



Manual de procedimientos internos técnicos

Procedimiento para la selección de personal de Pilotos para su ascenso a PIC, Asesores de ruta e Instructores de simulador

MPIT-DO-JP-135

Revisión Original

Procedimiento para la selección de personal de Pilotos para su ascenso a PIC, Asesores de ruta e Instructores de simulador

1. Control

1.1. Tabla de autorizaciones

No. de Revisión	Emitido por	Revisado por	Autorizado por
Original	Enrique Escorza Jefe de Pilotos	José Camberos Jefe de Adiestramiento de Pilotos	Omar López Director de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad

1.2. Registro de revisiones

No. de Revisión	Fecha de la Revisión	Motivo de la Revisión
Original	Marzo 2019	Original

1.2.1. Responsable de la revisión

El responsable de editar, revisar y actualizar este procedimiento es la Jefatura de Pilotos en coordinación con la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos y la Gerencia de Capacitación.

1.2.2. Criterio de la revisión

Este procedimiento será revisado cuando menos una vez al año a partir de la fecha de su emisión, o antes si se cambia para mejorar el sistema administrativo de la organización, o bien, a causa de la generación o actualización de la regulación aplicable.

1.3. Lista de distribución

- Dirección General

- Dirección de Seguridad Aérea y Aseguramiento de la Calidad
- Dirección de Operaciones
- Jefatura de Pilotos
- Jefatura de Adiestramiento de Pilotos
- Planta de Pilotos

2. Contenido

2.1. Definiciones y acrónimos

2.2. Objetivo

Establecer los lineamientos que el personal técnico aeronáutico constituido por Primeros Oficiales y Capitanes deben seguir y cumplir para participar en el proceso de selección para la transición a PIC, Asesores en Ruta e Instructores de Vuelo y Simulador.

2.3. Alcance

Este procedimiento es aplicable a todo personal de Pilotos Aviadores que reúnan los requisitos mencionado en este procedimiento, y deseen participar en el proceso de selección para la transición a Capitanes, Asesores de ruta, e Instructores de Vuelo y Simulador.

2.4. Referencias

1. Manual General de Operaciones, revisión 17, fecha octubre 2018, referencia 4.3.3 “Requisitos para los aspirantes a pilotos” Pagina 20 y 21.
1. Standar Operating Procedures, revisión 7, Marzo 2018. Completo

2.5. Descripción del procedimiento

El presente procedimiento es una guía para la selección de los candidatos a ocupar una plaza dentro de la empresa como PIC, Asesor de ruta e Instructores de simulador.

De Primer Oficial a PIC.

1. Una vez que se determine la necesidad de contar con PIC, se llevara a cabo una reunión entre la Jefatura de Pilotos y la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos y la Gerencia de Capacitación, con el fin de determinar en base a las directivas giradas por la Dirección de Operaciones el número de candidatos a participar en el proceso de Selección.
1. Se que debe tomar en cuenta para la elección de los candidatos, que cumplan los requisitos

establecidos en nuestro Manual General de Operaciones, revisión en curso, referencia 4.3.3, página 20 y 21, los cuales son:

Ascenso a Capitán	Experiencia de línea en TAR y experiencia operacional previa a TAR	Licencia
PO EMB-145	Mínimo de 2500 horas de vuelo totales 1000 horas como PO de TAR en el E145 si no contaba con horas de turborreactor al momento de su contratación, o 1,000 horas en equipos turborreactores categoría C, contabilizando las horas en los equipos de TAR, de las cuales al menos 500 horas de PO de TAR en el E145 300 horas en el E145 como PO de TAR en el E145 como mínimo y 1,000 horas como piloto al mando en cualquier otro equipo turborreactor nivel C como mínimo.	Transporte Publico Ilimitado Ala fija o Comercial si cuenta con menos de 5 años de emitida la licencia o con un curso de medicina de Aviación con menos de 5 años a la fecha de su examen de TPI en línea previo al curso.

1. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.
1. Se llevaran a cabo tres sesiones de vuelos con diferentes asesores de ruta, con el fin de obtener tres puntos de vista diferentes en los cuales se calificara entre otras cosas:
 - Control de la aeronave
 - CRM
 - Toma de decisiones
 - Cualquier otro elemento de juicio que se considere oportuno por el asesor.
1. Una vez realizados los puntos anteriores, se llevara a cabo una reunión entre la Jefatura de Pilotos, Jefatura de Adiestramiento de Pilotos, Aseguramiento de la Calidad, y Dirección de Operaciones, con el fin de seleccionar a los candidatos idóneos para realizar el Curso de transición a Capitán.

Transición de PIC a Asesor de Ruta

1. El número de Asesores en Ruta está definido por la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos en función al número de aviones que integren la flota de la empresa.
1. Se debe tomar en cuenta para la elección de los candidatos, que cumplan los requisitos establecidos en nuestro Manual General de Operaciones, revisión en curso, referencia 4.3.6 (a), página 11, los cuales son:
 - Tener un mínimo de 1,000 horas como Capitán en el ERJ 145.
 - Tener un mínimo de 2,000 horas como piloto al mando incluyendo las del avión ERJ-145.
1. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.

Transición de Asesor de Ruta a Instructor de Vuelo y Simulador

1. El número de Asesores en Ruta está definido por la Jefatura de Adiestramiento de Pilotos en

función al número de aviones que integren la flota de la empresa.

1. Se debe tomar en cuenta para la elección de los candidatos, que cumplan los requisitos establecidos en nuestro Manual General de Operaciones, revisión en curso, referencia 4.3.6 (a), página 11, los cuales son:
 - Tener un mínimo de 1,000 horas como Capitán en el ERJ 145.
 - Tener un mínimo de 2,000 horas como piloto al mando incluyendo las del avión ERJ-145.
1. Una vez comprobados que los candidatos cumplen los requisitos, se revisará cada uno de los expedientes tanto de vuelo, adiestramiento y administrativo, con el fin de conocer cuál ha sido su trayectoria dentro de la empresa. Tomando como consideración eventos de seguridad operacional, conducta, desempeño en sus cursos inicial y periódicos tanto en tierra como en simulador.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD Y ALCANCE LEGAL

La información, organización, gráficas, diseño, compilación, know-how y otros aspectos de los elementos contenidos en este documento, incluyendo la plataforma de Intranet, son de carácter confidencial por lo que queda estrictamente prohibida por ley su copia, reproducción por cualquier medio, divulgación verbal o escrito y/o distribución total o parcial, sin autorización expresa de Link Conexión Aérea S.A. de C.V. conocida bajo el nombre comercial de TAR Aerolíneas. La publicación o transmisión de información o documentos contenidos en la intranet de TAR Aerolíneas no constituye una renuncia de cualquier derecho relacionado con tales documentos o información. En este sentido, TAR Aerolíneas hace expresa reserva del ejercicio de todas las acciones, tanto civiles como penales, destinadas al resguardo de sus legítimos derechos.

From:

<https://wiki.tarmexico.com/> - **TAR MÉXICO**

Permanent link:

<https://wiki.tarmexico.com/mpit/135?rev=1553877433>



Last update: **17/11/2021 16:26**