

**POLÍTICA DE COMBUSTIBLE TANKER****Dirigido A :**

Controladores de vuelos de CCO y pilotos.

**Objetivo :**

Ahorro de combustible.

**Descripción del proceso:**

Debido a la liberación de precios de combustible, se realizó un análisis donde se ve el beneficio de cargar combustible en estaciones donde el costo es más bajo en el Origen y Destino.

Para ello se está considerando algunos conceptos básicos :

**APD (ACUERDO PILOTO DESPACHADOR)****COMBUSTIBLE TANKER (TANKEREO)**

Combustible que se debe agregar, por COSTO diferencial entre el origen y el destino o bien cuando no es factible la recarga por falla de suministro (este combustible no debe consumirse en la ruta, ya que será utilizado para el siguiente tramo o vuelo a fin de hacer una recarga mínima en la siguiente estación) .

**COMBUSTIBLE EXTRA (XFUEL)**

Combustible que se debe agregar para situaciones de contingencia , tales como:

Demora en la aproximación ,Cambio de niveles de vuelo por CTA, Reducción de velocidad por congestión de tránsito aéreo , Condiciones meteorológicas ,Rodajes prolongados ,Presencia de cenizas volcánicas , o área mantener cualquier otra situación en ruta , etc ( este combustible puede ser consumido durante el vuelo )

## **COMBUSTIBLE PILOTO (PFUEL) EN ACUERDO PILOTO DESPACHADOR CCO.**

Combustible que a criterio del Comandante de vuelo se deberá agregar haciendo la anotación correspondiente en el plan de vuelo , llenar y firmar formato., quien debe justificar esta acción ante la jefatura de CCO .

Se agrega combustible **TANKER** por los siguientes motivos:

- 1- Cuando no haya abastecimiento de combustible en el destino .(en estos casos es **PRIORITARIO** el combustible)
- 2- Por costo.
- 3- Cualquier restricción operativa ( ejemplo APU INOP para no recargar en donde no se cuente con plantas eléctrica y/o neumática )
- 4- Cuando exista informacion de que el abastecimiento esta restringido en el destino

**NOTA: TODA CARGA DE PAGA (PESO DEL PASAJERO, EQUIPAJE, COMAT) TIENE PRIORIDAD SOBRE EL COMBUSTIBLE TANKER ( excepto cuando se cumpla el párrafo 1 anterior )**

**NOTA:** Si existiera la necesidad de aplicar dos o mas conceptos diferentes para cargar combustible tanker , únicamente se deberá aplicar el mayor , ya que con este quedaran cubiertos los otros conceptos.

**Los precios de combustible serán ingresados por el área de Ingeniería de Operaciones mensualmente.**

**En todos los vuelos bajo este concepto de tanker los despachadores de CCO deberán poner en notas de plan de vuelo .**

Ejemplo:

SE CONSIDERA 1557 LBS DE FUEL TANKER ( NO UTILIZABLE )

Log Nr.: 3053 Page 1 MMLP-MMHO LCT807

TAR MEXICO - OPERATIONAL FLT PLAN / JOURNEY LOG - MET : 07160200  
 SE CONSIDERA 1557 LBS DE FUEL TANKER ( NO UTILIZABLE )  
 APU INOP

FLIGHT: LCT807 CAPT: ZAZUETA STW : S MECH: EM201220894  
 DATE : 16/07-2025 F/O : MILTON DISP: CB 200002534

-----FLIGHT INFO-----				-----TIME-----			
ACFT : E145	REG : XAPFL	STD : 02:00	STA : 02:56	CTOT : :	DELAY C : :	ON BLK : :	LAND : :
FLT : :	FL : 340	OFF BLK : :	AIRB : :	FROM : MMLP LAP LA PAZ/GRAL. MA	BLK TIME : :	BLK TIME : :	AIR T : :
TO : MMHO HMO HERMOSILLO/GRAL	ALT1 : MMEZ MZT MAZATLAN/GEN RA	LANDFUEL : :	BURN OFF : :	ALT2 : :	TO ALT:		
FL DEST ALT1: 370	FL DEST ALT2: 0						
-----WEIGHT-----				-----FUEL-----			
DOW LINEA A : 28168	PAX : 19	TRIP : 0:56	2263	CP 10 <sup>3</sup> : 0:06	226		
PAYLOAD : 3705	ZFW : 31873	PRES : 0:30	851	ALT1 : 1:16	2886		
T/O FUEL : 7763	TOW : 39636	COMP : 0:00	0	REQ : 2:48	6226		
TRIP FUEL : 2263	BLW : 37373	EXTRA : 1:03	1537	TAXI : 0:20	300		
MLW : 42549		RAMP : 3:51	8063	MIN DIV FUEL : 3:37			
-----MISC-----				-----CORRECTIONS-----			



ATENTAMENTE  
 CARLOS BENITEZ RIVERA  
 Jefe del Centro de Control Operacional  
 TAR MEXICO

