

MEXICO, D.F. A 09 DE OCTUBRE DEL 2000.

RADIO UNIVERSIDAD  
SR. MIGUEL ANGEL GRANADO CHAPA.  
SRTA. GUADALUPE IRISAR.

Cap. Edmundo  
Espinoza  
5272746/

ESTIMADO MAESTRO:

LOS PILOTOS DE ALA ROTATIVA ( HELICOPTERO) DE LA SONDA DE CIUDAD DEL CARMEN CAMPECHE, POR ESTE CONDUCTO NOS DIRIGIMOS A USTED, CON EL OBJETO DE OCUPAR UN ESPACIO EN LA PLAZA PUBLICA DEL PERIODICO REFORMA, YA QUE NOS ENCONTRAMOS EN UNA SITUACION DESESPERADA POR LA ACTITUD DE LAS EMPRESAS, PETROLEOS MEXICANOS Y LAS CONTRATISTAS AEROSERVICIOS ESPECIALIZADOS S. A. (ASESA) Y SERVICIOS AEREOS ESPECIALIZADOS MEXICANOS S. A. (SAEMSA), DEL GRUPO PROTEXA. ESTAMOS EN PARO, TENEMOS MAS DE 70 DIAS CONSECUTIVOS CON EL MOVIMIENTO, CABE MENCIONAR QUE NUESTRO RECLAMO SE LIMITA A DOS COSAS.

NUMERO 1.- SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES AEREAS, (QUE SON LOS VUELOS QUE REALIZAMOS PARA EL CLIENTE PETROLEOS MEXICANOS), DE TRANSPORTE DE PERSONAL Y CARGA, DE CIUDAD DEL CARMEN CAMP. HACIA PLATAFORMAS MARINAS DE LA SONDA DE CAMPECHE, ENTRE PLATAFORMAS Y DE PLATAFORMAS HACIA CIUDAD DEL CARMEN CAMP.

NUMERO 2.- Y CONTAR CON UN SINDICATO DEMOCRATICO COMO LO ES LA ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO (ASPA DE MEXICO).

EL PROBLEMA QUE SE NOS HA PRESENTADO ES QUE EXISTE UN CONTUBERNIO ENTRE EMPRESAS, PETROLEOS MEXICANOS Y SINDICATOS DE PROTECCION PATRONAL.

EN PARTICULAR EL SINDICATO NACIONAL DE LA CTM DEL SEÑOR ANGEL CELORIO ( EL QUE LLEVO A LA QUIEBRA A LA AEROLINEA TAESA), QUE TIENE CONTRATOS DE PROTECCION EN LAS EMPRESAS AEROSERVICIOS ESPECIALIZADOS S. A. (ASESA) Y SERVICIOS AEREOS ESPECIALIZADOS MEXICANOS S. A. (SAEMSA) DEL GRUPO PROTEXA, Y EL SEÑOR RAMON GAMAS DEL STIAS QUE TIENE CONTRATO DE PROTECCION CON LA EMPRESA TRANSPORTES AEREOS PEGASO S. A.

LAS TRES EMPRESAS ANTES MENCIONADAS, SOMOS LAS ENCARGADAS DEL TRANSPORTE AEREO DEL PERSONAL Y CARGA DE PETROLEOS MEXICANOS Y ES EL 80% APROXIMADAMENTE DE LOS VUELOS QUE SE LLEVAN A CABO. ANTIGUAMENTE ERAMOS PILOTOS DE PETROLEOS MEXICANOS, PERO HACE 6 AÑOS SE SUBCONTRATO EL TRANSPORTE AEREO Y DESDE ENTONCES SE MODIFICARON LAS CONDICIONES DE TRABAJO, ESPECIALMENTE EN LA AMPLITUD DE LAS JORNADAS DE TRABAJO, QUE NOS HAN LLEVADO A UN DESGASTE TAL DE NUESTRA ACTIVIDAD, QUE EN LOS VUELOS LLEGAMOS A REALIZAR HASTA 70 DESPEGUES Y ATERRIZAJES EN UN DIA DE TRABAJO.

A TAL GRADO QUE EN NOVIEMBRE DE 1998, TUVIMOS UN ACCIDENTE EN EL QUE CHOCARON 2 HELICOPTEROS EN PLENO VUELO, UNO DE LA EMPRESA ASESA, Y OTRO DE LA EMPRESA PEGASO, CONSIDERADO EL ACCIDENTE MAS TRAGICO EN LA AVIACION DE HELICOPTEROS, PERDIENDO LA VIDA 18 PASAJEROS Y 4 TRIPULANTES UN TOTAL DE 22 PERSONAS. CABE MENCIONAR QUE LAS ESTADISTICAS DE PETROLEOS MEXICANOS DICEN QUE SE PERDIERON MAS DE 150 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RAMO.

ACTUALMENTE ESTAMOS EN PARO 45 PILOTOS, DE UN TOTAL DE 60 PILOTOS, TAMBIEN HAY QUE VER QUE LAS EMPRESAS ESTAN REALIZANDO LAS OPERACIONES AEREAS (VUELOS) CON UN MINIMO MARGEN DE SEGURIDAD, CON JORNADAS EXTENUANTES DE 18 HRS. DIARIAS, CON EL PROPÓSITO DE QUEBRAR NUESTRO MOVIMIENTO, TRATANDO DE APARENTAR QUE NO LES AFECTA LA AUSENCIA DE NOSOTROS LOS PILOTOS.

ES IMPORTANTE DESTACAR QUE NO ESTAMOS RECLAMANDO AUMENTO SALARIAL,

SINO SIMPLEMENTE JORNADAS COMPATIBLES CON LA SEGURIDAD DE LA OPERACION Y TENER UN SINDICATO PROPIO.

ANTECEDENTES

1.- HACIENDO UN POCO DE HISTORIA DE LO QUE ES NUESTRO TRABAJO.

POSTERIOR AL ACCIDENTE DEL POSO IXTOC EN 1979, SE INCREMENTARON LAS OPERACIONES DE HELICOPTERO EN LA SONDA DE CAMPECHE, DEBIDO A LA EXPANSIÓN DE ACTIVIDAD EN PETROLEOS MEXICANOS EN ESTA AREA, LLEVADAS A CABO ESTAS OPERACIONES POR TRANSPORTES AEREOS PEMEX, QUE LLEGO A CONTAR CON UNA FLOTA DE 29 HELICOPTEROS, 6 PUMAS, 11 SIKORSKYS, 11 BELL 212, 1 ALUETE, DURANTE 14 AÑOS DE OPERACIÓN LOS PILOTOS DE TRANSPORTES AEREOS PEMEX EN CIUDAD DEL CARMEN CAMPECHE LABORÁBAMOS EN JORNADAS DE TRABAJO DE 14 DIAS DE TRABAJO POR 14 DIAS DE DESCANSO Y GOZÁBAMOS DEL LOS BENEFICIOS DEL CONTRATO COLECTIVO DE PETROLEOS MEXICANOS.

EN 1994 SE FORMO LA EMPRESA SAMESA (TRANSPORTES AEREOS PEMEX CON PARTICIPACION DEL 49% PEMEX Y 51% GRUPO PROTEXA) DE LA TOTALIDAD DE EQUIPOS, SE ENCUENTRAN OPERANDO 2 DELFINES DE 6 Y 3 BELL 212 DE 10. A PARTIR DE ESTA FECHA LAS CONDICIONES LABORALES SE HAN DEGRADADO EN FORMA TAL QUE AFECTAN EN GRAN MANERA LA SEGURIDAD DE LOS VUELOS EN ESTA SONDA DE CAMPECHE. CAMBIOS COMO LA JORNADA DE TRABAJO DE 20 DIAS DE TRABAJO POR 10 DIAS DE DESCANSO, INCREMENTO EN LOS SERVICIOS DE VUELO ASIGNADOS A LOS PILOTOS PARA ALCANZAR EL MAXIMO DE 8 HRS. DE VUELO DIARIO PERMITIDAS POR LA LEY, INCREMENTANDO EL NUMERO DE DESPEGUES Y ATERRIZAJES DE 60 A 70 AL DIA Y EXTENDIENDO EL TIEMPO DE SERVICIO AL DIA HASTA POR 13 O 14 HORAS.

## 2.-PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS, COMO ESTAN , DE QUIEN SON, QUE PARTICIPACION TIENE PEMEX

ASESA, ES DEL GRUPO PROTEXA, Y SU DIRECTOR GENERAL ES EL ING. HUMBERTO LOBO DE LA GARZA  
ASESA TIENE POR CONTRATO CON PETROLEOS MEXICANOS 4  
HELICOPTEROS, BELL 412 Y 1 DE RESERVA BELL 412, PROPIEDAD DE  
PROTEXA.

SAEMSA, ES SOCIEDAD DE PROTEXA Y PEMEX Y SU DIRECTOR GENERAL ES EL INGENIERO HUMBERTO LOBO DE LA GARZA

SAEMSA, ES PROPIEDAD DE PROTEXA EL 51% Y PETROLEOS MEXICANOS 49%, SU FLOTA ES DE 10 HELICOPTEROS POR CONTRATO, CABE MENCIONAR QUE SAEMSA POR CONTRATO TIENE QUE REALIZAR EL 50% DE LOS SERVICIOS DE VUELO QUE PETROLEOS MEXICANOS LLEGUE A TENER AL DIA.

TAMBIEN ESTAN LAS COMPAÑIAS TRANSPORTES AEREOS PEGASO DE LA CUAL ES EL DIRECTOR GENERAL EL SEÑOR ENRIQUE SEPEDA NAVARRO, Y LA COMPAÑIA HELISERVICIOS DE CAMPECHE.

## 3.-ORGEN DEL CONFLICTO, COMO EMPEZÓ, JORNADAS DE TRABAJO, NUMERO DE PILOTOS, AHORRO DE LA EMPRESA, INCREMENTO EN LAS HRS. DE VUELOS, FALTA DE PILOTOS DE RESERVA

EL PROBLEMA EMPEZO DESDE QUE LA EMPRESA POR QUERERSE AHORRAR UNOS CUANTOS PESOS , EMPEZO A REDUCIR LA PLANTILLA DE PILOTOS, AUMENTANDO SIGNIFICATIVAMENTE LAS JORNADAS DE LOS PILOTOS QUE NOS IBAMOS QUEDANDO, ASI HASTA QUE DE REPENTE NOS DIJERON QUE EL ROLL DE TRABAJO QUE LLEVÁBAMOS DE 15 DIAS DE TRABAJO POR 15 DIAS DE DESCANSO SE IBA A CAMBIAR, YA QUE LA EMPRESA ESTABA PASANDO POR PROBLEMAS ECONOMICOS, Y QUE NO PODIA CONTINUAR ASI, ENTONCES SALIO DE REPENTE EL ROLL DE TRABAJO DE 20 DIAS DE TRABAJO POR 10 DIAS DE DESCANSO, QUE NOS IBA A BENEFICIAR, QUE NO CREIAN QUE FUERA A DAR RESULTADOS, QUE AHORA SI NOS IBAN A DAR VACACIONES, ETC. PERO CUAL FUE NUESTRA SORPRESA, QUE YA PASARON MAS DE 2 AÑOS, Y HASTA AHORA NO LOGRAN JUNTAR LA PLANTILLA DE PILOTOS, EN CONSECUENCIA LAS JORNADAS DE TRABAJO SE INCREMENTARON, LAS HORAS DE VUELO SE SALEN DE LOS MAXIMOS QUE LA AUTORIDAD AERONAUTICA ESPECIFICA EN SU REGLAMENTO, EL NUMERO DE VUELOS SE INCREMENTO, EL NUMERO DE DESPEGUES Y ATERRIZAJES SUBIO A TAL GRADO QUE EL INDICE DE SEGURIDAD SE VE MUY AFECTADO ( ENTRE 60 Y 70 OPERACIONES SI BIEN NOS VA ), MUCHAS VECES QUISIMOS HABLAR CON EL ING. HUMBERTO LOBO DE LA GARZA QUE ES EL DIRECTOR GENERAL DE LAS EMPRESAS ASESA Y SAEMSA Y HASTA LA FECHA NO HEMOS PODIDO PLATICAR CON EL, UNICAMENTE CON DIRECTIVOS MENORES QUE UNICAMENTE LO QUE BUSCAN ES JUSTIFICAR SU PUESTO, MAL INFORMANDO AL DIRECTOR GENERAL DE TODO LO QUE HACEN, Y ASI JUSTIFICANDO TODOS SUS ERRORES CON LA PLANTA DE PILOTOS. ENTRE OTRAS COSAS, TENIAMOS PROHIBIDO ENFERMARNOS YA QUE SI LO HACIAMOS PERJUDICARIAMOS AL GRUPO DE PILOTOS RESTANTES, YA QUE ELLOS SON LOS QUE HARIAN LOS VUELOS QUE LOS ENFERMOS NO PODIAN HACER, YA QUE NO SE CUENTA CON PILOTOS DE RESERVA, " YA QUE SALEN MUY CAROS". EL TRATO HACIA NOSOTROS LOS PILOTOS CADA DIA FUE SIENDO PEOR QUE YA NO NOS DEJARON OTRA OPCION MAS QUE BUSCAR QUIEN NOS DEFENDIERA DE TANTAS INJUSTICIAS. DESPUES DEL CAMBIO DE ROLL DE TRABAJO, PASO LO QUE NUNCA QUISIMOS QUE PASARA, EL ACCIDENTE DE NOVIEMBRE DEL 98. Y ASI HASTA QUE NOS ACERCAMOS AL SINDICATO DE PILOTOS ASPA DE MEXICO, TUVIMOS MUCHAS PLATICAS, NOS ASESORARON, NOS ACONSEJARON QUE PLATICÁRAMOS CON EL DUEÑO DE LAS EMPRESAS, Y NUNCA TUVIMOS ACCESO A EL, EL TERRORISMO LABORAL FUE EN AUMENTO HASTA QUE DECIDIMOS PARAR OPERACIONES PARA SER ESCUCHADOS, PERO NI ASI HEMOS TENIDO ÉXITO, HEMOS VISTO COMO PETROLEOS MEXICANOS LEJOS DE QUERER SOLUCIONAR EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE AEREO, PERMITE QUE LAS EMPRESAS HAGAN Y DESHAGAN AL IGUAL QUE OTRAS AUTORIDADES COMO LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL (D.G.A.C.), Y LA SECRETARIA DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.

## 4.-MERCADO DE TRABAJO. DE LOS PILOTOS DE ALA ROTATIVA (HELICOPTEROS), CUANTOS SON, DONDE TRABAJAN, QUE CLASE DE TRABAJO O VUELOS EFECTUAN, CUANTO GANAN.

LOS PILOTOS DE ALA ROTATIVA SON ALREDEDOR DE 600, HAY APROXIMADAMENTE 1300 LICENCIAS, DE LAS CUALES LES QUITAMOS LOS MUERTOS, LOS INACTIVOS, LAS PERDIDAS O CANCELACIONES DE LICENCIAS, Y APROXIMADAMENTE QUEDARIAN UNOS 300 PILOTOS ACTIVOS.

EL MERCADO SE DIVIDE EN 2 SECTORES QUE SON EL SECTOR COMERCIAL Y EL SECTOR OFICIAL. EN EL SECTOR COMERCIAL SE ENCUENTRAN ASESA, SAEMSA, PEGASO, HELISERVICIOS DE CAMPECHE, MIDWEST, HELIVAN, SACSA, ENTRE OTRAS.

EN EL SECTOR OFICIAL SE ENCUENTRAN PGR, PFP, PFC, CFE, GOBIERNO DE LOS ESTADOS, POLICIA, ENTRE OTRAS. EL TRABAJO QUE SE REALIZA O LA CLASE DE VUELO ES DE MUCHA PRECISIÓN, DADA LA NATURALEZA DEL VUELO Y TIPO DEL TRABAJO, YA QUE EN LA SONDA DE CAMPECHE EL VUELO COSTA AFUERA, ES SOBRE AGUA, LOS DESPEGUES Y ATERRIZAJES SON EN PLATAFORMAS, BARCOS, BARCAZAS, ENTRE MUCHOS OBSTACULOS Y TRAFICOS, EL CONTROL ES O PODRIA DECIRSE QUE ES AUTONOMO ENTRE LOS HELICOPTEROS QUE EN ESE MOMENTO SE ENCUENTRAN VOLANDO EN UNA ZONA ESPECIFICA, TAMBIEN SE REALIZAN VUELOS CON CARGA EXTERNA, DE FOTOGRAFIA, NOCTURNOS, DE AMBULANCIA, ENTRE OTROS. LA REMUNERACION ES MUY POCA DE ACUERDO A LOS ESTANDARES INTERNACIONALES.

## 5.- TACTICAS DE LA EMPRESA, LA EMPRESA A TRATADO A TODA COSTA DE DISOLVER NUESTRO MOVIMIENTO, DESDE EL PRINCIPIO OFRECIENDO A LA COMISIÓN NEGOCIADORA PUESTOS DIRECTIVOS, INCREMENTOS SALARIALES, ENTRE OTRAS COSAS.

EN CONTUBERNIO CON PETROLEOS MEXICANOS IMPLEMENTARON EL PLAN DE CONTINGENCIA DE HUMO, QUE QUIERE DECIR ESTO? ( QUE SE REDUCEN LOS VUELOS POR MALA VISIBILIDAD), QUE EL NUMERO DE VUELOS SE REDUCE AL MINIMO, O A CERO, PARA QUE LA EMPRESA NO SALIERA PERJUDICADA,

YA QUE DE NO DAR EL SERVICIO SE LE HUBIERA PENALIZADO A TAL GRADO QUE LE HUBIERAN RESCINDIDO EL CONTRATO QUE TIENE CON PEMEX, YA QUE SI NO SE HUBIERA IMPLEMENTADO DICHO PROGRAMA DESDE HACE MUCHO TIEMPO YA SE HUBIERA RESUELTO EL CONFLICTO. LA CONTRATACION DE PILOTOS QUE ESTA REALIZANDO LA EMPRESA ES PARA CUBRIR UNICAMENTE CON LA CONDICION DEL CONTRATO CON PEMEX, YA QUE LOS PILOTOS QUE ESTAN CONTRATANDO NO TIENEN LA EXPERIENCIA QUE PEMEX LE PIDE PARA LA REALIZACION DE LOS VUELOS, TAMBIEN NOS ESTAN OFRECIENDO HASTA 3500.00 DIARIOS Y HOTELES DE SUPER LUJO PARA QUE REGRESEMOS A TRABAJAR.

SE REALIZARON FRAUDES EN EL DEPARTAMENTO DE ADIESTRAMIENTO DE LA EMPRESA PARA OBTENER CAPACIDADES DE VUELO POR INSTRUMENTOS PARA ALGUNOS DE SUS PILOTOS, DE TODO ESTO YA ESTA LA AUTORIDAD COMPETENTE, D.G.A.C., PETROLEOS MEXICANOS, SECRETARIA DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL, LA MISMA EMPRESA, Y LO MAS CURIOSO ES QUE NO PASA NADA, QUE SIGUEN LAS COMPLACENCIAS POR PARTE DE MUCHA GENTE, PERO NI ASI NOS RENDIREMOS, PORQUE SABEMOS QUE LA RAZON Y LA HONESTIDAD NOS LLEVARAN AL TRIUNFO.

#### 6.- ESTADO ACTUAL DEL CONFLICTO.

ESTAMOS ENTABLANDO PLATICAS CON LA EMPRESA Y CON LA SECRETARIA DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL PARA TRATAR DE LLEGAR A UN ARREGLO QUE SEA BUENO PARA AMBAS PARTES, NOSOTROS LO UNICO QUE QUEREMOS ES UN CONTRATO COLECTIVO QUE GARANTICE Y QUE COMPROMETA A AMBAS PARTES A CUMPLIRLO, A LO QUE LA EMPRESA ESTA TOTALMENTE CERRADA, SE NIEGA ROTUNDAMENTE A QUE FORMEMOS UN SINDICATO DEMOCRATICO Y GREMIAL (ASPA), ALEGANDO Y ARGUMENTANDO QUE NECESITAN UN SINDICATO PROPIO, DADO EL SENTIDO DE EMPRESAS CON SUBCONTRATO A PETROLEOS MEXICANOS. CABE MENCIONAR QUE TODAS LAS EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS A PETROLEOS MEXICANOS EN LA SONDA DE CAMPECHE, CUENTAN CON SINDICATOS DE PROTECCION (O SINDICATOS CHARROS). TOMAREMOS LAS PALABRAS DE UNO DE TANTOS DISCURSOS QUE HIZO EL PRESIDENTE ELECTO LIC.VICENTE FOX DE QUE NO DARA OPORTUNIDAD A LOS SINDICATOS CHARROS, QUE NO SE FORTALEZCA, QUE QUIERE SINDICATOS DEMOCRATICOS, SINDICATOS LIMPIOS, Y ESO ES LO UNICO QUE PEDIMOS, QUE EN ESTE MEXICO DE CAMBIOS ES MUY DIFICIL ALCANZAR LA DEMOCRACIA, O ES TAMBIEN PARA UN CIERTO GRUPO DE LA SOCIEDAD MEXICANA.

EN NOMBRE DE TODOS LOS PILOTOS DE ALA ROTATIVA DE LA REPUBLICA MEXICANA Y ESPECIALMENTE DEL GRUPO DE PILOTOS DE LAS EMPRESAS AEROSERVICIOS ESPECIALIZADOS S. A. (ASESA), SERVICIOS AEREOS ESPECIALIZADOS MEXICANOS S. A. (SAEMSA) Y TRANSPORTES AEREOS PEGASO QUE HASTA AHORA NOS ENCONTRAMOS CONSTITUIDOS EN ASAMBLEA PERMANENTE, LE PEDIMOS SU AYUDA A USTED Y TODOS LOS MEDIOS DE COMUNICACION, AL PUBLICO EN GENERAL Y A TODAS LAS AUTORIDADES INVOLUCRADAS PARA QUE NOS APOYEN Y ASI ALCANZAR LOS OBJETIVOS ANHELADOS, QUE SON LOS DE TODO TRABAJADOR HONRADO, HONESTO Y LEAL A LA PATRIA. POR UNA LIBRE ASOCIACION SINDICAL, QUE ES UN DERECHO CONSTITUCIONAL.

A T E N T A M E N T E

GRUPO DE PILOTOS DE LAS EMPRESAS ASESAS-SAEEMSA Y PEGASO.

“LA UNION Y LA RAZON NOS LLEVARAN AL TRIUNFO”

TEMAS FUNDAMENTALES PROPUESTOS POR LOS PILOTOS DE ALA ROTATIVA DE LAS EMPRESAS AEROSERVICIOS ESPECIALIZADOS S.A. DE C.V. Y SERVICIOS AEREOS ESPECIALIZADOS MEXICANOS, S.A. DE C.V.

LA PROPUESTA NO GENERA MAYORES COSTOS A LAS EMPRESAS Y SE AJUSTA A LAS DISPOSICIONES MINIMAS DE LEY Y A LA SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES AEREAS QUE SE REQUIEREN.

## I. JORNADAS

PROPONEMOS QUE LAS JORNADAS LABORALES SEAN DE CATORCE DIAS DE TRABAJO POR CATORCE DIAS DE DESCANSO, EN LUGAR DE VEINTE DIAS DE TRABAJO POR DIEZ DIAS DE DESCANSO QUE SE VENIAN OPERANDO ANTES DEL CONFLICTO, CABE SEÑALAR QUE LAS JORNADAS DE CATORCE POR CATORCE ESTUVIERON VIGENTES DURANTE DIEZ Y NUEVE AÑOS Y FUERON REPENTINAMENTE CAMBIADAS POR LAS EMPRESA ASES-SAEMSA, INCLUSO OTRAS EMPRESAS COMO HELISERVICIO CAMPECHE Y TRANSPORTES AEREOS PEGASO TIENEN ESTABLECIDAS LAS JORNADAS DE CATORCE POR CATORCE, TOMANDO EN CUENTA QUE ESTA ES LA ESTRUCTURA DE TIEMPO COMPATIBLE CON LAS CARACTERÍSTICAS DE LA OPERACIÓN DE VUELO. A MAYOR ABUNDAMIENTO LA JORNADA PROPUESTA HA SIDO CONSIDERADA OBLIGATORIA POR EL MISMO PEMEX.

LAS JORNADAS DE VUELO DEBERAN AJUSTARSE A LO QUE INDICA LA LEY Y CON LA FLEXIBILIDAD QUE LA PROPIA OPERACIÓN REQUIERA, A FIN DE ATENDER LAS NECESIDADES DEL SERVICIO.

## II. CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO

PROPONEMOS UN PROGRAMA DE CAPACITACION SUFRAGADO POR LA EMPRESA QUE PERMITA MANTENER ACTUALIZADOS Y EJERCITADAS LAS

HABILIDADES TÉCNICAS Y PROFESIONALES INHERENTES AL TRABAJO Y SUS CARACTERÍSTICAS DE ALTA ESPECIALIDAD.

CONSIDERAMOS QUE NO ES PROCEDENTE LA PRACTICA DE LAS EMPRESAS, MEDIANTE LA CUAL NOS OBLIGAN A SUSCRIBIR PAGARES COMO CONDICION PARA BRINDARNOS CAPACITACION O ADIESTRAMIENTO.

III. SALARIOS

EN LO QUE SE REFIERE AL MONTO SALARIAL NO TENEMOS RECLAMO DE INCREMENTO.

CONSIDERAMOS DEBE REVISARSE LA POLÍTICA DE LA EMPRESA DE OTORGAR ALREDEDOR DEL CUARENTA PORCIENTO DEL SALARIO VIA PAGO FUERA DE RECIBO, PREVIAS NOTAS DE CONSUMO DE COMESTIBLES

IV. VACACIONES, AGUINALDO Y OTRAS PRESTACIONES

EN ESTOS RENGLONES NO TENEMOS RECLAMO DE MEJORAS.

V. SITUACIÓN PILOTOS

POR LO QUE SE REFIERE A LOS PILOTOS QUE NO ESTAN PRESTANDO SERVICIO, SOLICITAMOS SEAN REINSTALADOS EN SU EMPLEO Y CUBIERTOS LOS SALARIOS QUE SE HAN DEJADO DE CUBRIR.

VI. ASOCIACIÓN GREMIAL.

CONSIDERAMOS QUE LA EMPRESA DEBE RESPETAR LA LIBRE ASOCIACIÓN DE LOS PILOTOS PARA QUE OPTEMOS POR LA ORGANIZACIÓN QUE CONVENGA A NUESTROS INTERESES.

VII. EXCLUSIVIDAD.

DESPUÉS DE HABER VALORADO LA PETICIÓN DE LAS EMPRESAS DE QUE LOS PILOTOS PRESTEMOS NUESTRO SERVICIO CON EXCLUSIVIDAD A LAS MISMAS ABSTENIÉNDONOS DE VOLAR EN OTRAS EMPRESAS O ENTIDADES A FIN DE HACER EFECTIVO EL PERIODO DE DESCANSO, ESTAMOS CONFORMES EN INTEGRAR ESTA CONDICION DE TRABAJO, ACEPTANDO LA PROPUESTA DE LA EMPRESA A FIN DE INCREMENTAR LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES.

CONSIDERAMOS QUE LOS PLANTEAMIENTOS SON RAZONABLES, NO GENERAN COSTO ADICIONAL NINGUNO Y FAVORECEN LA EFICIENCIA DEL SERVICIO Y LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES.

MÉXICO D.F. 9 DE OCTUBRE DE 2000.

COMISION DE PILOTOS REPRESENTANTES.

CAP. EDMUNDO ESPINOLA VIERA.

CAP. MANUEL ORIVE LECUONA.

WILLIAM VELAZQUEZ  
CORRESPONDENCIA PERU

# RESUMEN DE UN DIA DE TRABAJO

OPERACIONES

CG-I.

4:45 a.m. Pasa la camioneta por los pilotos sin esperar a algún retrasado, procede hacia el hangar.

5:00 a.m. Pasar a firmar asistencia con supervisor de operaciones y conocer matricula de aeronave a volar. Posterior se procede al pre-vuelo de maquina asignada iniciando con bitácora y firma en la misma del pre-vuelo de mantenimiento (falta de bitácora, reportes continuados, cantidad de combustible) terminado el pre-vuelo, continuar con examen medico requerido por el cliente, considerado apto de continua a despacho de vuelos para la elaboración del plan de vuelo y formato de manifiesto de carga (peso y balance) teniendo que esperar información de programa de vuelo por parte del cliente (despacho Ixtoc), generalmente incompleto y equivocado (únicamente numero de pasajeros de salida, primer destino y numero de pasajeros a bordo en los siguientes tres tramos, sin información de destinos, eje., 11 ABC 8-9-4.). Solicitando ahora el reporte meteorológico el cual proporciona control Ixtoc, quien no cuenta con el equipo mínimo para elaborar dicho reporte, generalmente llamado el "enmicado", (siempre el mismo). Se calcula el combustible de salida a no exceder el peso máximo de despegue. Recibiéndose la hora de solicitud de vuelo por parte del cliente generalmente 45 minutos antes del ORTO lo que obliga a despegue fuera de condiciones y reglas visuales ya que la tolerancia es únicamente de 29 minutos, que son otorgados para arranque de turbinas, pruebas, traslado de pernocta a zona de abordaje pasajeros. De no cumplir con este tiempo, habrá penalización. En la zona de abordar se recibe el programa de vuelo con ruta, numero de aterrizajes y numero de pasajeros a bordo en cada tramo (de 25 a 30 aterrizajes y de 100 a 150 pasajeros, implicando esto de 2:30 a 3:00 Hrs de vuelo). Desde el arranque hasta el termino de la operación se estarán utilizando 2 frecuencias y en ocasiones una tercera. Eje., Despacho compañía y Terrestre, Terrestre y Torre CME, Torre CME y Despacho compañía, Torre CME y Control Ixtoc, Control Ixtoc y Despacho Pemex, agregando a esto la frecuencia de barcos para autorización de aterrizaje cuando estén incluidos en el programa de vuelo.

Una vez abordo los pasajeros y autorizado por Terrestre Pemex, se inicia el rodaje y cambia frecuencia Torre CME para secuencia de despegue. (de 6 a 8 tráficos en esta operación).

①

①

Después del despegue y el ascenso ya con mayor separación de tráfico aproximadamente a las 8 o 10 m.n. fuera de Carmen, el copiloto o quien no este en los controles procede a asentar datos y parámetros en la bitácora de la aeronave. A 15 m.n. de CD. Del Carmen se abandona frecuencia Torre CME y se hace contacto con Control Ixtoc, incluyendo en el reporte normal, hora de despegue y numero de pasajeros, se repite este reporte a Despacho Pemex.

Otro reporte obligatorio a 25 m.n. de Carmen, así como al iniciar el descenso. La respuesta de Control generalmente es (recibido informe iniciando descenso, recibido informe en final), incrementando ahora el trabajo en cabina al aumentar la vigilancia exterior a medida que se aproxima a la plataforma de destino, así como se incrementa la recepción de contactos de radio. Generalmente el Copiloto atenderá despacho Pemex y el Capitán Control Ixtoc.

Se procede a ubicar plataforma de destino, tráfico cercanos, trayectoria de aproximación, área de aterrizaje, tráfico cercanos, personas u objetos en el helipuerto, lista antes de aterrizar, reporte a Control en "final".

Después del aterrizaje el Copiloto baja del helicóptero para desembarcar y abordar pasajeros, debido a que en las plataformas hay pasajeros para diferentes helicópteros, tendrá que seleccionar a los que corresponden a este vuelo, vigila que coloquen el equipaje en el compartimento adecuado así como el abordaje y cerrado de puertas. Una vez a bordo se comunica a Despacho Pemex para informar de esta operación y siguiente destino, lo anota en el formato OPS (aterrizajes y pasajeros a bordo), el Capitán en frecuencia de control Ixtoc, calcula trayectoria al destino, peso de despegue, temperatura, viento, obstáculos en trayectoria de despegue, analiza tráfico y reporta a Ixtoc de tal punto a tal punto.

Después del despegue nuevamente vigilancia de tráfico visual y por medio de las comunicaciones, en ruta de tres a cuatro minutos a la siguiente plataforma. Gran densidad de comunicaciones, en reportes de despegue, aterrizaje etc., con esperas hasta de 20 segundos para poderse comunicar, otras veces escuchando comunicaciones tales como "Delfín a tus tres", habiendo de tres a cuatro Delfines en el área y cuando el Delfín afectado descubre el tráfico, este esta a sus nueve, o el electrizante "a tus doce" todas los tráfico en el área regresan su atención al frente, el afectado descubre un tráfico a la UNA cruzando en forma perpendicular a dos o tres millas adelante, o después de terminada la búsqueda se escucha "perdón a tus seis". Felizmente llega a la siguiente plataforma a analizar trayectoria de aterrizaje, dimensiones, obstáculos, peso de aterrizaje adecuado para esa área etc.

Debido a que en general todos los helicópteros tienen aproximadamente la misma autonomía, la recarga de combustible es necesaria al mismo tiempo, en un solo lugar Port Regency y aunque esta se hace "caliente" esto es con las turbinas encendidas, el tiempo será de 3 a 4 minutos. Provocando que estén en espera de tres a cuatro helicópteros a 300' 500' 700' y 1000' pies, con la única coordinación que los pilotos pueden dar a la maniobra. Ya que Control Ixtoc únicamente asigna la secuencia (como uno, como numero dos etc.). Después de diversos cálculos relativos a destinos, distancias, pasajeros, se recarga el combustible aproximado. Se despegua y se informa a Control Ixtoc y a Despacho Pemex de la cantidad de litros utilizada, para escuchar comentarios de que fue mucho ó fue poco ó escuchar cambios de programa 2 o 3 plataformas adelante en lo que respecta a numero de pasajeros o cancelación y adición de destinos, implicando esto cambios en pesos de despegue, distancias y tiempos, dando la impresión que Despacho Pemex cree tener helicópteros a control remoto.

De regreso a Carmen se tiene que informar a Despacho compañía de 5 a 7 minutos antes del estimado de llegada, para ser informado que ya tiene otro servicio asignado y al tiempo de esto ya tiene 10 minutos de solicitado., "Apúrele Capitán".

Se desembarcan pasajeros en la zona de Alfa's y se coordina con terrestre para cambio de posición a Delta's zona de recarga de combustible. Nuevamente recarga caliente ahora con los datos de el programa de "Ida y vuelta" (Cambio de guardia directo, que implica de 1 a 7 aterrizajes), procediendo a cambio de posición a zona de abordar pasajeros, y posteriormente procedimientos para el despegue, nuevamente ruta, plataformas, ruta Carmen. Comunicación a Despacho compañía y ahora si puede haber variante. Sigue abordaje para efectuar otro servicio asignado y completar aproximadamente 6:00 Hrs de vuelo ó tiene un relevo a las 4:30 ó 5:00 Hrs para que al llegar al despacho a las 10:30 ó 11:00 de la mañana se le comunique que puede retirarse para regresar a las 15:00 Hrs ya que esta asignado al cambio de guardia #2, a esa hora no sabe uno si desayunar, dormir, ir al baño o que. O le comunican ~~le comunican~~ la otra variante, esta usted de reserva.

Urge una Legislación en la que se considere a los Pilotos de Helicóptero, sobre todo a los de operación Costa afuera en cuanto a Jornadas de Trabajo Y tiempos diarios de vuelo, Debido a que en la Ley Federal de Trabajo, en lo relativo a Tripulaciones Aeronáuticas no existe diferencia alguna, ya que en el tiempo que fue insertada esta actividad, no existía un numero considerable de helicópteros y mucho menos una actividad industrial de estos, como en la actualidad.

Debido a las diferencias entre el Helicóptero y otras aeronaves, respecto a Aerodinámica, inestabilidad inherente, medio ambiente en cabina (Ruido, Calor, Vibración), Sitios adecuados de aterrizaje, Disponibilidad hasta las 24:00 hrs. del día en condiciones meteorológicas favorables ó no. Tanto el tiempo de vuelo, como la Jornada de Trabajo, es de mayor desgaste en un Piloto de Helicóptero.

Si a esto sumamos la ambigüedad que se crea entre la Ley y la Norma Oficial Mexicana 50 (NOM 50), en las que se establece por un lado, no más de 8:30 hrs. en un periodo de 24 hrs. y por el otro, no mas de 8:00 hrs. en un día calendario, dando lugar esto a tiempos de vuelo hasta de 15:50 hrs en periodos de 24:00 hrs. Ó la otra limitante de no más de 30:00 hrs. en un periodo consecutivo de siete días, en el que se pueden volar 29:00 hrs en 4 días descansar uno e iniciar un nuevo periodo consecutivo de siete días, así como la diferencia entre no mas de 90:00 hrs en un mes calendario ó 30 días. Aunque la Ley Federal del Trabajo establece que estos tiempos pueden variar de acuerdo al equipo y condición que se trate las empresas hacen caso omiso de esta recomendación.

También es necesario con respecto a las operaciones en la Sonda de Campeche, que estas se apeguen a lo establecido en lo relativo a dimensiones mínimas de helipuertos de acuerdo al diámetro del rotor, debido a que siendo estas instalaciones de Petróleos Mexicanos, raramente son inspeccionadas por la D.G.A.C.. Siendo Pemex el cliente de las empresas de transporte por medio de helicóptero en esta área "ordena" aterrizajes en helipuertos que no cumplen con este requisito.

Lo mismo sucede con el "Control" de todas las aeronaves en el área de plataformas. Pemex es el encargado de proporcionar este "servicio".

La D.G.A.C. se limita a designar esta área, como área peligrosa en el P.I.A. sin servicio de Navegación ni Control Positivo de Trafico Aéreo.

Estela Quinz

1771 556 72

771 ~~556~~ 77 74 2647

Rubén