFERENCIAS

(No deben ser de parientes ni ex-jefes)

NOMBRE COMPLETO	DOMICILIO	TELEFONO	OCUPACION	TIEMPO DE CONOCERSE
1. _____				
2. _____				
3. _____				
4. _____				

Declaro expresa y formalmente que todos los informes dados en esta solicitud están completos y apegados estrictamente a la verdad. En caso de aceptarse esta solicitud, manifiesto haber sido prevenido de que en caso de falsedad en los informes requeridos en esta solicitud, la Empresa podrá rescindir en cualquier tiempo la relación de trabajo conmigo, sin incurrir en responsabilidad, pues deberá ser considerado como un acto de falta de probidad.

Lugar y fecha: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Firma del solicitante

PARA USO EXCLUSIVO DEL DEPTO. DE PERSONAL

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

EXAMEN MEDICO

Reg. No. _____	
Nombre de la corporación _____	
Clase de industria _____	
Ubicación _____	
Nombre del obrero _____	
Edad _____	Sexo _____
Estatura _____	
Trabajo anterior _____	
Antecedentes hereditarios _____	
Antecedentes patológicos _____	
No patológicos Patológicos	
Deformaciones orgánicas _____	
Integridad física _____	
<b>APARATO RESPIRATORIO:</b>	
Examen clínico _____	
Examen radiológico _____ (Tórax todo en todo)	
Pruebas de laboratorio _____	
Patológicas	
<b>APARATO CIRCULATORIO:</b>	
Examen clínico comprendiendo tensión arterial _____	
Investigación de ruidos _____	
Exámenes de Laboratorio _____	
(Fórmula leucocitaria y tiempo de coagulación en trabajos con benzol; granulaciones basófilas en trabajos con plomo; pruebas serológicas en vidrieros, leydoreros, camelleros, etc.)	
<b>APARATO DIGESTIVO:</b>	
Estado de la boca y de la faringe: _____ (Vidrieros, plomeros, trabajos con mercurio)	
Examen clínico _____	
Heces _____	
Exámenes de Laboratorio: _____	
(Coprograma en numeración, etc. Pruebas de insuficiencia hepática en numeración)	
<b>APARATO GENITOURINARIO:</b>	
Examen clínico _____	
Pruebas de Laboratorio: _____ (Exámenes de orina en plomeros)	
<b>SISTEMA NERVIOSO:</b>	
Serología general: _____	
Reflejos: _____	
<b>PSIQUIKO:</b>	
Atención _____	
Memoria _____	
Ideación _____	
Energía psicoéctica _____	
<b>ORGANOS DE LOS SENTIDOS:</b>	
Agudeza visual: Ojo derecho _____	
Ojo izquierdo	
Investigación del campo visual _____	
Investigación de Heterofixación _____	
Campo nasal _____	
Perímetro _____	
Reflejos Pupilares: _____	
concomitant	
<b>EXAMEN DE LOS OIDOS:</b>	
Emitido oído derecho _____	
1000 c/s izquierdo	
Voz escuchada: oído derecho _____	
oído izquierdo	

SOLICITUD DE EXAMEN MEDICO DE ADMISION

Doctor Raul Navarro  
Laboratorio de Diagnostico Clínico, S.A. de C.V.  
Guanajuato No. 92  
Mexico, D. F.

Estimado doctor Navarro:

A fin de que se le practiquen los exámenes médicos de admisión, me permito enviarle al C.F.A.

Por ser de extrema urgencia conocer los resultados con prontitud, le agradeceré me informe al teléfono 571-30-69 en cuanto estén terminados, con objeto de enviar a un empleado nuestro a recogerlos.

El cargo de los servicios de que se trata deberá presentarse a este Departamento para su liquidación.

A t e n t a m e n t e ,

Jefe del Departamento de Selección y  
Contratación de Personal

• PREVIA IDENTIFICACION MEDIANTE CREDENCIAL DE PILOTO.

VIC\*rvl

SOLICITUD DE EXAMEN OTORRINOLARINGOLÓGICO

Señor Doctor Juan Andrade Pradillo  
Juan Escutia No. 79  
Col. Condesa  
México, D.F.

Estimado doctor Andrade Pradillo:

A fin de que se le practique un examen otorrinolaringológico, nos permitimos enviar a usted al C.P.A.

Por ser de extrema urgencia conocer los resultados con prontitud, le agradeceremos nos informe a nuestro teléfono 571-30-69, en cuanto estén terminados, con objeto de enviar a un empleado nuestro a recogerlo.

El cargo de los servicios de que se trata, deberán presentarse en este Departamento para su liquidación.

A t e n t a m e n t e,

Jefe del Departamento de Selección y  
Contratación de Personal

---

• PREVIA IDENTIFICACIÓN MEDIANTE CREDENCIAL DE PILOTO.

VIC\*rvl

EVALUACION PSICOTECNICA

GERENCIA DE RELACIONES INDUSTRIALES  
DEPARTAMENTO DE SELECCION Y CONTRATACION DE PERSONAL.

EVALUACION PSICOTECNICA

Fecha \_\_\_\_\_

Datos generales.

NOMBRE \_\_\_\_\_

CANDIDATO PARA EL PUESTO DE \_\_\_\_\_

EDAD \_\_\_\_\_

SEXO \_\_\_\_\_

ESTADO CIVIL \_\_\_\_\_

ESCOLARIDAD \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

EXPERIENCIA LABORAL EN : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

PRESENTACION: (DE ACUERDO AL PUESTO) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

México, D. F., a de 197 .

ASOCIACION SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO  
Presente.

At n. Sr. ....

El portador de la presente Sr. ....  
es candidato para cubrir alguna de las vacantes de .....  
Un caso de cubrir los requisitos le agradeceré dar su Visto Bueno; o hacernos sus  
comentarios al respecto.

Atentamente,

Jefe del Depto. de Selección y  
Contratación de Personal.

VISTO BUENO SINDICATO

GERENCIA DE RELACIONES INDUSTRIALES  
DEPARTAMENTO DE SELECCION Y CONTRATACION DE PERSONAL

PRESENTACION DE ASPIRANTE

México, D.F.

A:  
DEPTO:

\_\_\_\_\_ portador(a) de la presente es aspirante a la plaza de \_\_\_\_\_ que ampara el Requerimiento No. \_\_\_\_\_ existente en la Dependencia a su cargo

He de agradecer a usted la atención que se sirva prestarle y darle su Vo. Bo. en caso de proceder, o bien indicarnos sus observaciones al respecto.

A t e n t a m e n t e ,

Jefe del Departamento

Vo. Bo. \_\_\_\_\_

Fecha Vo. Bo. \_\_\_\_\_

Observaciones: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

PRESENTACION DE ASPIRANTE

**SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES**

Lugar para marcar con la máquina registradora o en su caso para anotar número, fecha e importe del recibo oficial

H.R.F.C. 4  
12-932

**SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**  
**SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES**  
**REMUNERACIÓN DEL TRABAJO PERSONAL**

Esta solicitud será presentada UNA SOLA VEZ por el causante, sin tomar en cuenta que tenga o llegue a tener dos o más patrones. Cualquier cambio en patrón, de trabajo o domicilio, no origina la presentación de avisos.

FOLIOS

OFH
RFC

Número de registro

--

C. \_\_\_\_\_ FEDERAL DE HACIENDA EN \_\_\_\_\_  
Localidad Entidad federativa

**DATOS DEL CAUSANTE (TRABAJADOR)**

**NOMBRE** \_\_\_\_\_  
Apellido paterno Apellido materno Nombres  
 Para los efectos de control fiscal, las mujeres casadas y las viudas proporcionarán su nombre de solteras (apellido paterno, apellido materno y nombres), firmando la solicitud como acostumbren hacerlo en documentos oficiales

**FECHA DE NACIMIENTO** \_\_\_\_\_

**FECHA DE INICIACIÓN DE OPERACIONES** \_\_\_\_\_  
Año Mes Día

**LUGAR DE NACIMIENTO** \_\_\_\_\_  
Localidad Entidad federativa País

**NACIONALIDAD ACTUAL** \_\_\_\_\_

**OCUPACIÓN** \_\_\_\_\_

**DOMICILIO PARTICULAR** \_\_\_\_\_  
Calle Num o Num y letra exterior Num o letra interior  
Catónia Localidad Entidad federativa  
Municipio Zona postal Telefonista

Escriba el nombre completo de la calle, calzada, avenida, etc.; en caso de esquina escríbase el de una sola calle, de preferencia el de aquella en la que la puerta principal esté numerada. En localidad escríbase el nombre completo de la ciudad, villa, pueblo, hacienda, rancharía, etc. En caso de estar ubicado en el campo, carretera, camino, etc., proporcione datos suficientes que permitan su fácil localización.

**DATOS DEL RETENEDOR (PATRÓN)**

**NOMBRE, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL** \_\_\_\_\_

**NÚMERO EN EL REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES** \_\_\_\_\_  
DEFINIRÁNSE

**UBICACIÓN** \_\_\_\_\_  
Calle Num o Num y letra exterior Num o letra interior  
Catónia Localidad Entidad federativa  
Municipio Zona postal Telefonista

SI YA LE HA SIDO EXPEDIDA CÉDULA PERSONAL INDIQUE:

**NÚMERO** \_\_\_\_\_

**CONCEPTO (Marque con X)**

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 1 | COMERCIO, INDUSTRIA, AGRICULTURA, GANADERÍA O PESCA. | 2 | TRABAJO BAJO DIRECCIÓN Y DEPENDENCIA DE UN TERCERO. |
| 3 | EXERCICIO LIBRE DE UNA PROFESIÓN, ARTE, U OFICIO.    | 4 | PRODUCTOS O RENDIMIENTOS DEL CAPITAL.               |

**PARA USO EXCLUSIVO DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA (CLAVES)**

OFICINA FEDERAL DE HACIENDA	AGENCIA DIRECTA O SUBALTERNIA	AGENCIA DE SUBALTERNIA	OCUPACIÓN
NACIONALIDAD			FECHA DE ALTA
ORIGEN	ACTUAL	AND	MES
			DÍA

En cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 93 del Código Fiscal de la Federación, hago constar, bajo protesta de decir verdad y bajo mi estricta responsabilidad, que los datos asentados en esta solicitud están apegados a la realidad.



HUELLA DIGITAL DEL PULGAR  
DERECHO DEL CAUSANTE EN  
CASO DE NO SABER FIRMAR

\_\_\_\_\_ A \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_  
(Localidad) (Día) (Mes) (Año)

\_\_\_\_\_  
(Firma del causante)

LUGAR PARA ANOTACIONES DE LA OFICINA RECEPTORA:

INDICACIONES

- 1a. Esta solicitud se presentará en 3 ejemplares. En caso de presentación extemporánea, en 4 ejemplares.
- 2a. La Oficina que reciba la solicitud revisará los datos apuntados y de encontrarlos completos y correctos anotará en todos los ejemplares el número de registro y devolverá el segundo y tercer ejemplares sellados y con la rúbrica del empleado autorizado para recibirla, que serán uno para el propio causante y otro para el retenedor principal.

REGISTRO DE PERSONAL FEDERAL

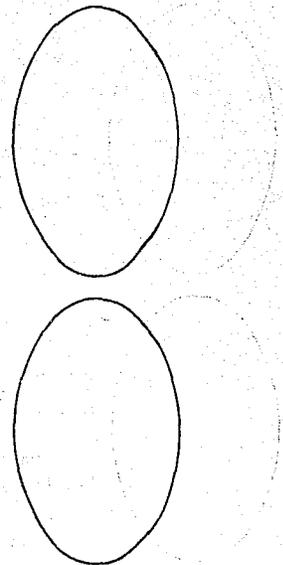
SECRETARÍA DE HACIENDA  
DIRECCIÓN GENERAL DE EGRESOS  
REGISTRO DE PERSONAL FEDERAL

FILIACIÓN

9.H-14  
12-7446

NUM. DE REG.

RAMO  
NOMBRE  
EMPLEO  
NUM. DE MATRÍCULA DEL SERVICIO  
MILITAR NACIONAL Y  
CLASE (CARTILLA)  
FECHA NACIMIENTO  
NACIÓ EN  
EXTRANJEROS: DOCUMENTACIÓN  
MIGRATORIA  
NOMBRE DEL PADRE  
NOMBRE DE LA MADRE  
ESTADO CIVIL  
NOMBRE DEL CÓNYUGE  
(CUANDO ES CASADA LA MUJER FILIADA)



PARA SER LLENADO POR EL OPERADOR DACTILOSCÓPICO

COLOR: BLANCO  NEGRO  MORENO CLARO  MORENO OSCURO  AMARILLO   
PELO: CAST. CLARO  CAST. OSCURO  NEGRO  RUBIO  ROJO  ALBINO  ENTRECANO  CANO   
FRENTE: PEQUEÑA  MEDIANA  GRANDE  PELO TEÑIDO   
CEJAS: ABUNDANTES  ESCASAS  REGULARES   
OJOS: AZULES  VERDES  CAST. CLAROS  CAST. OSCUROS  PARDOS  VERDOSOS  NEGROS   
NARIZ: CÓNCAVA  CONVEXA  RECT. LINEA   
BOCA: PEQUEÑA  MEDIANA  GRANDE   
SEÑAS PARTICULARES VISIBLES:

ESTATURA  mts. 


DOMICILIO

HUELLA DEL  
PULGAR IZQUIERDO

LUGAR Y FECHA

FIRMA DEL INTERESADO

HUELLA DEL  
PULGAR DERECHO

REFERENCIAS

PRECISAMENTE  
2 PARIENTES  
Y  
2 AMIGOS

TOMO LA FILIACIÓN

(NOMBRES)

(DOMICILIOS)

EL JEFE DE LA OFNA. QUE TOMA LA FILIACIÓN

JEFE DE PERSONAL DEL RAMO





CONTRATACION DE PERSONAL

GERENCIA DE RELACIONES INDUSTRIALES  
CONTRATACION DE PERSONAL

B N° 1016

Este documento se aplica al contrato de Trabajo al régimen de personal normalizado  
Tratándose de personal con Contrato Individual se completará  
esta parte del contrato celebrada con el interesado

R. P. C.  
N.º EMP.  
No. TABULA  
FECHA

1 EVENTUAL	2 TEMPORAL	3 SACANTE	4 VIUDO	5 U. LIBRE
1 SOLTERO	2 CASADO	3 DIVORCIADO		

**EMPLEADO o TRABAJADOR**

[1]  [2]  [3]  [4]  [5]

APELLIDO PATERNO \_\_\_\_\_ MATERNAL \_\_\_\_\_ NOMBRE \_\_\_\_\_  
 FOD \_\_\_\_\_ NACIONALIDAD \_\_\_\_\_ E. P. \_\_\_\_\_  
 DOMICILIO \_\_\_\_\_ GRUPO \_\_\_\_\_  
 TELEFONO \_\_\_\_\_ No. I.M.S.S. \_\_\_\_\_  
 ACCION CUENTA PARA \_\_\_\_\_  
 FUERTE EFECTOS DESDE \_\_\_\_\_ DATA \_\_\_\_\_  
 DIA \_\_\_\_\_ MES \_\_\_\_\_ AÑO \_\_\_\_\_ DIA \_\_\_\_\_ MES \_\_\_\_\_ AÑO \_\_\_\_\_

C. I. V. \_\_\_\_\_  
 CATEGORIA   DESCRIPCION \_\_\_\_\_  
 DEPARTAMENTO      DESCRIPCION \_\_\_\_\_  
 LUGAR DE ASIGNACION \_\_\_\_\_ DESCRIPCION \_\_\_\_\_  
 JORNADA  [1]  [2]  [3]  [4]  [5]  [6]  [7]  [8]  [9]  [10]  [11]  [12]  [13]  [14]  [15]  [16]  [17]  [18]  [19]  [20]  [21]  [22]  [23]  [24]  [25]  [26]  [27]  [28]  [29]  [30]  [31]  [32]  [33]  [34]  [35]  [36]  [37]  [38]  [39]  [40]  [41]  [42]  [43]  [44]  [45]  [46]  [47]  [48]  [49]  [50]  [51]  [52]  [53]  [54]  [55]  [56]  [57]  [58]  [59]  [60]  [61]  [62]  [63]  [64]  [65]  [66]  [67]  [68]  [69]  [70]  [71]  [72]  [73]  [74]  [75]  [76]  [77]  [78]  [79]  [80]  [81]  [82]  [83]  [84]  [85]  [86]  [87]  [88]  [89]  [90]  [91]  [92]  [93]  [94]  [95]  [96]  [97]  [98]  [99]  [100]  [101]  [102]  [103]  [104]  [105]  [106]  [107]  [108]  [109]  [110]  [111]  [112]  [113]  [114]  [115]  [116]  [117]  [118]  [119]  [120]  [121]  [122]  [123]  [124]  [125]  [126]  [127]  [128]  [129]  [130]  [131]  [132]  [133]  [134]  [135]  [136]  [137]  [138]  [139]  [140]  [141]  [142]  [143]  [144]  [145]  [146]  [147]  [148]  [149]  [150]  [151]  [152]  [153]  [154]  [155]  [156]  [157]  [158]  [159]  [160]  [161]  [162]  [163]  [164]  [165]  [166]  [167]  [168]  [169]  [170]  [171]  [172]  [173]  [174]  [175]  [176]  [177]  [178]  [179]  [180]  [181]  [182]  [183]  [184]  [185]  [186]  [187]  [188]  [189]  [190]  [191]  [192]  [193]  [194]  [195]  [196]  [197]  [198]  [199]  [200]  [201]  [202]  [203]  [204]  [205]  [206]  [207]  [208]  [209]  [210]  [211]  [212]  [213]  [214]  [215]  [216]  [217]  [218]  [219]  [220]  [221]  [222]  [223]  [224]  [225]  [226]  [227]  [228]  [229]  [230]  [231]  [232]  [233]  [234]  [235]  [236]  [237]  [238]  [239]  [240]  [241]  [242]  [243]  [244]  [245]  [246]  [247]  [248]  [249]  [250]  [251]  [252]  [253]  [254]  [255]  [256]  [257]  [258]  [259]  [260]  [261]  [262]  [263]  [264]  [265]  [266]  [267]  [268]  [269]  [270]  [271]  [272]  [273]  [274]  [275]  [276]  [277]  [278]  [279]  [280]  [281]  [282]  [283]  [284]  [285]  [286]  [287]  [288]  [289]  [290]  [291]  [292]  [293]  [294]  [295]  [296]  [297]  [298]  [299]  [300]  [301]  [302]  [303]  [304]  [305]  [306]  [307]  [308]  [309]  [310]  [311]  [312]  [313]  [314]  [315]  [316]  [317]  [318]  [319]  [320]  [321]  [322]  [323]  [324]  [325]  [326]  [327]  [328]  [329]  [330]  [331]  [332]  [333]  [334]  [335]  [336]  [337]  [338]  [339]  [340]  [341]  [342]  [343]  [344]  [345]  [346]  [347]  [348]  [349]  [350]  [351]  [352]  [353]  [354]  [355]  [356]  [357]  [358]  [359]  [360]  [361]  [362]  [363]  [364]  [365]  [366]  [367]  [368]  [369]  [370]  [371]  [372]  [373]  [374]  [375]  [376]  [377]  [378]  [379]  [380]  [381]  [382]  [383]  [384]  [385]  [386]  [387]  [388]  [389]  [390]  [391]  [392]  [393]  [394]  [395]  [396]  [397]  [398]  [399]  [400]  [401]  [402]  [403]  [404]  [405]  [406]  [407]  [408]  [409]  [410]  [411]  [412]  [413]  [414]  [415]  [416]  [417]  [418]  [419]  [420]  [421]  [422]  [423]  [424]  [425]  [426]  [427]  [428]  [429]  [430]  [431]  [432]  [433]  [434]  [435]  [436]  [437]  [438]  [439]  [440]  [441]  [442]  [443]  [444]  [445]  [446]  [447]  [448]  [449]  [450]  [451]  [452]  [453]  [454]  [455]  [456]  [457]  [458]  [459]  [460]  [461]  [462]  [463]  [464]  [465]  [466]  [467]  [468]  [469]  [470]  [471]  [472]  [473]  [474]  [475]  [476]  [477]  [478]  [479]  [480]  [481]  [482]  [483]  [484]  [485]  [486]  [487]  [488]  [489]  [490]  [491]  [492]  [493]  [494]  [495]  [496]  [497]  [498]  [499]  [500]  [501]  [502]  [503]  [504]  [505]  [506]  [507]  [508]  [509]  [510]  [511]  [512]  [513]  [514]  [515]  [516]  [517]  [518]  [519]  [520]  [521]  [522]  [523]  [524]  [525]  [526]  [527]  [528]  [529]  [530]  [531]  [532]  [533]  [534]  [535]  [536]  [537]  [538]  [539]  [540]  [541]  [542]  [543]  [544]  [545]  [546]  [547]  [548]  [549]  [550]  [551]  [552]  [553]  [554]  [555]  [556]  [557]  [558]  [559]  [560]  [561]  [562]  [563]  [564]  [565]  [566]  [567]  [568]  [569]  [570]  [571]  [572]  [573]  [574]  [575]  [576]  [577]  [578]  [579]  [580]  [581]  [582]  [583]  [584]  [585]  [586]  [587]  [588]  [589]  [590]  [591]  [592]  [593]  [594]  [595]  [596]  [597]  [598]  [599]  [600]  [601]  [602]  [603]  [604]  [605]  [606]  [607]  [608]  [609]  [610]  [611]  [612]  [613]  [614]  [615]  [616]  [617]  [618]  [619]  [620]  [621]  [622]  [623]  [624]  [625]  [626]  [627]  [628]  [629]  [630]  [631]  [632]  [633]  [634]  [635]  [636]  [637]  [638]  [639]  [640]  [641]  [642]  [643]  [644]  [645]  [646]  [647]  [648]  [649]  [650]  [651]  [652]  [653]  [654]  [655]  [656]  [657]  [658]  [659]  [660]  [661]  [662]  [663]  [664]  [665]  [666]  [667]  [668]  [669]  [670]  [671]  [672]  [673]  [674]  [675]  [676]  [677]  [678]  [679]  [680]  [681]  [682]  [683]  [684]  [685]  [686]  [687]  [688]  [689]  [690]  [691]  [692]  [693]  [694]  [695]  [696]  [697]  [698]  [699]  [700]  [701]  [702]  [703]  [704]  [705]  [706]  [707]  [708]  [709]  [710]  [711]  [712]  [713]  [714]  [715]  [716]  [717]  [718]  [719]  [720]  [721]  [722]  [723]  [724]  [725]  [726]  [727]  [728]  [729]  [730]  [731]  [732]  [733]  [734]  [735]  [736]  [737]  [738]  [739]  [740]  [741]  [742]  [743]  [744]  [745]  [746]  [747]  [748]  [749]  [750]  [751]  [752]  [753]  [754]  [755]  [756]  [757]  [758]  [759]  [760]  [761]  [762]  [763]  [764]  [765]  [766]  [767]  [768]  [769]  [770]  [771]  [772]  [773]  [774]  [775]  [776]  [777]  [778]  [779]  [780]  [781]  [782]  [783]  [784]  [785]  [786]  [787]  [788]  [789]  [790]  [791]  [792]  [793]  [794]  [795]  [796]  [797]  [798]  [799]  [800]  [801]  [802]  [803]  [804]  [805]  [806]  [807]  [808]  [809]  [810]  [811]  [812]  [813]  [814]  [815]  [816]  [817]  [818]  [819]  [820]  [821]  [822]  [823]  [824]  [825]  [826]  [827]  [828]  [829]  [830]  [831]  [832]  [833]  [834]  [835]  [836]  [837]  [838]  [839]  [840]  [841]  [842]  [843]  [844]  [845]  [846]  [847]  [848]  [849]  [850]  [851]  [852]  [853]  [854]  [855]  [856]  [857]  [858]  [859]  [860]  [861]  [862]  [863]  [864]  [865]  [866]  [867]  [868]  [869]  [870]  [871]  [872]  [873]  [874]  [875]  [876]  [877]  [878]  [879]  [880]  [881]  [882]  [883]  [884]  [885]  [886]  [887]  [888]  [889]  [890]  [891]  [892]  [893]  [894]  [895]  [896]  [897]  [898]  [899]  [900]  [901]  [902]  [903]  [904]  [905]  [906]  [907]  [908]  [909]  [910]  [911]  [912]  [913]  [914]  [915]  [916]  [917]  [918]  [919]  [920]  [921]  [922]  [923]  [924]  [925]  [926]  [927]  [928]  [929]  [930]  [931]  [932]  [933]  [934]  [935]  [936]  [937]  [938]  [939]  [940]  [941]  [942]  [943]  [944]  [945]  [946]  [947]  [948]  [949]  [950]  [951]  [952]  [953]  [954]  [955]  [956]  [957]  [958]  [959]  [960]  [961]  [962]  [963]  [964]  [965]  [966]  [967]  [968]  [969]  [970]  [971]  [972]  [973]  [974]  [975]  [976]  [977]  [978]  [979]  [980]  [981]  [982]  [983]  [984]  [985]  [986]  [987]  [988]  [989]  [990]  [991]  [992]  [993]  [994]  [995]  [996]  [997]  [998]  [999]  [1000]  [1001]  [1002]  [1003]  [1004]  [1005]  [1006]  [1007]  [1008]  [1009]  [1010]  [1011]  [1012]  [1013]  [1014]  [1015]  [1016]  [1017]  [1018]  [1019]  [1020]  [1021]  [1022]  [1023]  [1024]  [1025]  [1026]  [1027]  [1028]  [1029]  [1030]  [1031]  [1032]  [1033]  [1034]  [1035]  [1036]  [1037]  [1038]  [1039]  [1040]  [1041]  [1042]  [1043]  [1044]  [1045]  [1046]  [1047]  [1048]  [1049]  [1050]  [1051]  [1052]  [1053]  [1054]  [1055]  [1056]  [1057]  [1058]  [1059]  [1060]  [1

CONSENTIMIENTO DE SEGURO DE VIDA

ANEXO A LA SOLICITUD DEL GRUPO DENOMINADO

Fecha de Ingreso al Grupo .....  
 Sueldo \$ .....

SEGUROS ATLAS, S. A.  
 P R E S E N T E .

En relación con la solicitud presentada a esa Compañía por el Sr. ....  
 ..... en su carácter de Contratante del Grupo denominado .....

para una Póliza de Seguro de Grupo, manifiesto a Uda., mi consentimiento con dicha solicitud.

Para el estudio del Seguro solicitado proporciono los datos siguientes:

Nombre completo: .....  
 Fecha de nacimiento: ..... de ..... de .....  
 Edad al cumpleaños más cercano .....  
 Ocupación: .....  
 Importe del Seguro: .....  
 El Seguro debe pagarse a: .....

Grado de parentesco del o de los beneficiarios conmigo: .....

Prima ..... de \$ ..... Contribuiré para el pago de la prima con  
 la cantidad de \$ ..... mensuales.

Fecha en ..... el ..... de ..... de 19.....

.....  
 Firma del Miembro Asegurable

.....  
 Firma del Agente

.....  
 Firma del Contratante del Grupo

Si el miembro asegurable no sabe firmar, lo hará en su nombre otra persona, pero aquél de-  
 berá sentar sus huellas dactilares en este lugar).

Autorizo a: ..... para tomar el seguro que  
 solicita por ser menor de edad.

.....  
 Firma del Padre y de la Madre, o del Tutor

NOTAS:—El Seguro de Grupo se expide sin necesidad de examen médico. Sin embargo, la Compañía podrá exigir un examen médico a los miembros de nuevo ingreso del Grupo Asegurable que den su consentimiento 30 días después de haber adquirido el derecho de formar parte del Grupo Asegurado. El costo del examen respectivo deberá ser cubierto por el miembro del Grupo.

Las tarifas se aplican igualmente a ambos sexos.

Los empleados u obreros de un mismo patrón o empresa no podrán contribuir para el pago de la prima con una cuota mayor de \$ 1.00 mensual por millar de seguro.

F. 817-V-VI-73



CONFORMIDAD DE CONTRATO

DEPARTAMENTO DE SELECCION Y CONTRATACION  
CONFORMIDAD DE CONTRATO.

\_\_\_\_\_, ingresa a esta Empresa como aspirante a una PLAZA DE PILOTO, en los términos del Contrato Colectivo de Trabajo (artículos III-1, III-2, y III-5.) quedan de enterado y manifestando su conformidad con dicho contrato.

En forma especial queda sujeto el aspirante a la preceptuado en el artículo III-4 del Contrato Colectivo de Trabajo.

ARTICULO III-4 ASPIRANTE DURACION.- los aspirantes obtendran contratación permanente al término de su contrato de aprendizaje o capacitación si sus aptitudes y eficiencia hubieren sido satisfactorias y si pasa aprobatoriamente las pruebas y exámenes teóricos y prácticos que establece el Reglamento de Exámenes.

México., D.F. a de 19

\_\_\_\_\_  
CIA DE AVIACION S.A.

\_\_\_\_\_  
EL TRABAJADOR.

CREDENCIAL TEMPORAL

Clave _____
Nombre _____
Depto. _____
Vencimiento _____

GERENCIA DE RELACIONES INDUSTRIALES  
DEPARTAMENTO DE SELECCION Y CONTRATACION.

AVISO DE INICIACION DE LABORES

México, D. F.,

A:  
DEPTO:

\_\_\_\_\_ inicia sus labores como  
\_\_\_\_\_ por un período \_\_\_\_\_  
de \_\_\_\_\_ días, a partir del \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_, al \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.  
con un sueldo mensual de \$ \_\_\_\_\_ y R.F.C. \_\_\_\_\_.  
El (la) interesado (a) ha sido contratado (a) con el número de clave \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ y contra el requerimiento No. \_\_\_\_\_

Atentamente,

DEPTO. SELECCION Y CONTRATACION

AVISO DE INICIACION DE LABORES

**RECORDATORIO DE VENCIMIENTO DE CONTRATO**

RECORDATORIO DE VENCIMIENTO DE CONTRATO

México, D. F., a los \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 197\_\_

NOMBRE DEL EMPLEADO: \_\_\_\_\_ CATEGORÍA: \_\_\_\_\_

DEPARTAMENTO: \_\_\_\_\_ FECHA VENCIMIENTO DEL CONTRATO: \_\_\_\_\_

Se,

En la fecha señalada en la parte superior vencerá el Contrato de Trabajo celebrado con la persona que se menciona en el mismo.

Si usted no cree conveniente oportunamente la renuncia de donde se suspende el pago al vencer el Contrato y COLEGIO PROFESIONAL DE INGENIEROS TRABAJADORES EN CASO DE QUE SE HAYAN TRABAJADORES SIN BASTA RESPONSABILIDAD DE VOTO, por lo que le presentamos este recordatorio.

Desde la fecha indicada, como usted habrá una evaluación seria de la idoneidad de este empleado para continuar en su situación dentro de esta organización. Una vez terminada dicha evaluación, servirá como antecedente relativo a su actuación en caso de dentro de un período probatorio.

**CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES** (Señale la casilla la cual considere que describe mejor al trabajador)

	BIEN DESCRIBIDA	NO BIEN DESCRIBIDA	NO BIEN DESCRIBIDA	NO BIEN DESCRIBIDA	NO BIEN DESCRIBIDA
<b>INICIATIVA</b>	Falta de iniciativa en el mismo, necesita mucha instrucción.	Buen iniciativa, pero no se le ocurre nada más que lo que se le pide.	Progresista, él se le ocurre muchas cosas que son positivas.	Progresista, él se le ocurre muchas cosas que son positivas.	Excesivamente logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>CONFIDABILIDAD</b>	Falta de confianza y supervisión constante.	No está seguro del mismo, necesita supervisión.	Confiable, pero necesita supervisión.	Confiable, pero necesita supervisión.	Excesivamente logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>COOPERACIÓN</b>	Antigüedad, no trabaja bien con los demás.	Constantemente ayuda a sus compañeros en los labores del Depto.	Desarrolla trabajos bien con otros, ofrece asistencia.	Desarrolla trabajos bien con otros, ofrece asistencia.	Excesivamente logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>INTERÉS</b>	No le gusta el trabajo, no tiene entusiasmo.	Interés moderado, raramente entusiasta.	Entusiasmo normal, interesado en el trabajo, algo entusiasta.	Entusiasmo normal, interesado en el trabajo, algo entusiasta.	Entusiasmo logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>DECISIÓN O CRITERIO</b>	No sabe concluir, necesita decisiones que debe tomar con el Supervisor.	Buen sentido de las cosas, tiene que tomar decisiones por sí mismo.	Juicio y decisiones confiables en sus relaciones con sus superiores.	Juicio y decisiones confiables en sus relaciones con sus superiores.	Entusiasmo logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>DESEMPEÑO EN EL TRABAJO</b>	Generalmente trabaja con retraso, necesita estrecha supervisión.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>CONOCIMIENTO DEL TRABAJO</b>	Existe falta de conocimientos sobre los aspectos del trabajo.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja bien, pero requiere de supervisión.	Trabaja logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.
<b>PUNTUALIDAD Y ASISTENCIA</b>	Retrasos y faltas constantes.	Frecuente de asistencia y puntualidad, requiere de supervisión.	Asistencia y puntualidad en la política de la Empresa respecto a retardos y faltas.	Asistencia y puntualidad en la política de la Empresa respecto a retardos y faltas.	Asistencia y puntualidad logista, no se le ocurre nada más que lo que se le pide.

**BOLETA DE CALIFICACIÓN EN EL TRABAJO PRESENTE:**

DESTACADO. - Su trabajo es excepcional, el mejor posible para su empleo.

SUPERIOR. - Su trabajo es superior al normal requerido para el desempeño de su empleo.

BUENO. - Desempeño al nivel de lo requerido normalmente.

ACEPTABLE. - El desempeño está dentro del nivel que se requiere.

NO SATISFACTORIO. - El desempeño no alcanza el nivel requerido.

CONCEDER EL ALTA DEFINITIVA.

CANCELAR EL CONTRATO.

Yo, Sr. \_\_\_\_\_ Jefe Departamento.

Firma del Jefe Responsable.

CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES :

Después de haber llevado mi trabajo de investigación, hasta lo más profundo que me fué posible he llegado a considerar como conclusiones importantes :

La estricta observancia de un control del personal técnico aeronáutico y establecer los requisitos teorico-prácticos médicos.

Dentro de esos requisitos teóricos la capacidad y conocimientos del personal, deben ser suficientes y conscientes en todos sus aspectos para llevar a cabo con mayor satisfacción el desarrollo de sus actividades y funciones. Haciendo sobre todo la comparación con los precursores de la aviación cuyos conocimientos, tecnología e instrumentos eran tan rudimentarios elementales y escasos de acuerdo a la época en que vivieron y a sus necesidades.

El piloto en aquellas épocas se lanzó al vuelo por imitación de las aves, su sistema de vuelo era visual ( V.F.R. ) lo que yo llamaría navegación aérea de acuerdo a las reglas del vuelo visual.

De acuerdo a la evolución de la aviación para cumplir el hombre sus propias necesidades y la sociedad en la que se va desplazando , tuvo que hacer estudios más avanzados sobre conceptos de aerodinámica e ir logrando la perfección en el vuelo, tenía que cubrir rutas más amplias y en condiciones climatológicas diversas, después nacieron conocimientos más profundos de meteorología. Teniendo la necesidad de efectuar vuelos nocturnos, que por medio de la clasificación de vuelo visual no podían ser satisfechos.

Por la razón anterior nació la navegación aérea de acuerdo a las reglas de vuelos por instrumentos, manejando en ésta area un buen conocimiento de la brújula, los altímetros, voltímetros, sistemas de radar, etc.

La importancia de llevar a cabo un estricto control médico será -

que el personal técnico aeronáutico se encuentre en condiciones óptimas o favorables tanto físicas como mentales, para dar una seguridad en los vuelos aéreos y lógicamente disminuir los accidentes.

Cuando el personal técnico aeronáutico de vuelo no está en condiciones físicas o mentales favorables éste será un motivo de incapacidad temporal o definitiva, cancelación de la licencia.

La importancia de llevar un cómputo de vuelo del personal técnico aeronáutico nos sirve para la clasificación de los certificados y detectar su práctica, su experiencia y su licencia respectiva de acuerdo con sus conocimientos académicos.

El llevar un orden lógico desde la iniciación de la formación del piloto, cómo estudiante, como piloto privado y cómo piloto comercial son aprendizajes muy significativos que llevarán a nuestro País a irse ubicando dentro de los primeros lugares de aquellos países que se consideran estar en vías de desarrollo y por cuánto a los pilotos cubrir tres fases importantes en su preparación :

- a) Piloto Comercial,
- b) Piloto Comercial de Transporte Público restringido
- c) Piloto Comercial de Transporte Público ilimitado.

Cuando tiene el enfoque a seguir la carrera de Piloto para el servicio Comercial y pertenecer a una determinada Compañía de Aviación comercial de carga o de Transporte Público.

Cuando me referí a planeadores de ala fija que es un medio de comunicación y de transportación masiva, considerando también los aparatos de vuelo como helicópteros, giroplanos, dirigibles, planeadores privados, etc cada uno de ellos deben satisfacer características iguales o similares a los que se indicaron en planeadores de ala fija e impulsados por una fuerza motora.

En la etapa de Selección y Contratación en una Compañía, la importancia de ésta será tener o escoger al personal que se encuentra más capacitado, de ello depende también el prestigio de la misma Compañía y el piloto el logro o satisfacción de la carrera que ha seleccionado.

Un buen personal técnico aeronáutico es decir bien capacitado --- son recursos humanos favorables para el progreso de nuestro País.

Dentro de dichos recursos humanos el personal tiene una específica responsabilidad que es congruente en el rendimiento de sus funciones y con los recursos materiales que cuentan estableciéndose un funcionamiento operativo en la transportación aérea.

Y finalmente ;

El eficaz e intenso desarrollo de la aviación desplazó a todos los otros medios de transporte de pasajeros., cómo consecuencia se ha advertido un gran incremento en las comunicaciones aéreas.

Se advierte la necesidad de establecer nuevas estructuras Administrativas.

La planificación urgente de mejores aeropuertos que respondan a las necesidades de comunicación de nuestro País.

El incremento y fomento de Escuelas de Aviación en toda la República, para capacitación y adiestramiento en todos los aspectos de la Ciencia Espacial. Otorgando facilidades a los interesados en dichas carreras y que la realidad nos muestra están sólo al alcance de pequeños grupos privilegiados, y

La necesidad de una revisión exhaustiva y minuciosa de la llamada "Política de Transporte Aéreo Nacional e Internacional ", lo que significará un paso adelante en el progreso de nuestra Patria.

## B I B L I O G R A F I A :

- Aeronaves de México                      Contrato Colectivo de Trabajo vigente al 5 de Nov. de 1977.
- Aranda Terrazas Alfredo .                      Sondeo para detectar necesidades de Capacitación y desarrollo del Personal Ejecutivo de una Empresa de Transporte Aereo Comercial, Méx. 1974.
- A.S.P.A. Manual de Seguridad Aérea e Investigación de Accidentes.                      Impresos Offsali- G.S.de R.L. Méx. 1966
- Hélice ( Revista. )                      Publicación de la Asociación Sindical de - Pilotos Aviadores de México. ( Núms : 183, 185, 186,187,188,189,190,192 ) Méx.1977.
- IFALPA International Federation of Air line Pilots Associations.                      3a. Ed. 1973.-Guía de Ifalpa Capitanes : Arne Liebing, Allan Laurie y R. Campbell.
- Melgarejo Jose Luis.                      " Historia Antigua de México." Sria. de - Ed. Publica, Méx. 1976.
- Portilla Miguel Leon.                      De Teotihuacán a loa Aztecas, Fuentes e Interpretaciones históricas. Lecturas Universitarias, U.N.A.M. Méx. 1972.
- Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico                      Dirección General de Aeronáutica Civil, Sria de Comunicaciones y Transportes Publicado - en el Diario Oficial del 28 de Dic. de 1957
- Requisitos Medicos.-Apéndice - Número 1                      Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico ( Dpto de Medicina de Aviación - Méx. 1976 ).
- Salcedo Auspuru Arturo.                      Control Interno en Aeropuertos y Servicios - Auxiliares. Méx. 1975.
- Servicios Aereos Especiales.-                      Contrato Colectivo de Trabajo. SAE. A.S.P.A. Méx. 1977
- Técnicas de Exámen Médico. Estudios Complementarios. Apendice Número 2                      Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico ( Dpto de Medicina de Aviación. Méx. 1976.
- Villela Gomez José.                      Breve Historia de la Aviación en México. Méx. 1971.