

Poster de  
colección  
con este ejemplar

Podrás encontrar el próximo No. en tiendas de  
autoservicio y departamentales.

# Air Trade

REVISTA DE AVIACIÓN

La Clave para Volar

## El EC135 de Eurocopter

## La Terminal 2 del AICM

## Síndrome de Jet Lag



Medio de Comunicación Aeronáutica  
Año cero, Época cero, No. 1  
Mayo-Junio 2008  
\$35.00 M.N.

**Director General**  
Raymundo Bautista Contreras

**Información**  
José Adolfo Trujillo Sánchez

**Diseño**  
José Luis Hernández Lozoya

**Edición Fotográfica**  
Octavio Avila Chávez

**Corrección de Textos**  
Adolfo Bacmeister

**Informática**  
José Luis Hernández Juárez

**Contabilidad**  
Angélica María Vite Méndez

**Mercadotecnia y Ventas**  
Eric González Ortega  
Nextel: (55) 1942-5441  
ventas@airtrademexico.com

**Fuentes de información y fotografías:**  
Eurocopter, Bell Textron, Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer, EADS, One World, Lufthansa, Air France-KLM, Volaris.

**Air Trade**  
**Revista de Aviación**  
Año 0, Época 0, Num. 1.

Air Trade Revista de Aviación, publicación bimestral. Tiraje de 30,000 ejemplares. No. de Certificado de Reserva otorgado por el Indautor: 04-2008-012813004300-102. No. de Certificado de Licitud de Título: 14079. No. de Certificado de Contenido: 11652. Publicada por Air Trade, Rafael Reyes Espíndola No. 20, Oficina 7, Col. Periodista, Del. Miguel Hidalgo, D.F. C.P. 11220. Teléfono: 01 (55) 5395-6308, Página electrónica: www.airtrademexico.com, Distribuida por Dimsa, S.A. de C.V. y CITEM, Queda prohibida la reproducción parcial o total de su contenido, imágenes y fotografías sin previa autorización por escrito de los editores. Todos los derechos reservados por Air Trade Revista de Aviación. Prerensa e impresión por Litográfica Dorantes S.A. de C.V. Oriente 241-a No. 29 Col. Agrícola Oriental. El contenido de los artículos, representa la opinión de sus autores.

## Noticias Aéreas

Crecimiento en América Latina Visto por Air France.....	2
Interrumpen las Negociaciones sobre desinversión de sedes, Airbus y Latecoere.....	3
Se Asocian para el Desarrollo de Combustibles Alternativos, Airbus y Honeywell.....	4
Destacan la Innovación y las Oportunidades de Empleo, en el Salón Aeronáutico de Berlín, y la 2008.....	6
Colombia podría Comprar Aviones L159, de Producción Checa.....	7
Venezuela Negocia con China la Compra de Aviones K-8 .....	8
Las Aerolíneas de Bajo Costo, Depredan el Mercado.....	9
El Nuevo Avión Regional Realiza su Primer Vuelo de Prueba, Sukhoi Superjet-100.....	10
El Primer Ministro Pide Esfuerzos para Fabricar un "Jumbo" Chino.....	11
En México los Altos Precios Internacionales del Petróleo, Podrían Generar una Crisis a las Líneas Aéreas....	13
Opera el AICM a casi 90 % de su capacidad.....	14

## Reportaje Aéreo



La Terminal 2 del AICM, una terminal de altura.....28

Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios.....33

## Humor en Cabina

Chistes de pilotos.....50



## Avances Tecnológicos



El EC135 de Eurocopter.....39

## Aerotips

Como viajar por avión con su mascota.....51



## Aviación Histórica



Historia del AICM.....44

## Ecoturismo

Parapente.....53



## Médico a Bordo



Síndrome del Jet Lag.....49

## Técnicas de Vuelo

Principios básicos.....58



## Nuestra Portada

El EC135 CORPORATE/VIP, de Eurocopter, denuncia en su cabina, grandes cuidados en el desarrollo de un helicóptero, confiable y moderno para la tripulación, pero elegante y cómodo para los pasajeros más exigentes.



*La Ciudad de México la más grande del mundo, por fin tiene un aeropuerto digno de ser aplaudido; con la ampliación de la Terminal 1 y la construcción de la Terminal 2, se ofrecen a los pasajeros, servicios de primera calidad, y se aumenta, considerablemente, el tráfico aéreo, consolidándolo como el aeropuerto más importante de Latinoamérica; ésto, en momentos en los que, después de los acontecimientos de San Salvador Atenco, hacían suponer que, en poco tiempo, la aviación nacional sufriría una profunda crisis.*

*En esta edición de Air Trade, abordaremos un avión, para aterrizar en la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional “Benito Juárez”, de la Ciudad de México, y conocer más de este ambicioso proyecto, que hoy es una realidad, a la altura de los mejores del mundo, tanto por su novedosa infraestructura, como por los adelantos tecnológicos que se aplicaron, para el cuidado del medio ambiente y del ecosistema.*

*Asimismo, rendimos un breve, pero emotivo homenaje, a aquellos hombres que son como nuestros ángeles de la guarda cuando estamos en el aeropuerto, y que aun cuando no los vemos, siempre están listos para enfrentar cualquier emergencia; nos referimos a los 50 bomberos que integran el Cuerpo de Rescate y de Extinción de Incendios, porque sin ellos, el aeropuerto sería vulnerable.*

*Por otra parte, en la sección ecoturismo, escribimos acerca de un deporte extremo, que está basado en los sueños más profundos del hombre, el volar por su propia cuenta, y que incita a la libertad, a la emoción y al arrojo: el vuelo en Parapente en Valle de Bravo, Estado de México.*

*La edición de este nuevo número, nos obliga a confirmar nuestro compromiso con ustedes, amigos lectores, para ofrecerles una revista de calidad, en la que deseamos que, en cada página, los contenidos y las imágenes, les parezcan tan interesantes como lo son para nosotros.*

*Así, continuaremos trabajando para que, bimestralmente, lleguemos a sus ojos, y nos sigan honrando con su preferencia, y poder hacer crecer la gran familia que es Air Trade, una revista mexicana, dedicada a enaltecer la aviación y la aeronáutica nacional.*

*Hasta el próximo vuelo.*

*El Director General*

# La Terminal 2 del AICM,

una terminal de altura



**D**esde su inauguración, el 19 de noviembre de 1952, el Aeropuerto Internacional *Benito Juárez* de la Ciudad de México, (AICM), no había tenido una ampliación y una remodelación tan significativas, como lo es la construcción de la Terminal 2, la cual se realizó sobre una superficie de 242,496 mts<sup>2</sup>, donde se encuentra un edificio para pasajeros, 23

posiciones de contacto, siete remotas y un estacionamiento para más de tres mil vehículos.

La edificación de la Terminal 2, constituye un gran paso para eficientar el tráfico aéreo que arriba a la ciudad más grande del mundo, la Ciudad de México, y por ende, ésta merece tener un aeropuerto seguro, moderno y funcional, para el que, día con día, se trabaja para consolidarlo.

Es tanta la información que hay, referente a la nueva terminal, que solicitamos una entrevista con el Gerente de Comunicación Social y vocero del aeropuerto, el Lic. José Luis Uribe Ortega, y esto es lo que nos comentó:

El aeropuerto de la Ciudad de México, es el más importante de América Latina; detrás de él, se encuentra el de Sao Paulo, Brasil; ejemplo de ello, es que mientras el



Lic. José Luis Uribe Ortega, Gerente de Comunicación Social y vocero del aeropuerto.

Durante el 2007, el AICM movilizó a casi 26 millones de pasajeros.

**AICM**

la Terminal 1 maneja el 57%, mientras que la Terminal 2 efectúa el 43% restante.

**AT:** Hagamos un poco de historia. Conforme la plática ha avanzado, se percibe que toda esta reestructuración, está bien planeada, pensada y estructurada; pero siendo más exactos ¿Desde cuándo fue proyectada la construcción de la Terminal 2? y ¿Cuándo fue inaugurada?

**JLU:** El aeropuerto fue inaugurado en 1952; este año cumple 56 años; el movimiento de pasajeros, hizo que estas instalaciones sufrieran una serie de modificaciones, porque la dinámica del crecimiento de la aviación se mantenía, históricamente, arriba del 5% ; entonces, la administración pasada concretó algo que había sido la demanda de muchos años; el AICM, con sus 56 años, tiene algunas limitantes, como es el hecho de contar con dos pistas, que no están separadas lo suficiente, lo que impide utilizarlas simultáneamente; la capacidad que tenía el aeropuerto, al principios del 2000, hacía prever que íbamos a llegar a la saturación, como por el 2006 ó el 2007; esto no quiere decir que el aeropuerto ya se acabó, ya se murió; quiere decir, que si estás recibiendo 1,100 vuelos diarios, ya no vas poder recibir 1,101 por lo que vas a tener que estar con 1,100 vuelos por toda la vida; pero el crecimiento de la demanda te obliga a que vayas previendo todo eso; por esa razón, es por la que se concretó la idea de que se tenía que construir un nuevo aeropuerto, la cual no es de ahora, es de hace 20 ó 30 años. Desgraciadamente, por todas las circunstancias que conocemos, el Gobierno declina ante el surgimiento problemático con Atenco, lo que impidió que se construyera en Texcoco. Entonces, el Gobierno Fe-

AICM movilizó el año pasado a casi 26 millones de pasajeros, mientras que el de Sao Paulo contabilizó alrededor de 20 millones de viajeros.

**Air Trade (AT):** Mucha gente cree que la Terminal 1 y la Terminal 2 son independientes ¿Esto es cierto?

**José Luis Uribe (JLU):** No. Es el mismo aeropuerto con dos terminales, la Terminal 1 y la Terminal 2. Tenemos que definir, que en el AICM hay dos Torres de Control, una que le corresponde a SE-NEAM, que es la que se encarga del avión una vez que despega, y la otra es la Torre del Centro de Control de Operaciones del AICM, la cual se encarga de trasladar al

aeroplano hacia la terminal que le corresponde, y ubicarlo en la posición de contacto asignada.

**AT:** ¿La Terminal 2 cuenta con su propia aduana y área de migración, o los pasajeros tienen que ser trasladados a la Terminal 1, para presentarse ante estas instancias?

**JLU:** No. Cada terminal cuenta con sus propios servicios; la Terminal 2 posee su área de aduana, su área de migración, y tiene sus elementos de seguridad asignados, tanto de la PGR, como PFP y AFI, lo mismo que en la Terminal 1. La única diferencia que hay entre las Terminales 1 y 2, son las dimensiones y el volumen de operaciones;

*Un aeropuerto, dos terminales; la Terminal 2 vino a solucionar muchos problemas que iban creciendo en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.*



deral no contaba con otra alternativa, más que ampliar lo que teníamos, a la máxima capacidad, darle la utilización óptima a todos los espacios, y por esa razón, es por la que se amplía la Terminal 1 en 90,000 mts<sup>2</sup> más, para que se le construyan nuevas áreas de documentación, espacios más grandes de migración, se amplían al doble la aduana, el ambulatorio nacional como internacional, y se tira el edificio torre, para hacer más ágil la vialidad que conecta con el AICM.

Sin embargo, la Terminal 1 no alcanzaba a cubrir la demanda, por lo que decide el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeropuertos y Servicios Auxiliares y el propio Aeropuerto, la construcción de la Terminal 2. Esta Terminal, que vendría a atender a 10 millones de pasajeros al año, nos permite solucionar una situación, que en este momento sería algo caótico para el Aeropuerto. Con la ampliación de la Terminal 1 y la construcción de la Terminal 2, se nos permite dar respuesta a los usuarios, y que el Gobierno tenga más tiempo para planear o para hacer los estudios que se requieren, a fin de levantar un nuevo aeropuerto.

La Terminal 2 es parte de una estrategia del Gobierno Federal, para desarrollar los Servicios Aeroportuarios del Centro del País. Dentro de la ampliación de los servicios del aeropuerto, está el integrar a los aeropuertos cercanos a la Ciudad de México, en un Sistema Metropolitano de Aeropuertos, como hay en otras ciudades, por ejemplo Londres y Nueva York; por ello, al de Toluca, que era un aeropuerto que movía a 20 ó 30 mil pasajeros al año, se le hicieron algunas modificaciones, y así poder atender

a tres millones de pasajeros. De no hacerse dichas modificaciones, esos tres millones de usuarios, forzosamente, tenían que salir del AICM, y generaría una saturación de pasajeros. Entonces, el Sistema Metropolitano de Aeropuertos que planea el Gobierno Federal, incluye a Toluca, a Puebla, a Cuernavaca y Querétaro.

**AT:** ¿Hay planes para crecer la Terminal 2?

**JLU:** No, ya no. Ya llegamos, prácticamente, a la máxima capacidad; ya no hay espacios para crecer.

**AT:** ¿Cuántos vuelos atiende la Terminal 2?

**JLU:** El promedio diario de vuelos, entre aterrizajes y despegues, que tiene el aeropuerto, es de 900; esto en temporada



*El Lic. Uribe nos explica la estrategia del Gobierno Federal para el desarrollo de los Servicios Aeroportuarios del Centro del País.*



baja, incluyendo las líneas cargueras. De los 900 vuelos, el 40% le corresponde a la Terminal 2, con un aproximando de 25 mil pasajeros.

**AT:** ¿Todas las aerolíneas despachan en la Terminal 2?

**JLU:** No, sólo algunas. Esta Terminal inició con Aeromar y con Delta Air lines, para tener vuelos nacionales e internacionales; posteriormente, hicieron su traslado Aeroméxico, en su totalidad, con sus vuelos nacionales e internacionales; Lan Chile, Copa, y Continental. Hoy, ahí operan seis líneas.

**AT:** ¿En la Terminal 2 se despachan vuelos de carga y comerciales?

**JLU:** No, solamente comerciales; los de carga se reciben en el área de aduanas.

**AT:** ¿Qué comentarios han recibido por parte de los pasajeros, sobre la Terminal 2?

**JLU:** Al principio, sí hubo un poco de desconcierto, a pesar de la difusión que se hizo al respecto; sin embargo, los comentarios han sido muy positivos; la gente la ha acogido, como una instalación moderna, que cubre todas las necesidades del viajero, al mismo tiempo que les ofrece mayor comodidad.

**AT:** Es una necesidad el cuidado del medio ambiente; en este sentido, el aeropuerto ¿qué está haciendo?

**JLU:** Esta es una pregunta interesante. La Terminal 2 está diseñada de tal forma,



*La Terminal 2, está diseñada de tal forma que no se necesita luz eléctrica, su iluminación es natural, tanto en la parte de arriba como en la de abajo; si hay lámparas, como un apoyo, pero es mínima la utilización.*

que no necesita luz eléctrica, su iluminación es natural, tanto en la parte de arriba, como en la de abajo; sí hay lámparas, pero son como un apoyo; es mínima la utilización. El aeropuerto es un organismo que está muy preocupado por la preservación del medio ambiente y de los ecosistemas; aquí tenemos plantas purificadoras, plantas de tratamiento de aguas negras y de aguas azules, utilizamos agua reciclada, tenemos certificación de industria limpia, también tenemos certificación de edificio amigo, por las facilidades que se les ofrecen a las personas discapacitadas, a través de los elevadores, las rampas y los baños especiales. Otra cosa que es muy importante, es que tenemos un sistema de protección aviaria, a base de halcones y de águilas, que inhiben la llegada de otras aves al aeropuerto.

Con este sistema protegemos, en primer lugar, a las especies, y en segundo, a los viajeros y a las aeronaves, porque el choque de un pato con un avión, puede ser catastrófico.

Para evitar las polvaderas, el pasto que se encuentra alrededor de las pistas, es un pasto africano, que no se degrada, que es sumamente resistente; pero, sobre todo, cuando está seco, no se desbarata, lo que evita que sea absorbido por las turbinas.

Las armadoras de aviones, han venido reduciendo el ruido que generan las turbinas, a fin de evitar la contaminación auditiva, en las zonas cercanas al aeropuerto. Las cabeceras de las pistas, sobre todo en las que quedan hacia la ciudad, tienen un reflector que impide que el aire de las turbinas se vaya para la ciudad;

éstos son algunos de los aspectos, en los cuales el aeropuerto ayuda a la protección del medio ambiente y de las especies.

**AT:** Además de colaborar con la preservación del medio ambiente, ¿el aeropuerto colabora en la generación de empleos?

**JLU:** Cuando se construyó y se amplió el AICM, sí hubo generación de empleos; se contrataron elementos de seguridad, personal de limpieza, coordinadores de vuelo, entre otros puestos. Sobre todo en el periodo de la construcción, las constructoras generaron más de 6 mil empleos.

**AT:** Con este nuevo bebé, que es la Terminal 2, ¿se cierran los planes para la construcción de un nuevo aeropuerto?

**JLU:** Eso le corresponde a las autoridades, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La demanda, es la de tener un aeropuerto, que cubra las necesidades para otros 50 años, y este aeropuerto les permitirá el crecimiento de la demanda por unos 10 años. Este aeropuerto, como todos los del mundo, por los acontecimientos del 11 de

septiembre de 2001, tuvo un descenso de sus actividades; de hecho, estuvimos por debajo de la demanda que había hasta el año 2000; no fue hasta el 2003, cuando se observaron niveles de recuperación, y es a partir del 2004, cuando se incrementó la demanda.

No obstante, si no se hubieran dado esos acontecimientos, hubiéramos llegado más rápido, a los niveles de saturación, y hoy estaríamos en una verdadera situación caótica.

**AT:** El aeropuerto de la Ciudad de México, es de los pocos que todavía está en el centro de la ciudad ¿Hay otros en esta situación?

**JLU:** Un aeropuerto es un polo de desarrollo; normalmente, los construyen en las orillas de la ciudad; pero al poco tiempo empieza una vivienda, otra vivienda y así empiezan a rodearlo; así como éste, hay otros aeropuertos que están dentro de las ciudades, y que ya los invadió la mancha urbana; pero la tecnología en materia de aviación, va desarrollándose muy dinámicamente; estos aeropuertos ya cuentan con sistemas para aterrizar y despegar por instrumentos, y tiene muchas facilidades que les permiten a los pi-

lotos aterrizar sin riesgo; pero el aeropuerto, por sí mismo, es un aeropuerto muy seguro.

**AT:** Desde el sexenio pasado se ha hablado de la equidad de género, y esta administración no se ha quedado atrás; en este sentido, el aeropuerto ¿qué ha hecho? ¿hay equidad de género en los cargos?

**JLU:** En todos los niveles, está presente la equidad de género, desde el personal de limpieza y elementos de seguridad, hasta las partes administrativas, a nivel de dirección y gerenciales.

**AT:** ¿Cuál es la visión del aeropuerto al 2012?

**JLU:** EL AICM es una administración de una empresa del Gobierno Federal, y la visión es seguir otorgando los mejores servicios, cumplir con las necesidades de nuestros viajeros, tanto nacionales como extranjeros, así como mantenerlo y consolidarlo como el primer aeropuerto de Latinoamérica, siempre ofreciendo servicios de primera calidad, con la seguridad que requieren nuestros usuarios.



*EL AICM es una administración de una empresa del Gobierno Federal, y la visión del aeropuerto es seguir otorgando los mejores servicios y cumplir con las necesidades de nuestros viajeros tanto nacionales como extranjeros.*

# CREI

Cuerpo de Rescate y  
Extinción de Incendios



## 50 Bomberos, una familia

Con una historia de casi 50 años, el Cuerpo de Rescate y de Extinción de Incendios (CREI), se ha consolidado a lo largo de su historia, como el pilar de la seguridad en el Aeropuerto Internacional *Benito Juárez* de la Ciudad de México, el más importante de América Latina.





# Instalaciones

La estación del CREI, cuenta con un área de comunicaciones, la cual, es la más importante, pues es vital para el eficaz y oportuno funcionamiento, en caso de emergencia. Además, tiene salones para capacitación, gimnasio, dormitorios y una vitrina en la que se pueden apreciar los triunfos, que como grupo han ganado, a lo largo del tiempo, y que con orgullo exhiben.





- El CREI cuenta con una cisterna de 1 millón de litros.
- 2 Ambulancias
- 2 Carros Titán Emergency One 1998 y otro 1991
- 2 Oshkosh modelo 2005.
- Extintores
- Motosierras
- Carros cisterna
- Hachas
- Mangueras de nylon, algodón y nitrilo de 15 y 30 mts.
- Pinzas hidráulicas ( Quijadas de la vida ).



Equipo air trade

# Práctica

Las prácticas o simulacros, tienen como objetivo, perfeccionar el procedimiento para el rescate de pasajeros, y el combate de incendios, en aeronaves o instalaciones del aeropuerto.

*La práctica hace al maestro*, dice el refrán y el Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI), se lo toma muy en serio, pues éste es el punto de culminación del adiestramiento y la capacitación.

A partir de que es reportada una emergencia, el bombero del CREI ejecuta en varias etapas sus movimientos, que tiene ya bien practicados, para acudir con prontitud al lugar de la emergencia. A continuación, describimos un proceso de emergencia, desde los dormitorios hasta llegar al lugar de los hechos:

- 1.- Al hacer el llamado de emergencia, el personal desciende a la planta baja, deslizándose por los tubos que van desde los dormitorios hasta el area donde se encuentran las bombas.
- 2.-Una vez que llegan al área de bombas, se encuentra el equipo contra incendios, que comprende: casco, botas, impermeable, pantalonera y máscara, todo fabricado con materiales especiales que retardan el fuego, lo cual da seguridad a este combatiente de las llamas, para poder enfrentar cualquier incendio.
- 3.- El personal se coloca en sus posiciones, de acuerdo a la función que le es designada, ya sea pitonero, maquinista, ayudante de pitonero, conductor, etc.
- 4.- El traslado es a toda velocidad, con torretas y sirenas encendidas, como medida de seguridad y para abrir el paso.
- 5.- Al llegar al lugar del siniestro, los bomberos realizan el despliegue del material, que será utilizado para contrarrestar el fuego, hasta ser extinguido.
- 6.- Se combate el origen del fuego, hasta su extinción, con técnicas previamente aprendidas por el personal. Dependiendo de qué clase de material sea el que se está incendiando, será la tecnica y el material con que será extinguido.
- 7.- Simultáneamente, y en la medida que permita la seguridad, el personal designado para ello, evacúa a los heridos, quienes son trasladados en las propias ambulancias de este equipo de rescate.







## Entrevista

Aun cuando las emergencias, no se presentan muy a menudo, en este Aeropuerto, debido a que es de los más seguros del mundo, este selecto grupo de bomberos, siempre está alerta, para atender cualquier contingencia.

Para el comandante Carmona, el papel de la mujer en la sociedad y en la economía actual, es de suma importancia; sin embargo, por las características del oficio de bombero y la rudeza del trabajo, no es posible que se integren mujeres al CREI.

Asimismo, agrega que, “para ser bombero, el aspirante debe tener estudios mínimos de bachillerato y excelente con-

dición física; en lo concerniente a los conocimientos bomberiles, nosotros les proporcionamos el adiestramiento necesario, aun cuando sean bomberos con experiencia, ya que los procedimientos son distintos, por lo que ellos también se tienen que capacitar”, afirmó.

En el cuerpo de bomberos del CREI, hay elementos que sobrepasan la edad recomendada para ejercer esta profesión, que es de 50 años; a ellos se les está reubicando en áreas administrativas, en virtud de que, por el esfuerzo y la capacidad de reacción, se necesita gente joven; sin embargo, siempre debe haber un “bombero de edad avanzada” para que, con su experiencia, motive a estos jóvenes.

La plantilla del CREI está conformada por 50 hombres, y se divide bajo la siguiente estructura jerárquica: un Comandante General, dos Jefes de Estación, dos Subjefes de Estación, y el resto del personal son soldados ramos, distribuidos en dos equipos, y organizados en turnos de trabajo.

La presencia del CREI en el aeropuerto es fundamental; de hecho, hay normas internacionales que indican, que ningún aeropuerto puede operar, si no cuenta con estos servicios de atención de emergencias.

La capacitación del personal es continua y profesional; por ejemplo, de las 11 a las 13 horas, hay adiestramiento bomberil, y de las 16 a las 17 horas, capacitación teórica, a fin de estar mejor preparados y atender las emergencias, de forma rápida y efectiva.

Por ello, la capacitación es un asunto muy importante, y más aún cuando los conocimientos adquiridos están basados en experiencias de bomberos de otros países; ejemplo de ello, es que hace unos meses, se enviaron a Texas a dos bomberos, para refrescar los conocimientos y aplicar nuevas teorías y procesos, en el combate a siniestros de diferentes tipos.

A los bomberos se les instruye, principalmente, en temas de lucha contra incendios de aviones, y estructuras, reconocimiento de aeronaves, primeros auxilios y respuesta inicial en emergencias con materiales peligrosos.

El CREI tiene como objetivo principal, el salvaguardar la vida de los pasajeros, de la tripulación, y de todas aquellas personas, que visitan el Aeropuerto *Benito Juárez*, en caso de accidentes y siniestros, en instalaciones o aeronaves.

“Por el horario de trabajo, tenemos todas las comodidades; en esta estación, contamos con gimnasio, dormitorio, comedor, regaderas, frontón; para nosotros, la estación es como nuestra casa, pues aquí pasamos días enteros, Navidad, Año Nuevo, cumpleaños, etc.; por lo mismo, la cuidamos como si fuera la casa propia”, señaló el comandante de los bomberos.

El CREI, día con día, se esfuerza por mejorar, y esto ha generado que a nivel nacional, hayan certificado los procesos, pues a través de ellos, planificamos nuestro trabajo cotidiano. No obstante, el AICM y todas sus áreas, están por certificarse, a nivel internacional.





“En una situación de peligro, la gente no mide consecuencias; controlar a las personas es muy difícil; sin embargo, el bombero está preparado para ello, y así, ofrecerles seguridad”. Ante esta situación, el comandante Carmona recomienda a los pasajeros que, ante una ocasión de emergencia, atiendan las indicaciones que la tripulación o los elementos de rescate les den, pues de esta manera, la mitad de la operación está hecha.

Las actividades del bombero son tan variadas, que no hay tiempo muerto..., siempre tienen algo que hacer: tomar la capacitación, llevar a cabo el adiestramiento, dar mantenimiento del equipo, etc.

El CREI mantiene convenios de colaboración con las 16 delegaciones del Distrito Federal y algunos municipios conurbados del Estado de México con los que el aeropuerto colinda; esto, con el objeto de prestar el apoyo logístico, en caso de alguna emergencia mayor, que rebase las capacidades del cuerpo de bomberos del aeropuerto.

El bombero del CREI, se somete trimestralmente a pruebas físicas, de talla y de peso, pues por norma internacional, deben cubrir con ciertas medidas, a fin de estar físicamente aptos para el servicio.



Ser bombero, es ayudar a cualquier persona, en caso de emergencia; además, es tener valores de compromiso y solidaridad con mis compañeros.

Julio César Villarroel, Bombero.



Para mí, y para mi familia, es un halago y un orgullo, que yo sea bombero.

Florentino Armenta, Bombero.

Este Cuerpo, mantiene una comunicación constante con Torre 7, con la Dirección General de Aeronáutica Civil, con el Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano y con el Centro de Control Operativo, a fin de coadyuvar, de manera conjunta, en la atención de siniestros en tierra.

Ante un accidente, nosotros, tenemos no más de tres minutos para llegar hasta el lugar de los hechos, tal como lo establecen las regulaciones internacionales, en virtud de que, durante este lapso, es

cuando se puede evitar que un incidente, se convierta en algo mayor.

Según las estadísticas, en cuanto al reporte de accidentes aéreos, el punto crítico se presenta principalmente a la hora del despegue, así como al momento del aterrizaje; una vez transcurridos estos momentos, el riesgo de un accidente en vuelo se reduce considerablemente, al grado de ser un hecho casi insólito.